

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO Y LA LEY N°18.287, CON EL FIN DE ADOPTAR MEDIDAS DE SEGURIDAD Y CONTROL EN LO RELATIVO A LOS MEDIOS DE PAGO DEL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, ESTABLECER SANCIONES, CREAR UN REGISTRO DE PASAJEROS INFRACTORES Y MODIFICAR NORMAS PROCEDIMENTALES

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 226 y N° 2 del artículo 112 del Reglamento de la Corporación.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

1.- Origen y urgencia

La iniciativa tuvo su origen en el Senado por un mensaje de S.E. la Presidenta de la República, con urgencia suma.

2.- Artículos que la Comisión Técnica dispuso que fueran conocidas por ésta.

La Comisión Técnica dispuso que debe ser conocido por la Comisión de Hacienda el artículo 22 quáter, agregado por el número 3 del artículo 2° del proyecto, al incidir en materias presupuestarias o financieras del Estado.

3.- Disposiciones o indicaciones rechazadas

Ninguna.

4.- Modificaciones introducidas al texto aprobado por la Comisión Técnica y calificación de normas incorporadas

Ninguna.

5.- Disposiciones que no fueron aprobadas por unanimidad

La norma de competencia se aprobó por mayoría de votos.

6.- Se designó Diputado Informante al señor **Javier Macaya**.

Asistieron a la Comisión, durante el estudio del proyecto, las siguientes personas:

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

- ✓ Sra. Paola Tapia, Ministra.
- ✓ Sr. Fernando Abarca, Asesor.

DIPRES

- ✓ Sra. María José Huerta, Jefa Sector Pasivos Contingentes División Finanzas Públicas.

El propósito de la iniciativa consiste en modificar las leyes números 18.290 y 18.287, sobre tránsito y procedimiento ante los juzgados de policía local, respectivamente, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear registros de usuarios y de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales.

El mensaje, expresa que el transporte público remunerado de pasajeros es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de las personas, pues constituye el principal medio de movilización que utiliza la mayoría de éstas. Por lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones vela porque los sistemas de transporte público sean eficientes, seguros y de calidad, revisando y evaluando permanentemente su funcionamiento global.

Asimismo, se consigna que uno de los aspectos relevantes de la revisión del funcionamiento del transporte público remunerado de pasajeros, dice relación con la conducta de un porcentaje importante de la población que no paga la tarifa para acceder a éste. En efecto, y como es de público conocimiento, la evasión del pago de la tarifa es uno de los principales problemas que enfrenta el sistema de transporte público de Santiago, lo que genera un impacto financiero relevante en dicho sistema. Además, esta conducta afecta a la calidad del servicio y a la mayoría de los usuarios que cumplen con su obligación de pagar la tarifa, y que deben, entre otros malestares, soportar el alza de las mismas.

El proyecto consta de tres artículos artículo permanentes y dos transitorios, de los cuales corresponde pronunciarse a esta Comisión de Hacienda acerca del artículo 22 quáter, introducido en el numeral 3) del artículo 2° del proyecto.

El artículo 2° modifica la ley N° 18.287, que Establece Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, y en su numeral 3) Agrega el artículo 22 quáter.

El artículo 22 quáter, en su inciso primero, establece que cualquier persona natural podrá solicitar que se le informe, siempre que se identifique con su nombre, apellidos y cédula de identidad, formulando para estos efectos una solicitud de acceso de la información pública según el artículo 10 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, si una persona determinada se encuentra o no anotada en el referido Registro. Dichas solicitudes no podrán exceder de ocho en un período de 12 meses contado desde la primera solicitud, por parte de un mismo requirente distinto del titular. Para el titular no existirá dicha limitación. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas de acceso y demás elementos que sean necesarios para la correcta operación del Registro. Para estos efectos, deberán establecerse las medidas técnicas y organizativas que aseguren la calidad y vigencia de los datos, así como las medidas de seguridad necesarias para evitar el mal uso de la información.

