PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica las leyes que indica para mejorar la fiscalización y aumentar las sanciones por evasión del pago de tarifas en el transporte público remunerado de pasajeros.

BOLETINES Nos 17.246-15 y 17.441-15, refundidos

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial / Consulta Excma. Corte Suprema / Asistencia / Antecedentes de Hecho Discusión en General / Votación en General / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, con urgencia calificada de "suma", iniciado en los siguientes proyectos refundidos:

1.- Moción copatrocinada por los Honorables Diputados señores Jaime Araya, Carlos Bianchi (A), Felipe Camaño, señoras Marta González, Carolina Marzán, Helia Molina, Camila Musante y señores Raúl Soto, Cristián Tapia y Héctor Ulloa, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.287, para mejorar la fiscalización y aumentar las sanciones por evasión del pago de tarifas en el transporte público remunerado de pasajeros. **(Boletín N° 17.246-15)**.

2.- Mensaje de S.E el Presidente de la República, en primer trámite constitucional, que establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país. **(Boletín N° 17.441-15)**.

Se hace presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió solo en general esta iniciativa de ley, que resultó aprobada por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe (4x0).

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Modificar las leyes Nos 18.290, de Tránsito, y 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, con el propósito de reforzar las medidas antievasión existentes, tanto en su aspecto operativo, como punitivo y en lo referido a su fiscalización.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No tiene.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Representantes del Ejecutivo: Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; la Gerente de Proyectos de la Dirección de Transporte Público Regional (DTPR), señora Alejandra Provoste y el Coordinador Legislativo del Ministerio, señor Felipe González.

- Otros: De la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): la investigadora del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señora Claudia Cuevas y los analistas señores Nicolás García y Raimundo Roberts, y los asesores del Honorable Senador señor Bianchi, señor Sergio Mancilla; del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Benjamín Rodríguez y Sebastián Urrea; del Honorable Senador señor Castro, señora Teresita Fabres y señor Arturo León; de la Fundación Jaime Guzmán, señor Joaquín García y de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señor Cristián Vargas.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración la moción y el mensaje de S.E. el Presidente de la República ya individualizados.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

1.- Mayor fiscalización.

2.- Alternativas de pago para el pasajero infractor.

3.- Nuevo procedimiento de cobro de multas para los evasores.

4.- Fortalecimiento de las sanciones para los infractores del registro de evasores, agregando, a las restricciones actuales, el impedimento para la obtención de pasaporte, permiso de residencia e ingreso a espectáculos de futbol

5.- Incremento de las sanciones por agresiones y amenazas a fiscalizadores.

6.- Mayor rigurosidad por el mal uso de beneficios tarifarios.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

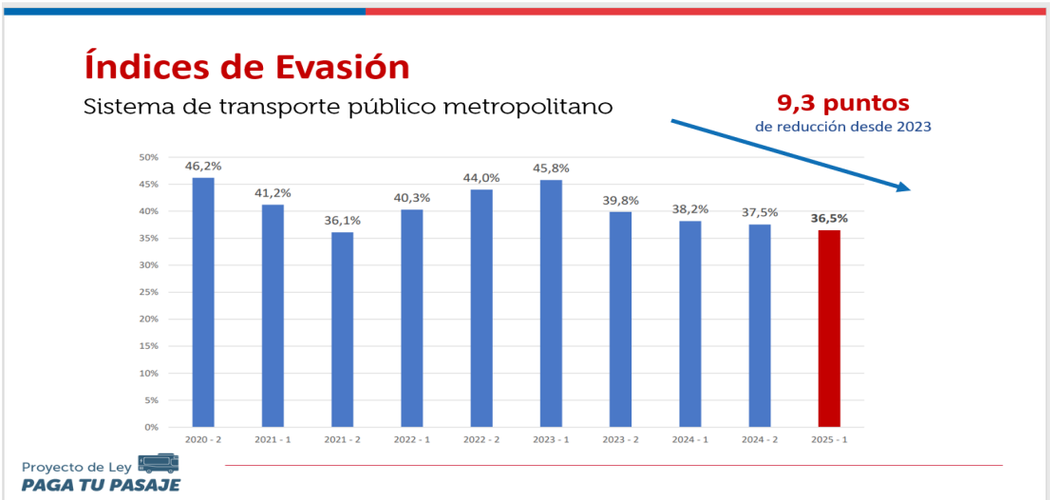
A.- Presentación del proyecto de ley por parte del Ejecutivo y posterior debate suscitado en la Comisión

Presentación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, inició su presentación exhibiendo la siguiente lámina que da cuenta de los índices de evasión en el sistema de transporte público metropolitano.

---

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
08-10-25. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-10-08/062515.html

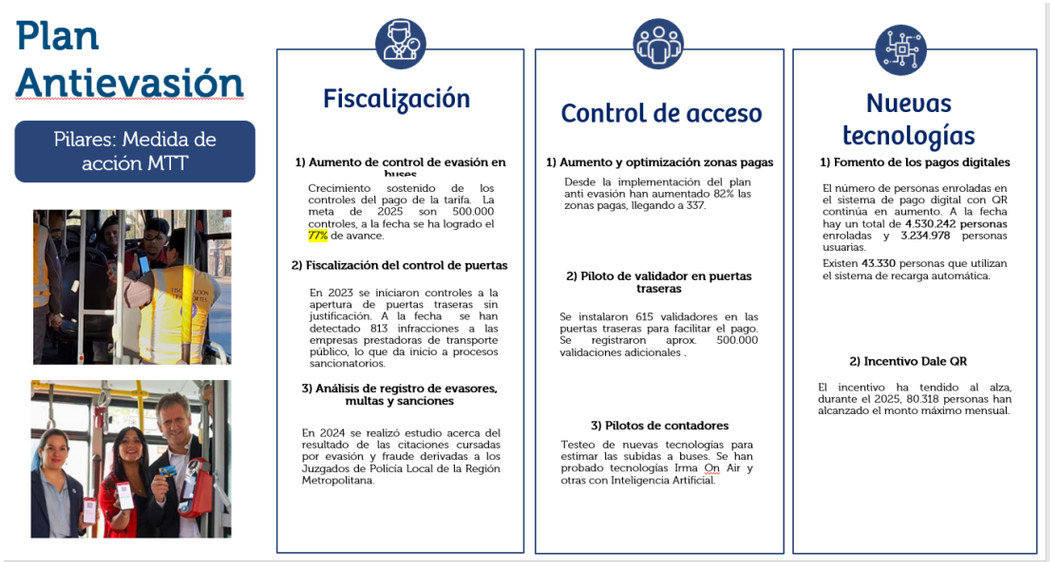


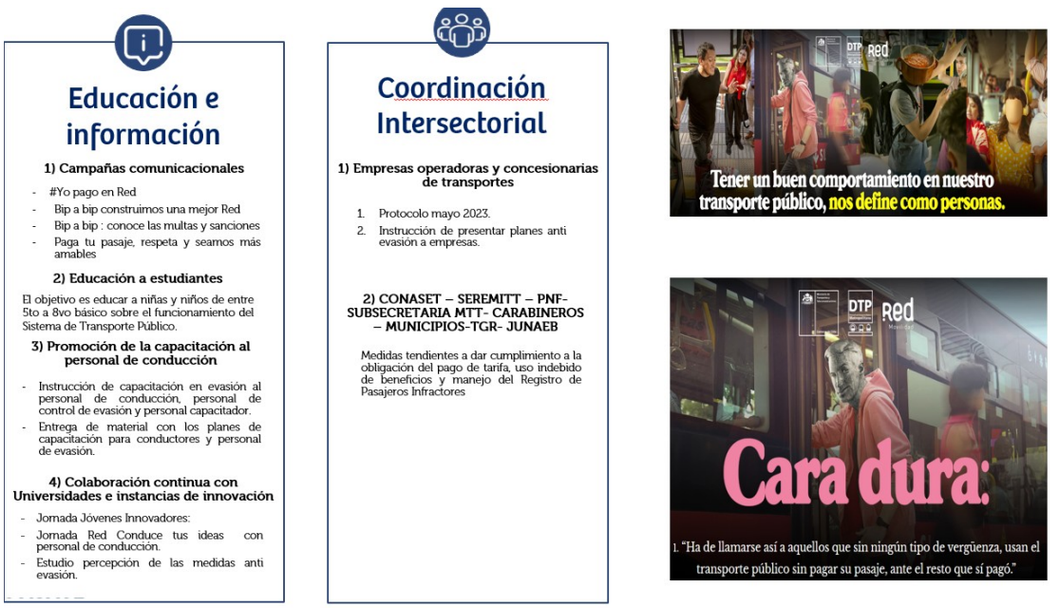
A continuación, señaló que, la presente iniciativa busca fortalecer las medidas contra la evasión que afecta, especialmente al transporte de buses de la región Metropolitana. La evasión es un problema difícil de abordar, sin embargo, el Ministerio ha trabajado, junto a distintas organizaciones, para mitigarlo.

Precisó que los índices de evasión presentan una disminución de 9,3 puntos desde el año 2023. En la actualidad, la evasión alcanza a 36,5%, sin embargo, si se considera el sistema de transporte público metropolitano en su totalidad, la evasión es aproximadamente de 20%. El mayor porcentaje de evasión se presenta en los buses; en el sistema Metro la evasión es mínima.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones elaboró un plan antievasión que se funda en 5 pilares:

Posteriormente, se refirió, en detalle, a cada uno de los pilares individualizados.





Fiscalización

Explicó que, se ha fortalecido la fiscalización, y se han incrementado en forma sostenida los controles de pago de la tarifa. La meta, en materia de controles, para el año 2025 es de 500.000; en la actualidad se han efectuado 450.000.

Destacó que, en el año 2023, se iniciaron controles a la apertura de puertas traseras sin justificación, lo cual significó que los conductores se preocuparan más de esa situación.

El año pasado, se realizó un estudio acerca del resultado de las citaciones cursadas por evasión y fraude, derivadas a los juzgados de policía local de la región Metropolitana.

Control de acceso

En esta materia, recalcó que se han aumentado y optimizado las zonas pagas. Las zonas pagas son pequeños recintos ubicados en los paraderos, especialmente en lugares y horarios con alta afluencia de personas.

En opinión del Ejecutivo, es conveniente destinar recursos para contar con personal que controle el pago al ingresar al paradero, sistema que permite un mejor control de la evasión y reduce el tiempo que los buses permanecen detenidos esperando que los pasajeros suban y paguen, generando un doble efecto positivo.

Seguidamente, informó que, desde la implementación del plan antievasión, se incrementaron las zonas pagas en 82%, alcanzando un total de 337 en los paraderos.

En Santiago, existen cerca de 10.000 paraderos, pero en muchos de ellos no se justifica la implementación de una zona paga. Sin embargo, consideró que en puntos de alto transbordo o en áreas cercanas a estaciones de metro, la instalación de zonas pagas es una medida justificada.

Junto con lo anterior, informó que se llevó a cabo un piloto exitoso para instalar validadores en las puertas traseras de los buses, que podría parecer ingenuo, porque por regla general, las personas que ingresan por la puerta trasera suelen evitar el pago.

En casos de buses muy llenos, los conductores a veces debían permitir el ingreso por la puerta trasera. En esas circunstancias, los validadores facilitan el control del pago para esos pasajeros.

Asimismo, se incorporaron contadores de pasajeros en los buses, medida que permitió identificar la cantidad de personas que suben a cada vehículo, facilitando una mejor cuantificación de la evasión, posibilitando conocer la evasión en cada bus y realizar intervenciones puntuales en cada caso.

Nuevas tecnologías

Esta medida consistió en la incorporación de nuevas tecnologías para el pago del transporte público, siendo el código QR el elemento más distintivo. Agregó que muchas personas ya utilizaban el código QR para pagar el transporte público, no solo en Santiago, sino también en regiones, como en Punta Arenas, donde el pago es digital. Además, anunció que está en proceso de licitación la implementación de ese sistema en la región del Biobío.