El inciso segundo, dispone que los titulares de los datos consignados en el Registro podrán acceder gratuitamente a éstos y ejercer los demás derechos establecidos en la ley N°19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

Por su parte el inciso tercero, señala que con todo, en ningún caso estas personas podrán acceder a las bases de datos contenidas en el Registro ni a los datos personales que en él figuren, distintos de la sola identificación de la persona y de encontrarse ésta anotada en el indicado Registro. Declárase como reservada, en consecuencia, toda aquella información contenida en la base de datos que sea distinta a la antes señalada. De ese modo, cuando en virtud de la ley N° 20.285 sea requerida información del “Registro de Pasajeros Infractores” que contenga datos personales, la autoridad competente aplicará lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 21 de dicha ley.

El inciso cuarto, expresa que sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso primero, establécese la reserva de la identificación de los menores de edad, así como toda aquella información contenida en la base de datos que sea distinta de la identificación del pasajero infractor mayor de edad y de encontrarse éste anotado en el Registro, por afectarse con su publicidad los derechos de las personas.

El inciso quinto, establece que los órganos del Estado podrán efectuar, en el marco de sus atribuciones, el tratamiento de los datos personales contenidos en el Registro, en la medida que lo hagan de manera adecuada y pertinente con la finalidad establecida para el mismo.

El inciso sexto, regula que los órganos del Estado cuyas competencias comprendan el otorgamiento de documentos o certificados que se relacionen con temas de transporte suspenderán la entrega de éstos,

tales como licencia de conductor, permiso de circulación, cuando el infractor sea propietario de un vehículo motorizado; pases escolares o de educación superior, o cualquier documento que permita una exención de pago o rebaja tarifaria en el transporte público, a los infractores que se encuentren en el “Registro de Pasajeros Infractores”, mientras figuren en él.

El inciso séptimo, sanciona con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de doce a veinte unidades tributarias mensuales, quien comercialice las bases de datos contenidas en el “Registro de Pasajeros Infractores”. La misma sanción se aplicará a quien, indebidamente, confeccione, almacene, ceda, comunique o transfiera la información contenida en el “Registro de Pasajeros Infractores”. Será considerada una circunstancia agravante de responsabilidad penal si las conductas antes descritas fueran ejecutadas por un funcionario público o por un servidor público a honorarios con agencia pública. Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad administrativa que les cupiera, de conformidad con la normativa vigente.

El inciso octavo, faculta a la Tesorería General de la República para acceder a este Registro para el efecto de retener de la devolución de impuestos a la renta que correspondiera anualmente, las multas impagas producto de las infracciones a que se refieren el número 4 del artículo 199 y el número 42 del artículo 200, ambos de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009. En todo caso, tendrá preferencia la retención prevista en el artículo 9° de la ley N° 19.848 y aquella establecida en el número 1 del artículo 16 de la ley N° 14.908, sobre Abandono de Familia y Pago de Pensiones Alimenticias, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo 7° del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, del año 2000.

El inciso noveno, indica que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para cobrar los derechos y valores de los certificados de información del “Registro de Pasajeros Infractores” que se otorguen, cuyo monto se determinará por decreto supremo del Ministerio de Hacienda. Los recursos provenientes de estos cobros constituirán ingresos propios de la Subsecretaría de Transportes.”.

Incidencia en materia presupuestaria y financiera

El Informe Financiero N°80, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 15 de junio de 2015, señala lo siguiente:

“I. Antecedentes.

Como es de público conocimiento, la evasión del pago de la tarifa es uno de los principales problemas que enfrenta el sistema de transporte público remunerado de pasajeros en Santiago, lo que genera un impacto financiero relevante en dicho sistema. Esta conducta, además, afecta la

calidad del servicio y a la mayoría de los usuarios que cumplen con su obligación de pagar la tarifa, y que deben, entre otros malestares, soportar el alza de las mismas.

Dicha conducta, de replicarse en el resto de las regiones del país, puede influir directamente en los montos del subsidio que se entrega por parte del Estado, conforme lo dispone la ley N° 20.378, por lo que es necesario tomar las providencias que eviten y desincentiven el no pago de las tarifas de transporte público remunerado de pasajeros. La calidad y continuidad de los servicios de transporte público dependen, entonces, de manera muy importante del pago de la tarifa por parte de los usuarios y del citado subsidio.