Las nuevas tecnologías fueron ampliamente adoptadas por los usuarios, con 4,5 millones de personas enroladas, de las cuales 3,2 millones son pasajeros regulares. Asimismo, señaló que 43.000 personas utilizan el sistema de recarga automática, que les permite no preocuparse por recargar manualmente, porque el sistema lo hace automáticamente mediante el código QR, asegurando que siempre tendrán saldo disponible en sus teléfonos.

En ese contexto, recalcó la implementación de un incentivo denominado “Dale QR”, diseñado para beneficiar a los usuarios frecuentes. Así, al pagar con el código QR, si una persona alcanza aproximadamente a ocupar 47 pasajes al mes, equivalente a un poco más de los viajes de lunes a viernes, todos los viajes adicionales son gratuitos.

En esa materia, expresó su satisfacción por los resultados obtenidos durante el año 2025, en el cual 80.000, personas alcanzaron el monto máximo mensual, al menos una vez, y algunas lo lograron todos los meses. Este sistema beneficia, especialmente, a los usuarios frecuentes del transporte público.

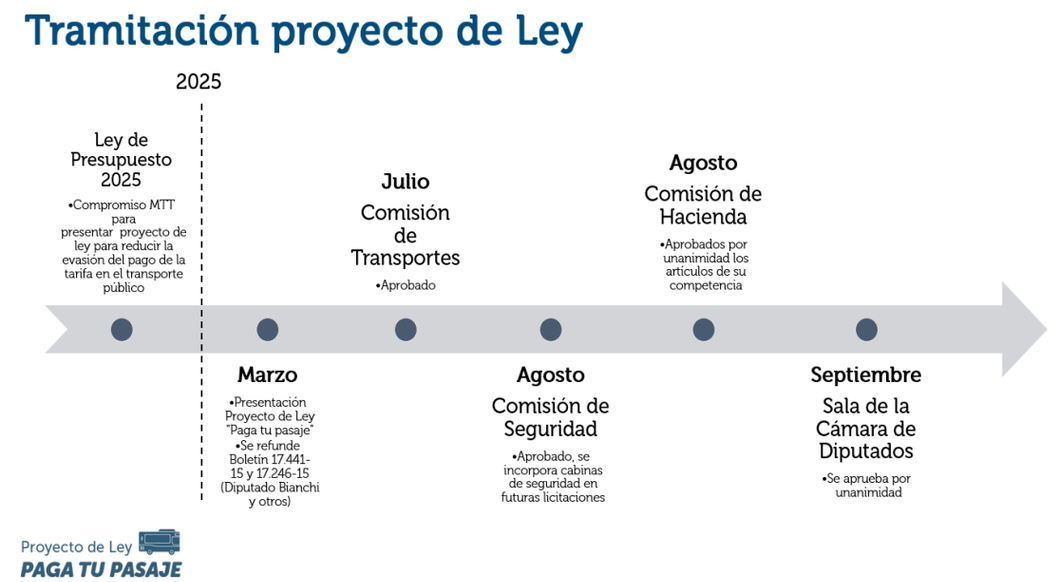
Educación e información

Respecto de este pilar del plan antievasión, manifestó que, se han realizado campañas que buscan evitar la evasión y fomentar el buen comportamiento en el transporte público.

Coordinación intersectorial

En esta materia, recalcó que es relevante la coordinación con las empresas relacionadas. Agregó que, frecuentemente se las convoca y se les entrega información importante relativa a reducir la evasión, dado que, está en juego la sustentabilidad de la industria.

Posteriormente, se refirió al origen de la presente iniciativa. Para explicar lo anterior, acompañó la siguiente lámina:



El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que, la presentación del proyecto de ley en discusión, fue solicitado durante la tramitación de la Ley de Presupuestos del sector público, año 2025. El proyecto recoge, además, varios elementos de una moción presentada previamente por el **Diputado señor Carlos Bianchi** que fueron incorporados y conformaron la base de la propuesta actualmente en tramitación.

El compromiso fue presentar el proyecto en marzo del año en curso. La iniciativa fue aprobada en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. Luego pasó por las comisiones de Seguridad Ciudadana y de Hacienda, y en cada una de ellas obtuvo amplia aprobación, incluso unanimidad en el caso de la Comisión de Hacienda.

Posteriormente, fue aprobado por unanimidad en la Sala de la Cámara de origen, lo que da cuenta de que se trata de una iniciativa que aborda un problema relevante de manera sensata y oportuna.

A continuación, explicó que el proyecto de ley se estructura en torno a cinco pilares que se grafican en la siguiente lámina:

Alternativas de pago

Mediante este pilar, se considera el otorgamiento de más alternativas de pago al pasajero al momento del pago de una multa.

La propuesta replica una práctica común en otros países, donde la fiscalización es más frecuente que en Chile. El objetivo que se persigue es contar con más fiscalizadores.

En algunos países de Europa, como Alemania, cuando un fiscalizador aborda el transporte público, no solo pide al pasajero demostrar el pago del pasaje, sino que, en caso de no haberlo hecho, le cobra una multa en forma inmediata. Es decir, si la persona no ha pagado, debe cancelar *in situ* una suma de 100 o 200 euros, utilizando su tarjeta, acción que genera un efecto disuasivo por temor a sanciones mayores derivadas del incumplimiento.

El proyecto de ley busca replicar esa lógica, mediante la creación de una “tarifa recargada”, que se aplicará a quien sea detectado sin pagar su pasaje. En ese momento, se le ofrecerá la oportunidad de pagar una tarifa superior a la ordinaria —del orden de 20 o 30 veces el valor normal—, pero menor que la multa establecida por evasión. De ese modo, se incentiva a resolver rápidamente la infracción, evitando sobrecargar el sistema, y generando además un efecto visible e inmediato, tanto para el infractor como para los demás usuarios del transporte.

El proyecto establece un mínimo de 20 veces el valor del pasaje para esa tarifa recargada, y la recaudación ingresará al sistema que administra los recursos del transporte público, dado que se trata de una tarifa y no de una multa. Además, permitirá agilizar los procesos y contribuir al financiamiento del sistema.

El procedimiento contempla que, si la persona paga la tarifa recargada, podrá permanecer en el bus. En caso contrario, los antecedentes serán remitidos a la Subsecretaría de Transportes para la aplicación de la sanción correspondiente y la multa asociada. Si ésta tampoco es pagada, el infractor será incorporado al registro de evasores, quedando habilitadas las autoridades competentes para constatar el no pago y notificar la infracción.

Lo anteriormente explicado se refleja en la siguiente lámina:

Nuevos procedimientos administrativos de cobro de multa

El proyecto de ley en estudio, considera la creación de nuevos procedimientos administrativos para el cobro de dichas multas, con el objetivo de lograr que las sanciones sean más efectivas y que exista una mayor eficacia en su control.

Uno de los principales problemas del sistema actual es que el cobro de las multas por evasión se tramita ante los juzgados de policía local, lo cual contribuye a saturar dichos tribunales, ya sobrecargados con numerosas denuncias y sanciones de diversa índole. Además, observó que no siempre los juzgados cursan esas infracciones como corresponde, situación que impide que las personas infractoras queden efectivamente incorporadas al registro de evasores, tal como lo establece la ley.

Frente a ello, propuso aprovechar los recursos establecidos en la ley N° 21.549, trasladando el procedimiento de cobro de las multas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, medida que permitirá garantizar que las personas sancionadas y que no paguen la multa sean efectivamente incorporadas al registro de evasores.

Precisó que la multa que se pagará en el procedimiento administrativo desarrollado en la Subsecretaría de Transportes, evitará la derivación al juzgado de policía local. Ese mecanismo será similar al contemplado en la ley N° 21.549, en virtud de la cual la División de Fiscalización del Ministerio verificará los antecedentes y, una vez comprobada la infracción, enviará la multa directamente al infractor.

Fortalecimiento de los efectos del Registro de Pasajeros Infractores

En esta materia, explicó que la normativa vigente establece que, si una persona es sancionada por no pago y no cumple con el pago de la multa, pasa a formar parte del denominado registro de pasajeros infractores, en el cual permanece durante tres años.

El proyecto de ley en estudio, propone ampliar dicho plazo de permanencia de tres a cinco años, medida que sugirió el **Diputado señor Carlos Bianchi.**

Asimismo, recordó que las personas inscritas en el registro de evasores no pueden obtener el permiso de circulación, como tampoco licencia de conductor, ni acceder a beneficios tarifarios.

Recalcó que, la iniciativa agrega nuevas restricciones para quienes permanezcan en el registro: no podrán obtener pasaporte, permiso de residencia, medida relevante para personas migrantes, como tampoco ingresar a espectáculos de fútbol.

Las medidas señaladas no vulneran derechos fundamentales, sino que establecen condiciones razonables para el cumplimiento de las obligaciones. Precisó que, si una persona desea obtener su pasaporte estando en el registro de evasores, sólo deberá pagar previamente la multa correspondiente; una vez pagada, podrá acceder sin impedimento al documento. Lo mismo se aplicará para el ingreso a espectáculos deportivos, el infractor deberá, primero, cumplir con el pago de la multa.

Finalmente, subrayó que el objetivo de esas medidas es fortalecer la seriedad para abordar la evasión tarifaria, entendiendo que no se trata solo de una cuestión económica o de recursos públicos, sino que también de un fenómeno cotidiano que afecta la convivencia y la percepción social de cumplimiento de las obligaciones.

La evasión es una conducta visible y, en muchos casos, potencialmente contagiosa, por lo que es necesario establecer sanciones claras y efectivas.

Lo anterior, se grafica en la siguiente lámina:

Seguridad

En esta materia, se incorporan diversas medidas de seguridad para proteger a las personas encargadas de fiscalizar la evasión.

La idea consiste en endurecer las sanciones relacionadas con los delitos de lesiones y amenazas cometidos contra los fiscalizadores, conductores y funcionarios de Carabineros de Chile. Recordó que se trata de un trabajo que expone permanentemente a esos trabajadores a situaciones conflictivas con usuarios que, en muchos casos, consideran como un derecho el no pagar el transporte público.

La legislación vigente agrava las penas por lesiones y amenazas cuando las víctimas son inspectores fiscales del Ministerio, personal de la empresa de los ferrocarriles del Estado (EFE) o de Metro, o trabajadores contratados por las empresas operadoras de transporte público encargados de verificar el pago de tarifas.

El proyecto de ley propone ampliar ese grupo, incluyendo también al personal de conducción y a los fiscalizadores municipales, aumentando el rango de sanciones aplicables.

Asimismo, explicó que, se incorpora como prohibición en la ley Nº 18.290, de Tránsito, el ejercicio del comercio ambulante en instalaciones de Metro y de EFE, medida considerada relevante por las dificultades que ese tipo de actividades genera en la evacuación de andenes y el riesgo de incidentes en las vías.

Finalmente, destacó una solicitud del gremio de conductores, que ha sido progresivamente incorporada en las licitaciones recientes, tendiente a que los nuevos buses incluyan cabinas de seguridad para los conductores, además de los equipamientos ya exigidos, como wifi, aire acondicionado, cargadores USB, piso plano y cámaras de seguridad.

El proyecto de ley establecerá la obligatoriedad de esa exigencia para todos los procesos futuros de licitación, con el fin de que los conductores puedan desempeñar su labor de forma más segura y con menor exposición a agresiones.

Mayor eficacia del control

El proyecto de ley incorpora sanciones más severas para evitar el mal uso de los beneficios tarifarios. En este contexto, informó que el personal de Metro y los prestadores de transporte público remunerado estarán habilitados para controlar y solicitar la inutilización de tarjetas que fueran utilizadas de manera indebida. Asimismo, Metro podrá

retener y denunciar el uso irregular de un beneficio, facultad que no posee actualmente y que se considera de gran relevancia.