En este mismo sentido, el presente proyecto de ley modifica las disposiciones pertinentes de la Ley de Tránsito, estableciendo como una infracción gravísima la conducta consistente en acceder a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros utilizando cualquier mecanismo o instrumento que permita su uso, sin ser el titular del mismo y, como una infracción grave, la de utilizar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente.

Adicionalmente y como contrapartida a la obligación de pagar la tarifa, se eleva la sanción -de infracción leve a grave- de la conducta consistente en no detener el vehículo de transporte público remunerado de pasajeros cuando ha sido requerido por un pasajero que desea subirse o bajarse del mismo, en los correspondientes paraderos.

El proyecto también detalla las atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para regular los distintos medios de acceso al transporte público.

Ahora, con el objeto de facilitar el control del correcto uso de los referidos instrumentos y mecanismos y, en definitiva, perseguir el cumplimiento de las sanciones que se impongan en caso de detectarse su uso indebido, se establece que las personas que sean citadas a un juzgado de policía local y otorguen un domicilio falso o inexistente serán sancionadas con multa de hasta 10 UTM.

En este mismo sentido, se refuerzan las atribuciones de Carabineros de Chile, inspectores fiscales y municipales y del personal autorizado de ferrocarriles para efectuar las tareas propias del control de la evasión, y se faculta a los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, a los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, a constatar el cumplimiento de la obligación del pago de la tarifa por parte de los pasajeros, pudiendo para ello solicitar al evasor el abandono del vehículo, solicitando el auxilio de la fuerza pública.

Por otra parte, se establece que el instrumento o mecanismo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con exención o rebaja tarifaria, es un documento entregado por la Administración, de carácter público, personal e intransferible.

A su vez, el proyecto tipifica delitos específicos de falsificación de los instrumentos que permitan el uso de transporte público remunerado de pasajeros al igual que otras conductas ilícitas asociadas a la vulneración de los medios tecnológicos de acceso al mismo.

Adicionalmente, el proyecto establece una nueva obligación que deberá ser anotada en la Hoja de Vida del Conductor, consistente en registrar las anotaciones que consten en el Registro de Pasajeros Infractores. Dicho registro, que actualmente se denomina "Sub Registro de Pasajeros Infractores" y es administrado por el Servicio de Registro Civil e Identificación, será entregado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como una forma de dotarlo de efectos que generen los incentivos correctos para evitar la evasión del pago de la tarifa.

En otro orden de cosas, se incorporan modificaciones a la ley N° 18.287, que establece el Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, tendientes a simplificar los trámites de citación y notificación a los mismos.

Finalmente, como una forma de incentivar el pago, el proyecto establece una rebaja de un 50% si el pago de la multa establecida por evasión se realiza dentro de los primeros cinco días de cursada la infracción.

II.- Efectos Financieros Fiscales

El presente proyecto de ley, no implicará costos adicionales por concepto de pago de remuneraciones a personal ni en gasto en bienes y servicios en los Ministerios, Servicios e Instituciones aludidas.

Para los años posteriores, el mayor gasto fiscal que pudiere representar, se financiará con cargo a los recursos que se contemplen en las respectivas leyes de presupuestos.”.

Se deja constancia del precedente informe financiero en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Informe financiero N° 115 de 29 de septiembre de 2016, elaborado por la Dirección de Presupuestos, establece que acompaña indicación, en virtud de la cual se propone especificar en el inciso cuarto del artículo 88 bis que se incorpora a la Ley de Tránsito, los objetivos que tendrá el registro de domicilios e individualización que llevará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, la indicación propone aumentar la multa establecida en el proyecto para quienes comercialicen las bases de datos contenidas en el Registro de Pasajeros Infractores y para quien indebidamente, confeccione, almacene, ceda, comunique o transfiera la información contenida en el Registro de Pasajeros Infractores.