Las personas sorprendidas cometiendo esas infracciones no podrán volver a solicitar el beneficio. Si un estudiante permite que su pase, escolar o universitario, sea usado por otra persona, que sólo pagará una fracción de la tarifa o accederá gratuitamente al transporte público y es sorprendida, el estudiante perderá su derecho al beneficio, por no haber actuado con la responsabilidad que implica recibir un apoyo otorgado por la sociedad. Esta práctica, implica un uso indebido de un instrumento público.

Lo explicado precedentemente se refleja en la siguiente lámina:

Finalmente, señaló que se consideran otras medidas destinadas a fomentar el pago de la tarifa, que no están incluidas en el proyecto de ley, como el uso de mecanismos biométricos, los cuales se abordarán en una iniciativa posterior, particularmente en relación con el mal uso de beneficios tarifarios y la prohibición de ingreso por la segunda puerta del transporte público, sin contar con autorización del Ministerio.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic, señaló que considera relevante la presente iniciativa. Asimismo, destacó la importancia de los fiscalizadores y la imposición de sanciones ejemplificadoras.

Aseveró que la evasión genera competencia desleal, toda vez que, el sujeto evasor, al no pagar por transporte, no está

utilizando otros medios para trasladarse.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, concordó con el planteamiento anterior y destacó la importancia de adoptar acciones firmes para reducir la evasión, por lo que estimó necesario seguir evaluando nuevas medidas para fortalecer el pago.

El Honorable Senador señor Bianchi manifestó que el proyecto de ley avanza en una dirección realista y coherente con las condiciones existentes, especialmente considerando el número actual de fiscalizadores, valorando los esfuerzos orientados a seguir reduciendo los índices de evasión.

Seguidamente, expresó que existe falta de costumbre y acomodación al uso de pagos tecnológicos entre los adultos mayores, quienes prefieren métodos tradicionales, como recargar la tarjeta en puntos físicos en lugar de hacerlo a través de bancos. En la región de Magallanes faltan puntos de carga, por lo que solicitó aumentarlos para facilitar el acceso a este sistema.

Indicó que se presentaron fallas e inconsistencias en la implementación del pago electrónico, especialmente en casos donde el sistema no funcionaba, situación que generó discrepancias en relación a si el conductor debía cobrar manualmente o permitir el acceso sin pago.

Luego, destacó la relevancia de un trabajo conjunto con Carabineros de Chile, considerando que su participación otorga mayor jerarquía a la fiscalización.

Asimismo, sugirió establecer como obligatorio el control de identidad cuando un carabinero detecte una evasión, porque no pagar constituye una falta o delito. Ese control podría generar un círculo virtuoso, porque permitirá identificar a personas que, además de evadir el pago, podrían estar involucradas en otros delitos, contribuyendo así a una mayor seguridad.

En relación a la propuesta de implementar controles en eventos masivos, como los espectáculos de fútbol. Propuso no limitar esa medida únicamente al fútbol, sino que extenderla a todo tipo de eventos deportivos y culturales, considerando que los evasores podrían asistir a diversas actividades masivas.

Finalmente, abogó por la situación de aquellos que padecen de algún grado de discapacidad, para que sean considerados dentro de los beneficiarios del sistema de transporte público.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, explicó que el proyecto de ley propone incrementar las sanciones en caso de agresión a un conductor o fiscalizador.

Detalló que, en caso de una agresión que derive en una lesión grave con incapacidad por más de 30 días, la multa actual, que oscila, entre 541 días y 3 años, será de 3 años y un día a 5 años. Esa medida busca agravar las consecuencias para el agresor, no solo en casos de agresión a conductores, sino también a fiscalizadores, como parte de las sanciones contempladas.

La evasión es un problema complejo, que requiere abordarse desde múltiples perspectivas, incluyendo la educación y las sanciones. No basta con una sola mirada para enfrentar ese fenómeno; a juicio del Ejecutivo, el proyecto aborda esa problemática de manera integral.

En relación a la propuesta del **Honorable Senador señor Bianchi** sobre las personas con discapacidad, señaló que es un anhelo que debe ser abordado.

Destacó que en Chile existen beneficios para adultos mayores y estudiantes, sin embargo, la implementación de beneficios para personas con discapacidad, como los establecidos en otros países, son muy importantes.

Si se gestiona adecuadamente, para evitar abusos, las personas con discapacidad deben tener no solo un acceso prioritario, como el ingreso por la puerta trasera, sino también algún tipo de beneficio económico, considerando las dificultades que enfrentan para generar ingresos y los costos asociados a su condición.

Finalmente, sostuvo que algunas personas evaden el pago en los buses, pero luego pagan en el metro, situación que genera un impacto negativo en el cálculo económico. Planteó que, al obligar a esas personas a pagar y combatir la evasión, no necesariamente se generan ingresos adicionales, pero sí se crea un compromiso de pago con los operadores de buses, quienes deben ser compensados por los pasajeros transportados.

B.- Votación en general

- En votación el proyecto de ley, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Bianchi, Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, y que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1. En el inciso séptimo del artículo 4°:

a) Intercálase entre las frases "registrar y detectar" y "las infracciones de evasión", la siguiente: "el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso segundo del artículo 88,".

b) Agrégase a continuación del punto y aparte que pasa a ser punto y seguido, el siguiente texto: "En los casos en que se registre y detecte la infracción de evasión contenida en el número 42 del artículo 200 mediante estos equipos, Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales deberán remitir los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes, para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio, de conformidad al inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se ha registrado o informado de conformidad con lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 3° de la ley N° 18.287, los encargados de supervigilar estas normas podrán utilizar mecanismos de autentificación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autentificación en la identidad y domicilio de la persona fiscalizada, conforme a lo establecido en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada. Para resguardar la calidad y seguridad de los datos, la información recopilada mediante los equipos a los que se refiere este inciso será verificada con los datos del Servicio de Registro Civil e Identificación.".

2. Incorpórase en el artículo 88 los siguientes incisos segundo y tercero:

“El pasajero solo podrá ingresar al bus por la puerta delantera, salvo los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya permitido expresamente el acceso por la puerta trasera.

Respecto del pasajero que ingrese por las puertas traseras sin estar autorizado para hacerlo, se presumirá que no ha pagado su tarifa y será sancionado conforme a lo establecido en el numeral 42 del artículo 200.”.

3. Elimínase la palabra “frecuente” en los incisos quinto y sexto del artículo 88 bis.

4. En el artículo 88 ter:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 88 ter.- Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., cuando constaten el uso indebido del instrumento o mecanismo que permite el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios deberán solicitar la inutilización de éste, efectuar la respectiva denuncia y si corresponde, procederán a su retención. Se entregará al infractor constancia de la retención, con la individualización de quien efectúa el control y el organismo al que se remitirá la denuncia. Si se trata de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199, el instrumento cuyo uso indebido se ha constatado, será puesto luego a disposición del organismo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

b) Agréganse los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

“El personal de los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, estarán facultados para constatar y registrar el correcto uso del instrumento o mecanismo de acceso al transporte público con asignación de beneficios, siempre que cumplan con los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos. En caso de constatar el uso indebido del instrumento o mecanismo, deberán solicitar su inutilización y remitirán los antecedentes a

la Subsecretaría de Transportes para que efectúe la denuncia que corresponda, conforme a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.287.

Cuando se solicite la inutilización de un instrumento de acceso al transporte público con beneficio tarifario, su titular será anotado en el Registro de Usuarios referido en el artículo 88 bis y, frente a una segunda anotación, se suspenderá el beneficio de rebaja o exención de tarifa. Lo anterior, sin perjuicio de los medios de impugnación establecidos en la ley N° 19.880, en cuyo ejercicio deberá acompañar los medios que justifiquen las circunstancias que permitan dejar sin efecto dicha suspensión. La suspensión se aplicará cuando la infracción se haya constatado mediante los equipos a que se refiere el artículo 4°, o bien, como resultado del ejercicio de la facultad establecida en el inciso sexto del artículo 88 bis, sobre la constatación del debido uso de los referidos mecanismos o instrumentos.”.

c) Reemplázase el actual inciso segundo, que ha pasado a ser cuarto, por el siguiente:

“Para los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, se entenderá que existe uso indebido del instrumento o mecanismo que permite el acceso al transporte público remunerado de pasajeros cuando se acceda a éste utilizando mediante la utilización de un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier instrumento o mecanismo nominativo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios sin ser su titular, o alterándolo con el fin de aparentar la titularidad sobre éstos, para el exclusivo uso de quien efectúe tal alteración, de conformidad a lo dispuesto en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

d) En el actual inciso tercero, que ha pasado a ser quinto:

i. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles que preste servicios de transporte de pasajeros, debidamente identificados,” por la frase “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., los concesionarios de uso de vías, propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que cumplan los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, visiblemente identificados,”.

ii. Intercálase, entre las expresiones “utilice” y “un instrumento”, la palabra “indebidamente”.

iii. Reemplázase la oración “, requiriendo a la entidad competente la inutilización para su uso en estos servicios.” por la expresión “e informar en el plazo de diez días hábiles a la Subsecretaría de Transportes para que ésta requiera al órgano competente la inutilización del instrumento para el uso en estos servicios de transporte.”.

iv. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles de servicio metropolitano podrán”, por la frase “los funcionarios, personal y entidades señaladas precedentemente, deberán”.

v. Reemplázase la expresión “o la adquisición del saldo o cuotas de transporte contenidas en ellos” por el siguiente texto: “. El usuario lo entregará de forma voluntaria y para el solo efecto de acreditar su calidad de beneficiario”.

e) En el inciso final:

i. Reemplázase la frase “consignen los funcionarios” por la expresión “sean consignados,”.

ii. Reemplázase la oración “efectuar la denuncia de las respectivas infracciones cometidas por los usuarios a las autoridades competentes.”, por la expresión “cumplir con lo dispuesto en este artículo.”.

5. En el artículo 88 quáter:

a) En su inciso primero:

i. Reemplázase el artículo “Los” por la expresión “El personal de los”.

ii. Agrégase la preposición “de” antes de las expresiones “los propietarios de buses” y “los prestadores de transporte público remunerado”.

iii. Reemplázase la frase “o quienes sean autorizados por éstos” por el siguiente texto: “, personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente:

“Si el pasajero se rehúsa a exhibir el instrumento o mecanismo que permite el acceso al transporte público remunerado de pasajeros o si se constata el no pago de la tarifa correspondiente, el personal

señalado en el inciso anterior deberá requerir el pago de una tarifa recargada en la forma dispuesta en el artículo 88 quinquies y de acuerdo con el monto determinado en el artículo 88 sexies. Si el pasajero se niega a efectuar el pago, se dispondrá que el infractor haga abandono del vehículo de transporte público remunerado de pasajeros.”.

c) Reemplázase el inciso final por el siguiente, nuevo:

“En tanto, si Carabineros de Chile constata el no pago de la tarifa por parte del pasajero, cursará la infracción administrativa contemplada en el número 42 del artículo 200 y deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 88 quinquies. Si el infractor no indica su domicilio cuando se le ha requerido, Carabineros, dentro de sus competencias, podrá conducirlo a una unidad policial para el solo efecto de verificar el domicilio, sin perjuicio de proceder a cursar la multa señalada en el inciso tercero del artículo 204.”.

6. Agrégase el siguiente artículo 88 quinquies, nuevo:

“Artículo 88 quinquies.- Los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., el de los concesionarios de uso de vías, el de los propietarios de buses y, en general, el personal de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que constaten el uso de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin el pago de la tarifa correspondiente, deberán requerir el pago de la tarifa recargada dispuesta en el artículo 88 sexies. Dicho pago deberá realizarse mediante los equipos portados por el personal indicado precedentemente, quienes deberán entregar el respectivo comprobante una vez efectuado el pago. Si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

Si el pasajero no paga la tarifa recargada, el personal señalado en el inciso precedente notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. La notificación deberá contener, a lo menos:

1. La identificación del infractor: Nombre, RUT, domicilio y correo electrónico.

2. Mención expresa de la patente o identificación del vehículo, si corresponde, y la fecha y hora de su comisión.

3. La norma transgredida.

4. Los derechos que le asisten.

5. El monto de la multa, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción y los efectos de su no pago.

6. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago.

Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes gestionar el pago de la multa a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito y en el sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas contemplado en la ley N° 21.549.

Quien no impugne la infracción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles tendrá derecho a pagar el monto mínimo establecido por esta ley para la infracción, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Por su parte, quien no pague la multa con anticipación ni impugne la infracción se le aplicará el monto máximo de la multa establecido por esta ley.

El pasajero podrá impugnar la infracción o la multa ante la Subsecretaría de Transportes. Para estos efectos sólo podrá interponerse el recurso de reposición en la forma establecida en la ley N° 19.880. La Subsecretaría deberá resolver la impugnación dentro del plazo de veinte días hábiles. Si acoge la impugnación, se pondrá término al procedimiento, sin tener por establecida la infracción. Si la impugnación es rechazada, la resolución respectiva tendrá por declarada la infracción y por determinado el monto de la multa. En caso de acogerse la impugnación de la multa, la resolución modificará el monto de la sanción, junto con declarar la infracción. De rechazarse la impugnación, el infractor dispondrá de un plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, para efectuar el pago de la multa, sin derecho a rebaja. Si el pago no se registra dentro del plazo indicado, la Subsecretaría procederá a inscribir al infractor en el Registro de Pasajeros Infractores, regulado en el artículo 22 bis de la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante juzgados de policía local.

Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local. La reclamación no suspenderá la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores por parte de la Subsecretaría de Transportes. En contra de la resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación no procederá recurso alguno y deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada. Si la resolución absuelve o rebaja el monto de la multa aplicada, la Subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Los pagos que se realicen en virtud de lo prescrito en el inciso anterior deberán ser enterados en la Tesorería General de la República a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Las comunicaciones o notificaciones establecidas en este artículo deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación se realizará por correo postal simple enviado al último domicilio registrado o informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al Servicio de Registro Civil e Identificación o en el Servicio Electoral, y se entenderá practicada a contar del quinto día hábil siguiente de su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día hábil siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”.

7. Agrégase el siguiente artículo 88 sexies, nuevo:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda y se observará, a lo menos, uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente, en ningún caso será inferior a veinte veces dicha

tarifa, y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

Asimismo, el pasajero solo podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro del período que determine la resolución a que se refiere el inciso anterior. Si dicho número ha sido excedido dentro del período señalado, se procederá conforme a lo dispuesto en el inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que han pagado la tarifa recargada.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado a los recursos del sistema integrado que administra los recursos del transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerados de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

8. Agrégase en el epígrafe del título XIV, a continuación de la frase “DISPOSICIONES GENERALES SOBRE USO DE LAS VÍAS”, la expresión “E INFRAESTRUCTURA DESTINADA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

9. En el artículo 160:

a) Agrégase en el inciso primero, luego de la expresión “Las vías públicas”, la frase “y la infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

b) En el inciso segundo:

i. Agrégase, luego de la expresión “Prohíbese en las vías públicas”, la oración “e infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

ii. Sustitúyese el numeral 3 por el siguiente:

“3.- Ejercer el comercio ambulante en lugares tales como calzadas y bermas, aceras, platabandas, veredas, parques o área verdes, acceso y andenes de estaciones de metro y ferrocarriles y, en general, en la infraestructura destinada a los servicios de transporte público

de pasajeros o el comercio estacionado sin permiso municipal o sin autorización del Ministerio de Obras Públicas, en su caso.”.

10. En el inciso primero del artículo 196 octies:

a) Intercálase entre las frases “en razón del ejercicio de sus funciones a un” e “inspector fiscal”, la expresión “inspector municipal,”.

b) Intercálase entre las frases “labores de verificación de pago de tarifa” y “, será sancionado”, la expresión “o a quienes sean conductores de dichos servicios”.

Artículo 2.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local:

1. En el artículo 3°:

a) Agrégase en el inciso primero, luego del punto y aparte, que ha pasado a ser punto y seguido, la siguiente oración: “Respecto de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, también estarán legitimados para efectuar la denuncia correspondiente el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Intercálase en el inciso cuarto, entre las expresiones “Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación,” y “será lugar hábil”, la siguiente: “o Servicio Electoral,”.

2. En el artículo 22 bis:

a) Intercálase en el inciso primero, entre la expresión “Registro de Pasajeros Infractores” y el punto y aparte, la siguiente: “por el Juzgado de Policía Local o por la Subsecretaría de Transportes, según corresponda”.

b) En el inciso segundo:

i. Intercálase entre las frases “o certificados que se relacionen con temas de transporte,” y “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter” el siguiente texto: “; la imposibilidad de

acceder a espectáculos de fútbol profesional; las restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte o permisos de residencia,”.

ii. Agrégase antes del punto y aparte el siguiente texto: “, con excepción de los casos indicados precedentemente. En los espectáculos de fútbol profesional se prohibirá la venta de entradas y el ingreso a los recintos deportivos a toda persona que se encuentre inscrita en el Registro de Pasajeros Infractores. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá remitir de manera periódica al Ministerio de Seguridad Pública la nómina de personas incorporadas en el referido Registro, con el objeto de que dicha información sea incorporada en el registro de personas con prohibición de ingreso a recintos deportivos contemplado en el artículo 30 de la ley N° 19.327”.

c) Reemplázase en el inciso tercero la expresión “tres años” por “cinco años”.

3. En el artículo 22 quáter:

a) Agrégase en el inciso sexto, luego del punto y aparte, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración: “Los órganos del Estado a que hace referencia este inciso deberán informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de que el beneficiario se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

b) Agrégase en el inciso octavo, luego del punto y aparte, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración: “La Tesorería General de la República deberá informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de personas y el monto retenido como consecuencia de que el solicitante se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

c) Agrégase el siguiente inciso noveno, nuevo, pasando el actual a ser inciso décimo:

“Asimismo, respecto a la solicitud o renovación de un pasaporte, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra en el Registro de Pasajeros Infractores. En el evento de aparecer con inscripción vigente, el Servicio rechazará sin más trámite y en el acto la solicitud.”.