En cuanto al impacto de la Indicación en el Presupuesto Fiscal, señala que analizada la indicación, esta no implica costos fiscales adicionales, igual que lo informado en el Informe Financiero N° 80, de fecha 15 de junio de 2016, que acompaña el inicio de la tramitación del proyecto de ley en comento. Respecto de los ingresos adicionales que pudieran percibirse por las mayores multas que la indicación propone, indica que no se cuenta con antecedentes como para hacer una proyección de los mismos

Informe financiero N° 58 de 5 de junio de 2017, elaborado por la Dirección de Presupuestos, expresa que el informe se refiere a las indicaciones formuladas al proyecto, y que entre las indicaciones presentadas se destacan: 1.- Para mejorar la Fiscalización: a) Se incorpora la figura del "fiscalizador observador", quien solo se identifica al momento de cursar la infracción respectiva, y b) Se faculta al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para utilizar equipos de registro de imágenes que permitan identificar a los evasores e infraccionarlos. Asimismo, esta medida se considera como una herramienta para mejorar la calidad de los servicios de transporte público que se prestan. 2.- Tratándose de los delitos de lesiones y amenaza, para otorgar mayor seguridad de los fiscalizadores, se establecen sanciones en relación al tipo de delito que corresponda, con el aumento de la penalidad asignada en un grado, respectivamente. 3.- Para hacer más eficientes los procedimientos sancionatorios, se incorpora la notificación previa de infracciones detectadas por equipos de registro y se amplía de 45 a 60 días el plazo de notificación del Juzgado de Policía Local.

En cuanto a los efectos sobre el Presupuesto Fiscal, señala que el programa de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, actualmente cuenta con una dotación de fiscalizadores destinados al Transporte Público Metropolitano, por lo que no se requerirá la contratación de personal adicional. En cuanto al registro de imágenes, se utilizarán las cámaras existentes en los buses y, el procesamiento y análisis de la información se efectuará con los recursos disponibles asociados al programa de fiscalización, junto con convenios celebrados con otras entidades públicas que disponen de tecnología apropiada para tal fin. Por lo planteado, concluye que las indicaciones al Proyecto de Ley en cuestión no tienen impacto en el gasto fiscal.

Informe financiero 79, de 11 de julio de 2017, elaborado por la Dirección de Presupuestos, explica que el presente informe se refiere a la indicación formulada al proyecto, y dice que esta indicación retira un numeral de la indicación formulada en el mensaje N° 055-365, de 29 de mayo de 2017, y formula otra al artículo 2 del Proyecto, relacionada con el Registro de Pasajeros Infractores.

En cuanto a sus efectos sobre el Presupuesto Fiscal estima que esta indicación no tiene impacto en el gasto fiscal ni modifica lo señalado en el Informe Financiero 58 del 5 de junio de 2017.

DEBATE DE LAS NORMAS SOMETIDAS A LA CONSIDERACIÓN DE LA COMISIÓN.

La Sra. **Paola Tapia** (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones) estima que dar una solución a la evasión del pago del pasaje en el transporte público es una conducta que hay que disminuir al máximo, tanto por la responsabilidad y obligación que existe de pagar el pasaje, como también porque el pago permite contar con más recursos para poder entregar beneficios adicionales.

Precisa que la norma de competencia de la Comisión es el artículo 22 quáter, el cual se refiere al registro de evasores que comprende a todos los evasores. Agrega que si una persona no paga su pasaje hay una infracción, y tendrá un plazo para pagar su multa, podrá ir al tribunal y formular sus descargos. Si no concurre al juzgado de policía local y no paga su multa, se le enviará al registro de evasores.

Acota que dicho registro ya existe, pero no produce efectos en la práctica. Añade que la aprobación de este proyecto en la Comisión Técnica tuvo un apoyo transversal, con la sola excepción del Diputado señor Jackson.

Espera que ojalá la Comisión apruebe el artículo en esta sesión y agrega que el inciso penúltimo del artículo establece que la Tesorería General de la República puede detener de la devolución de la declaración de impuestos de un evasor, el importe de la multa.

Explica que en la actualidad la tarifa del transporte público está subsidiada y el que no paga perjudica al Fisco. Indica que el evasor puede pagar dentro de un plazo amplio en forma voluntaria y obtener un descuento del 50% de la multa.

El señor **Lorenzini**, manifiesta dudas acerca del informe financiero, por cuanto entiende que éste debe incluir ingresos y gastos. El informe dice que no hay gastos. Pero sí dice que habrá cobro de multas y eso implica ingresos. Estima que falta información acerca de cuánto es el monto de la evasión estimada y a cuánto ascenderá el monto de los ingresos estimados por concepto de multas, que espera se destine a mejorar el transporte público.

El señor **De Mussy**, pregunta a cuánto asciende el monto de los pasajes impagos y estima que el artículo 22 quáter mejora el efecto del registro de evasores y opina que pudo haberse dado un poder disuasivo aún mayor.

El señor **Monsalve**, considera que en Chile, a propósito de la denominada Ley Espejo, hay chilenos con transporte público subsidiado y otros no, por cuanto en regiones sólo opera este sistema en perímetros licitados en centros urbanos. Además, piensa que la rebaja de la tarifa en el Metro de Santiago debiera también aplicarse en el Metro de Valparaíso. Se pregunta qué ganan en la VIII Región con el hecho de que se resuelva el problema de la evasión en Santiago y si tales recursos atenderán las demandas regionales.

Añade que el costo de la rebaja de la tarifa del adulto mayor a nivel nacional cuesta 115.000 millones de pesos. Dice que si la evasión cae se generarán ingresos y pregunta quién garantizará que esos dineros irán a una política pública a nivel nacional.

Señala que la Ley Espejo tiene 930 millones de dólares que no se han gastado en las regiones, por la falta de capacidad de éstas para ejecutar tales recursos.

El señor **Auth**, piensa que si no se contiene la evasión será imposible entregar otros beneficios. Reconoce que hay problemas para ejecutar los recursos y recuerda que en la comisión mixta de presupuestos vieron los proyectos en regiones y éstos no son de poco impacto, con

muchos perímetros de exclusión, beneficios en materia de transporte escolar y en áreas rurales.

Desea saber cómo actúa el desincentivo de estar anotado en el registro de evasores.

El señor **Farcas**, manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de ley y también desea saber, como el señor Lorenzini, el monto de los recursos involucrados y cuál va a ser su uso.

También desea saber si existe una política nacional en materia de infraestructura pública.

El señor **Macaya**, también expresa su apoyo al proyecto y los planes que se han implementado para reducir la evasión. Le preocupa la situación de los inspectores y en particular si se van a dota a estos de algunas medidas de seguridad. Hace presente que en la época de las denominadas “micro amarillas” la evasión era de un orden de 13,4% y en el transantiago en noviembre de 2016 la evasión alcanzó el 34,6%.

Opina que a las empresas les es indiferente si hay evasión, cree que se necesita un cambio en ese sentido.

El señor **Melero**, señala que también apoya el proyecto de ley y explica que se entregan 800 mil millones de pesos en recursos través de la Ley Espejo, lo cual muchos comparan con el costo cero (económico) de las “micro amarillas”.

Pregunta si los inspectores tienen facultades reales y cómo se puede fortalecer el rol de éstos y cómo darles mayor seguridad. También consulta acerca de la evasión de parte de turistas extranjeros y acerca de la posibilidad de beneficiar al infractor de beneficios sociales.

El señor **Ortiz** (Presidente de la Comisión) valora las medidas tomadas por la actual Ministra y estima que las “micro amarillas” tenían un costo porque producían mucha contaminación. Opina que muchas veces en regiones no están los equipos profesionales y las capacidades para desarrollar grandes proyectos y recuerda que en el Gran Concepción no se hizo una licitación de la locomoción colectiva, por la oposición local y que cada máquina recibe una suma como subsidio al transporte público.

La señora **Paola Tapia** (Ministra) refiere que el artículo 2° D ELA Ley N° 20.378 entrega la mitad de los recursos al Transantiago y la otra mitad a las regiones, incluida la Región Metropolitana no urbana. Precisa que de los recursos que recibe la Región Metropolitana la mitad se destina a tarifas, y del resto un tercio va al Metro y también para estaciones intermodales.

En cuanto a los recursos dirigidos a regiones, acota que se gasta en zonas objeto de licitación como es las ciudades de Rancagua, Iquique, Valparaíso y Concepción.

Añade que también se entregan recursos para subsidiar en regiones transporte escolar gratuito con más de 830 servicios que favorecen a más de 53.000 niños. Agrega que también se invierten en el sector rural en conectividad rural con una tarifa especial para el adulto mayor.

Expresa que hará llegar una minuta a los Diputados con el uso de estos recursos por regiones.

La señora **María José Huerta** (Jefa de Pasivos Contingentes de la Dipres) explica que el Subsidio Espejo Permanente para Regiones cuenta este año con \$215.508 millones. De éste último, \$144.997 millones permitirán otorgar subsidios a zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, zonas licitadas y no licitadas, y la extensión del uso de la Tarjeta Nacional Escolar, entre otros. También se compromete financiamiento por \$6.534 millones para la infraestructura y material rodante en Trenes Metropolitanos, Metro Valparaíso y Ferrocarriles Suburbanos de Concepción. Esto entre otras materias.

La señora **Paola Tapia** (Ministra) sostiene que por este proyecto hay más razones para pagar las multas y añade que en la actualidad el importe de las multas va directo al Fondo Comunal Municipal, siendo un porcentaje relevante del mismo.

En cuanto a cómo incentivar más el pago, explica que estas medidas forman parte de un plan integral, siendo este proyecto de ley sólo el marco. Precisa que este plan comprende una fiscalización más eficiente, especialmente en las zonas con más incidentes; también medidas de acceso a los buses, como las zonas pagas y campañas educativas. Además, estima que reducir la evasión va a significar más recursos para efectos de mejorar el transporte público.

En cuanto a extender a regiones la rebaja al adulto mayor, explica que esto se está haciendo en forma gradual y se ha comenzado en ciudades tales como Rancagua e Iquique, como también en las zonas rurales.

Relata que existe un ofrecimiento del Banco Interamericano de Desarrollo para ayudar en el control de la evasión, porque este problema se presenta cada vez que se formaliza el transporte público, de manera que lo que se haga en Chile puede servir de modelo. Por ello el proyecto de ley marca un precedente

Manifiesta que el registro de evasores se creó el año 2011 y no ha producido efectos. Piensa que las medidas antievasión deben ir avanzando en forma gradual y se ha comenzado modificando la ley del Tránsito, de manera que el evasor no podrá obtener una nueva tarjeta nacional estudiantil y tampoco podrá obtener su permiso de circulación. Agrega que éste sale del registro cuando paga la multa o bien cuando han transcurrido tres años sin haber pagado. Añade que tampoco podrá renovar su licencia de conducir, sacar una nueva y se le cobrará en el caso de que se le devuelvan impuestos.

Refiere que en cuanto al plan de infraestructura nacional, señala que existen los proyectos financiados con los aportes vía subsidios por la ley espejo, como también los proyectos ministeriales que tienen su propio financiamiento.

En cuanto al informe financiero, hace presente que fue explícita en explicar el destino de las multas, y en lo que se refiere a los fiscalizadores, recuerda que la fiscalizadora agredida es privada. Añade que han hecho programas de auto cuidado y por el proyecto de ley se aumenta en un grado la pena al agresor.

En cuanto a incentivos correctos a las empresas, explica que los Gobiernos han hecho esfuerzos para mejorar los contratos vigentes hoy. Indica que los contratos actuales contienen incentivos para que las empresas se hagan cargo, pero lo que ha sucedido es que cada dos años hay revisiones de los contratos y los operadores son compensados por las caídas de demanda y por tanto no existe un real incentivo.

Relata que en las nuevas licitaciones están intentando mejorar los incentivos, con techos de descuentos para los operadores de 3% a 7% y bonificación de 10% a los operadores que hagan bien el trabajo en la atención de los usuarios, calidad de los vehículos etc.

Agrega que ya no va a existir compensación por la caída de la demanda, salvo casos muy razonables, como la creación de una nueva línea del Metro, por ejemplo.

Sostiene que los inspectores privados son muy importantes porque surten efecto por su sola presencia. Añade que los inspectores requieren ser funcionarios públicos para sancionar y precisa que no hay estudios acerca de los turistas extranjeros en materia de evasión, aunque si se ha detectado a extranjeros indocumentados. Agrega que también se ayudará a combatir la evasión en regiones.

El señor **Schilling**, explica que en regiones existe el subsidio a las máquinas que se dedican al transporte colectivo, y señala que hay denuncias de casos de vehículos que reciben subsidio estando parados, pregunta qué se hace al respecto.

El señor **De Mussy**, solicita el compromiso de explicar más adelante cuánto ingresará al Fondo Común Municipal por multas impagas y también expresa que debió hacerse público el registro, como venía en el proyecto original.

La señora **Paola Tapia** (Ministra) responde que hay denuncias y se ha focalizado allí la fiscalización y la aplicación de las normas está en curso.

Agrega que en la medida que se considere factible podrán entregar información vía oficio y acerca de los estudios que realizaron sobre las multas y precisa que dar resultados completos de un informe financiero es un nuevo estudio de manera que prefiere optar por la vía indicada.

En cuanto a hacer público el registro, explica que ha sido una materia largamente discutida y venía así en el proyecto original, pero se optó cambiar ese aspecto porque hubo discusión acerca de la protección de datos personales y se hicieron ajustes. Estima que puede ser el siguiente paso. Añade que el registro no tenía efecto alguno y hoy los va a tener. Acota que el registro puede ser consultado por cualquier persona natural vía ley de transparencia. Precisa que en el Senado se prohibió que se entregara la base de datos del respectivo registro, solo datos puntuales pedidos en la forma indicada.

VOTACIÓN

La norma de competencia es el artículo 22 quáter del siguiente tenor:

“Artículo 2°.- Modifícase la ley N° 18.287, que Establece Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en los siguientes términos:

3) Agréganse los siguientes artículos 22 bis, 22 ter y 22 quáter:

Artículo 22 quáter.- Cualquier persona natural podrá solicitar que se le informe, siempre que se identifique con su nombre, apellidos y cédula de identidad, formulando para estos efectos una solicitud de acceso de la información pública según el artículo 10 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, si una persona determinada se encuentra o no anotada en el referido Registro. Dichas solicitudes no podrán exceder de ocho en un período de 12 meses contado desde la primera solicitud, por parte de un mismo requirente distinto del titular. Para el titular no existirá dicha limitación. Un reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas de acceso y demás elementos que sean necesarios para la correcta operación del Registro. Para estos efectos, deberán establecerse las medidas técnicas y organizativas que aseguren la calidad y vigencia de los datos, así como las medidas de seguridad necesarias para evitar el mal uso de la información.

Los titulares de los datos consignados en el Registro podrán acceder gratuitamente a éstos y ejercer los demás derechos establecidos en la ley N°19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

Con todo, en ningún caso estas personas podrán acceder a las bases de datos contenidas en el Registro ni a los datos personales que en él figuren, distintos de la sola identificación de la persona y de encontrarse ésta anotada en el indicado Registro. Declárase como reservada, en consecuencia, toda aquella información contenida en la base de datos que sea distinta a la antes señalada. De ese modo, cuando en virtud de la ley N° 20.285 sea requerida información del “Registro de Pasajeros Infractores” que contenga datos personales, la autoridad competente aplicará lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 21 de dicha ley.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso primero, establécese la reserva de la identificación de los menores de edad, así como toda aquella información contenida en la base de datos que sea distinta de la identificación del pasajero infractor mayor de edad y de encontrarse éste anotado en el Registro, por afectarse con su publicidad los derechos de las personas.

Los órganos del Estado podrán efectuar, en el marco de sus atribuciones, el tratamiento de los datos personales contenidos en el Registro, en la medida que lo hagan de manera adecuada y pertinente con la finalidad establecida para el mismo.

Los órganos del Estado cuyas competencias comprendan el otorgamiento de documentos o certificados que se relacionen con temas de transporte suspenderán la entrega de éstos, tales como licencia de conductor, permiso de circulación, cuando el infractor sea propietario de un vehículo motorizado; pases escolares o de educación superior, o cualquier documento que permita una exención de pago o rebaja tarifaria en el transporte público, a los infractores que se encuentren en el “Registro de Pasajeros Infractores”, mientras figuren en él.

Será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de doce a veinte unidades tributarias mensuales, quien comercialice las bases de datos contenidas en el “Registro de Pasajeros Infractores”. La misma sanción se aplicará a quien, indebidamente, confeccione, almacene, ceda, comunique o transfiera la información contenida en el “Registro de Pasajeros Infractores”. Será considerada una circunstancia agravante de responsabilidad penal si las conductas antes descritas fueran ejecutadas por un funcionario público o por un servidor público a honorarios con agencia pública. Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad administrativa que les cupiera, de conformidad con la normativa vigente.

La Tesorería General de la República podrá acceder a este Registro para el efecto de retener de la devolución de impuestos a la renta que correspondiera anualmente, las multas impagas producto de las infracciones a que se refieren el número 4 del artículo 199 y el número 42 del artículo 200, ambos de la ley N° 18.290, sobre Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009. En todo caso, tendrá preferencia la retención prevista en el artículo 9° de la ley N° 19.848 y aquella establecida en el número 1 del artículo 16 de la ley N° 14.908, sobre Abandono de Familia y Pago de Pensiones Alimenticias, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo 7° del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, del año 2000.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para cobrar los derechos y valores de los certificados de información del “Registro de Pasajeros Infractores” que se otorguen, cuyo monto se determinará por decreto supremo del Ministerio de Hacienda. Los recursos provenientes de estos cobros constituirán ingresos propios de la Subsecretaría de Transportes.”.

Votación:

Sometidos a votación el artículo 22 quáter, es aprobado por el voto mayoritario de los Diputados señores José Miguel Ortiz (Presidente de la Comisión); Sergio Aguiló; Daniel Farcas; Javier Macaya; Patricio Melero; Manuel Monsalve; Marco Antonio Núñez; Alejandro Santana; Marcelo Schilling, y Ernesto Silva. Vota en contra el señor Pablo Lorenzini, y se abstiene el señor Felipe De Mussy.

Fundamentación de voto

El señor **De Mussy**, expresa que se abstendrá por cuanto considera que se ha perdido esta oportunidad para desincentivar más la evasión en el transporte público.

El señor **Lorenzini**, señala que vota en contra porque esta es la Comisión de Hacienda y el informe financiero dice que se aumentan las multas, que no hay costo fiscal adicional (solo a futuro) y que el ingreso de nuevos recursos es potencial. Estima que debió hacerse un esfuerzo por parte del Ministerio de Hacienda en orden a presentar un informe financiero que no adolezca de esta vaguedad.

El señor **Monsalve**, manifiesta que valora el esfuerzo en orden a disminuir la evasión en el transporte público, no obstante dice que mantiene su inquietud en cuanto al uso e impacto de los recursos de la Ley Espejo en las regiones.

Se designa Diputado informante al señor Javier Macaya.

Tratado y acordado en sesión de fecha 8 de agosto de 2017, con la asistencia de los Diputados señores José Miguel Ortiz (Presidente de la Comisión); Sergio Aguiló; Daniel Farcas; Javier Macaya; Patricio Melero; Manuel Monsalve; Marco Antonio Núñez; Alejandro Santana; Marcelo Schilling, y Ernesto Silva. Vota en contra el señor Pablo Lorenzini, y se abstiene el señor Felipe De Mussy.

Sala de la comisión, a 8 de agosto de 2017.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping letters that appear to be 'P. Velásquez Weisse'.

PATRICIO VELÁSQUEZ WEISSE
Abogado Secretario de la Comisión