Artículo 3.- Agrégase en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de Migración y Extranjería, el siguiente número 6:

"6. Se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores de la ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.".

Artículo 4.- Agrégase en el artículo 3° ter de la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, el siguiente inciso final, nuevo:

"Asimismo, las bases de licitación para la concesión del uso de vías destinadas a la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses deberán contemplar la incorporación de cabinas de seguridad, orientadas a proteger eficazmente la vida y salud de quienes operen dichos vehículos.".

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Los números 6 y 7 del artículo 1 entrarán en vigencia transcurrido un año desde su publicación en el Diario Oficial.

Los números 2 y 3 del artículo 2 y el artículo 3 entrarán en vigencia transcurridos seis meses desde la publicación de la presente ley.

Asimismo, la exigencia consagrada en el artículo 4 será aplicable a todos los contratos que se suscriban con operadores de transporte público con posterioridad al plazo de seis meses contado desde la publicación de la presente ley.

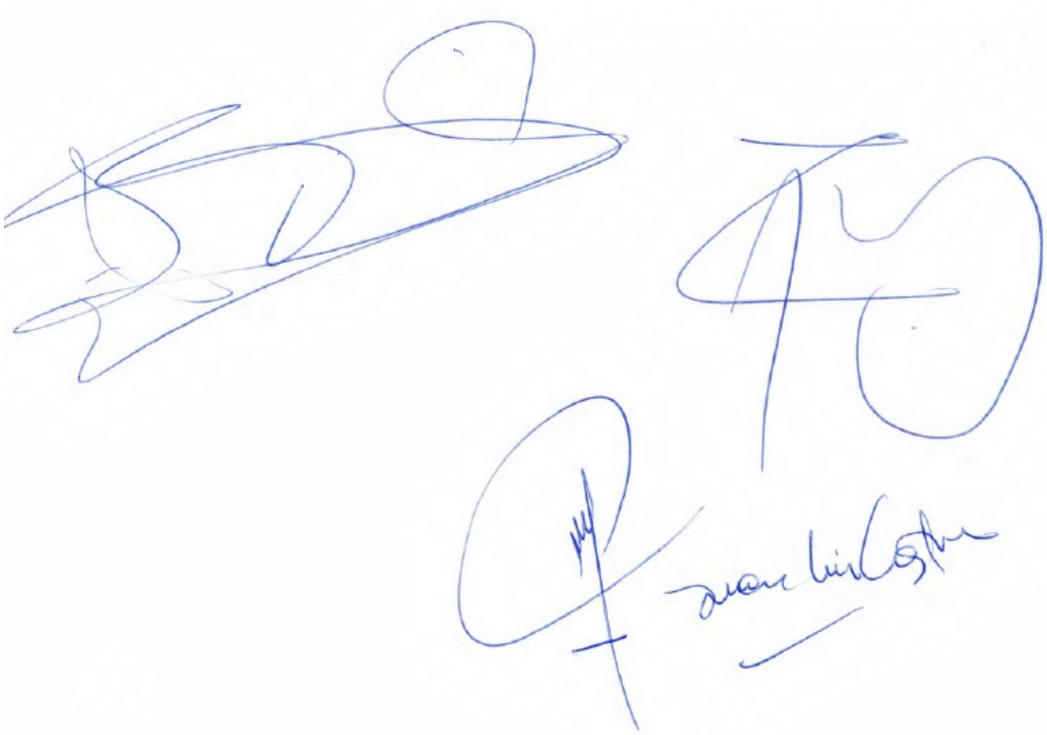
Artículo segundo.- Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irrogue la aplicación de esta ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pueda financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.".

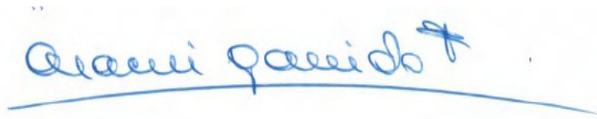
- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el **8 de octubre de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Karim Bianchi, Juan Luis Castro y Enrique Van Rysselberghe.

Sala de la Comisión, a 10 de octubre de 2025.





ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LAS LEYES QUE INDICA PARA MEJORAR LA FISCALIZACIÓN Y AUMENTAR LAS SANCIONES POR EVASIÓN DEL PAGO DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS. BOLETINES Nos 17.246-15 Y 17.441-15, REFUNDIDOS

I. OBJETIVO (S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: modificar las leyes N° 18.290, de Tránsito, y 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, con el propósito de reforzar las medidas antievasión existentes, tanto en su aspecto operativo, como punitivo y en lo referido a su fiscalización.

II. ACUERDOS: aprobado en general por unanimidad (4x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de 4 artículos permanentes y 2 transitorios.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: suma.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Moción copatrocinada por los diputados Jaime Araya, Carlos Bianchi (A), Felipe Camaño, Marta González, Carolina Marzán, Helia Molina, Camila Musante, Raúl Soto, Cristián Tapia y Héctor Ulloa y Mensaje de S.E el Presidente de la República.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: 119 votos a favor.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 2 de septiembre de 2025.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

1.- Ley Nº 18.290, de Tránsito.

2.- Ley Nº 21.549, crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes Nº 18.287 y N° 18.290.

3.- Ley Nº 19.980, establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de administración del Estado.

4.- Ley Nº 18.287, establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

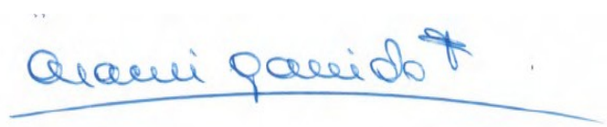
5.- Ley Nº 20.378, crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

6.- Ley Nº 19.327, de derechos y deberes en los espectáculos de fútbol profesional.

7.- Ley Nº 21.325, de migración y extranjería.

8.- Ley Nº 18.696, modifica artículo 6 de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.

Valparaíso, a 10 de octubre de 2025.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión