

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO, EN TERCER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN

BOLETÍN N° 11.934-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, en tercer trámite constitucional, originado en mensaje de S.E. el Presidente de la República, sin urgencia.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS:

De conformidad con lo preceptuado en el artículo 120 del Reglamento de la Corporación, corresponde a esta Comisión pronunciarse sobre los alcances de las modificaciones introducidas por el H. Senado y, si lo estimare conveniente, recomendar aprobar o desechar las propuestas.

Durante la realización de este trámite, la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Subsecretario de Transportes, don Cristóbal Pineda Andradez.

Debe consignarse, para los fines pertinentes, que el H. Senado aprobó las siguientes disposiciones con los quórumos que se señalan:

El proyecto de ley fue aprobado en general con el voto favorable de 31 senadores, de un total de 43 en ejercicio.

En particular, el inciso cuarto del artículo 12 fue aprobado por 29 votos a favor, respecto de un total de 48 senadores en ejercicio, dándose así cumplimiento a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 66 de la Constitución Política de la República

II.- ALCANCE DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR EL H. SENADO:

Luego de la transcripción de las enmiendas introducidas por el H. Senado en el texto aprobado por esta Cámara de Diputadas y Diputados, se hace una breve relación de los alcances de las modificaciones efectuadas.

MODIFICACIONES PROPUESTAS POR EL SENADO

ARTICULO 2

Ha agregado, después de la expresión “*un registro*”, la palabra “**electrónico**”.

Letra b)

Ha eliminado la expresión “*y ejecutivos responsables*”.

Letra d)

- *Ha agregado luego del punto y coma, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente expresión: “**Los primeros**”.*
- *Ha agregado, después de la expresión “*cuya inscripción corresponda*”, lo siguiente: “, salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la **región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo. Los vehículos sólo podrán estar inscritos en una de las regiones en las cuales se encuentre registrada la EAT**”.*

Inciso segundo, nuevo

Ha incorporado el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La falta de alguno de los antecedentes requeridos en el inciso anterior, o su consignación parcial, inhabilitará la inscripción en el Registro.”.

ARTICULO 3

Inciso quinto

Lo ha sustituido por el siguiente:

“Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación sean personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el Registro por cada propietario o mero tenedor inscrito, los que podrán operar en distintas EAT.”.

Inciso final, nuevo

Ha agregado el siguiente inciso final, nuevo:

“El Registro deberá ser publicado en el sitio web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en un plazo no superior a tres meses una vez constituida y registrada la plataforma en las entidades correspondientes.”.

ARTICULO 4

Letra d)

La ha reemplazado por la siguiente:

“d) Contar con seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros para cubrir los riesgos, cuyos montos mínimos de cobertura y condiciones serán determinados mediante el reglamento.”.

ARTÍCULO 5

Inciso primero

Letra b), nueva

Ha consultado, a continuación de la letra a), la siguiente letra b), nueva:

“b) Otorgar información al conductor sobre el recorrido propuesto, destino, tiempo de viaje, nombre y calificación del usuario, saber si el viaje es en dinero efectivo o mediante tarjeta bancaria, para permitir al conductor adoptar la decisión de realizar el servicio.”.

Letra b)

Ha pasado a ser letra c), sin enmiendas.

Letra c)

Ha pasado a ser letra d), agregándose, después de la expresión *“ruta o trazado”*, lo siguiente: **“, o por interrupciones viales, de accidente o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia”.**

Letra d))

Ha pasado a ser letra e), sin enmiendas.

Letra e)

Ha pasado a ser letra f), *agregándose a continuación del punto final, que pasa a ser una coma*, el siguiente texto: **“en particular los referidos en el artículo 7 de la presente ley.”.**

Letras g) y h), nuevas

Ha incorporado las siguientes letras g) y h), nuevas:

“g) Mantener un acceso dentro de la misma plataforma o en sus sitios web asociados, informando detalladamente los términos y condiciones en que se presta el servicio, tanto para el conductor, los propietarios y meros tenedores inscritos de vehículos y los usuarios. Los términos y condiciones de las EAT para la inscripción de conductores deberán establecer expresamente las causales de eliminación, suspensión o bloqueo a los conductores, y sólo podrán aplicar dichas causales, informando debidamente al afectado, y considerando la posibilidad de apelar a esta medida.

Asimismo, los referidos términos y condiciones deberán contener las posibles promociones que las empresas de aplicación de transporte pueden ofrecer a sus usuarios y conductores, y los mecanismos de funcionamiento de las mismas, estableciendo con cargo a quién aplican.

h) Informar, de manera permanente a usuarios y conductores, los sistemas generales de evaluación del servicio y sus efectos, como asimismo, la evaluación o ranking específico del conductor que ofrece sus servicios en un viaje determinado.”.

Letra f)

Ha pasado a ser letra i), sin enmiendas.

Letras j), k) y l), nuevas

Ha incorporado las siguientes letras j), k) y l), nuevas:

“j) La EAT deberá mantener un registro con la identificación del pasajero, incluyendo nombre, RUT y domicilio, el cual podrá ser solicitado por el Ministerio Público, Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones de Chile en caso de acontecer algún delito en el uso de este servicio. El registro de esta información estará en función de lo dispuesto por la ley N° 19.628.

- k) La plataforma deberá permitir el monitoreo permanente del viaje por parte del usuario o un tercero.
- l) Disponer de un medio de reporte de urgencia a disposición del usuario del servicio para casos de emergencias.”.

Inciso final

Ha agregado, *a continuación del punto final que pasa a ser una coma*, el siguiente texto: “**ni podrán hacer uso de las vías ni corredores exclusivos para transporte público remunerado de pasajeros. La reserva realizada al momento de abordar el vehículo o al inicio del viaje no constituye reserva previa.**”.

ARTÍCULO 6

Incisos segundo, tercero, cuarto y quinto, nuevos Ha agregado los siguientes incisos segundo, tercero, cuarto y quinto, nuevos:

“El conductor sólo podrá aceptar un nuevo viaje cuando el vehículo permanezca detenido y siempre que no se encuentre trasladando a un pasajero.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas, que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal, los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de 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.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, y para el mismo objetivo ahí contemplado, la EAT deberá solicitar semestralmente al conductor el certificado previamente mencionado. En cuanto tome

conocimiento, la EAT deberá comunicar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que en los antecedentes de un conductor consta alguna de las anotaciones referidas en el inciso tercero del presente artículo.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para eliminar a un conductor del registro de todas las EAT en caso de que tome conocimiento que en los antecedentes de un conductor consta alguna de las anotaciones referidas en el inciso tercero del presente artículo.”.

ARTÍCULO 7

Inciso segundo, nuevo

Ha incorporado el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Asimismo, los vehículos regidos por esta ley deberán cumplir con la aprobación de la revisión técnica cada seis meses.”.

Inciso segundo

Ha pasado a ser inciso tercero, intercalándose a continuación de la expresión “*taxis básicos*”, la siguiente frase: “, **las que serán revisadas anualmente**”.

Inciso cuarto, nuevo

Ha agregado el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Las antigüedades de los vehículos para la primera inscripción, para su reemplazo y para la antigüedad máxima de operación serán establecidas mediante el reglamento y deberán ser, como máximo, las mismas de los vehículos que prestan servicios de taxis.”.

ARTÍCULO 8

Inciso primero

*Ha reemplazado el punto final por una coma, agregándose la siguiente frase: “**pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estima conveniente, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.**”.*

ARTÍCULO 11

Lo ha reemplazado por el siguiente:

“Artículo 11.- Las empresas de aplicación de transportes y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves:

1. Empresas de Aplicación de Transportes:

- a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro.**
- b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada.**

c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.

d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y su reglamento, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley.

e) No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información individual referente a la caducidad, revocación, eliminación, bloqueo o suspensión de las cuentas de los conductores. Asimismo, los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este literal.

f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el Registro.

g) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.

h) Prestar servicios con vehículos o conductores que no se encuentren inscritos en el Registro señalado en la letra d) del artículo 2.

i) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7, en las condiciones especificadas en el reglamento.

2. Conductores:

a) Operar sin encontrarse inscritos en el Registro.

b) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.

c) Conducir por una ruta distinta de la sugerida en la aplicación, salvo que concurra alguna de las excepciones contempladas en la letra d) del artículo 5 de esta ley.

d) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.

e) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT.

f) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7, en las condiciones especificadas en el reglamento.

Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley y a su reglamento.”.

ARTÍCULO 12

Inciso primero

Ha reemplazado la frase: “contado desde la aplicación de la respectiva sanción”, por la siguiente: **“contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada”**

Inciso segundo

Ha agregado, luego del punto y aparte, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración final: **“En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.”**.

Inciso quinto

Ha reemplazado la frase “sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el reglamento”, por la expresión **“más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año”**.

ARTÍCULO 13, NUEVO

Ha incorporado el siguiente artículo 13, nuevo:

“Artículo 13.- Las empresas o conductores que alteren de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada o que adulteren los datos de geolocalización, incurrirán en una falta gravísima, y se les sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales. Las EAT, en caso de reincidencia del conductor, deberán darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.”.

ARTÍCULO 13

Ha pasado a ser artículo 14, con las siguientes enmiendas.

Inciso primero

Ha reemplazado la expresión “Al conductor” por **“El conductor”**.

Ha sustituido la oración “En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”, por la siguiente: **“Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”**.

Inciso segundo, nuevo

Ha agregado el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Para estos efectos, se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especies avaluables en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de los usuarios del servicio.”.

Inciso segundo

Ha pasado a ser inciso tercero, sin enmiendas.

Inciso cuarto, nuevo

Ha agregado el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Asimismo, las personas o empresas que faculden o promuevan el uso de servicios de transporte regulado mediante la presente ley, proporcionado por empresas que no estén debidamente autorizadas para dicha actividad, serán sancionadas con una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales. De ser reincidentes se doblará la multa y se cancelará su patente comercial.”.

ARTÍCULO 15, NUEVO

Ha consultado el siguiente artículo 15, nuevo:

“Artículo 15.- Constituirá una presunción de la realización de las infracciones contempladas en esta ley, el hecho de existir registros o antecedentes audiovisuales de su comisión.”.

ARTÍCULOS 14 y 15

Han pasado a ser artículos 16 y 17, respectivamente, sin enmiendas.

ARTÍCULO 16

Ha pasado a ser artículo 18, reemplazado por el siguiente:

“Artículo 18.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones evaluará anualmente las condiciones de congestión, oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros, como asimismo la situación de la calidad del aire informada por los organismos competentes, y en base a dicha evaluación podrá resolver fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por un plazo determinado. Durante dicho período, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el Registro. El Ministerio mantendrá a disposición del público, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones.”.

ARTÍCULO 19, NUEVO

Ha agregado el siguiente artículo 19, nuevo:

“Artículo 19.- Las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, la que podrá autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO PRIMERO

Ha reemplazado su primera oración, por la siguiente: **“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de nueve meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento.”.**

ARTÍCULO SEGUNDO

Lo ha eliminado.

ARTÍCULO TERCERO

Ha pasado a ser artículo segundo, reemplazándose su inciso primero por el siguiente:

“Artículo segundo.- Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de dieciocho meses, los conductores de vehículos adscritos a las EAT podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley.”.

ARTÍCULOS TERCERO Y CUARTO, NUEVOS

Ha incorporado los siguientes artículos tercero y cuarto, nuevos:

“Artículo tercero. - Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley.

Transcurrido tal plazo, aquéllos deberán poseer dicho instrumento para operar válidamente.

Artículo cuarto. - Durante los primeros treinta y seis meses de vigencia de la presente ley, no será exigible la antigüedad máxima de los vehículos de tres años a que se refiere el inciso final del artículo 7, y se

aceptará la inscripción en las EAT de vehículos de hasta seis años de antigüedad, los que a la fecha de término del referido plazo deberán ser eliminados o reemplazados por vehículos que cumplan el requisito del señalado artículo 7.”.

ARTÍCULO CUARTO

Ha pasado a ser artículo quinto, sin enmiendas.

III.- INTERVENCIONES:

1.1 Expuso el señor **Sergio Saldías de Cabify Chile**, quien realizó la siguiente presentación:



Comentarios al Boletín 11.934-15

Sergio Saldías - Asuntos Corporativos



Cabify: 10 años en Chile

Primera aplicación de multimodalidad en operar en Chile, domiciliada y pagando todas sus obligaciones tributarias en el país.

Valoramos la instancia legislativa que reconoce esta industria y los más de 200.000 empleos que genera, equivalente a cerca de 2,5% de la fuerza laboral.

Cabify es 100% carbono neutral, por lo tanto, somos el medio de transporte motorizado más amigable con las ciudades. Operamos la mayor flota de autos eléctricos, híbridos y convertidos a gas del país, con cerca de 600 vehículos.

El 70% de los beneficiarios del programa "Mi Taxi Eléctrico" del Ministerio de Energía están inscritos en Cabify

Los taxis son parte de este modelo colaborativo desde 2017



Congelamiento del parque

Artículo 2 inciso primero: "Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro..."

- 

Alta rotación de los conductores
Los conductores conectados varían según la temporada. Muchos ven el conducir como un mecanismo temporal para la generación de ingresos en situaciones económicas adversas.
- 

Afecta la libre competencia
Impone una barrera a la entrada a nuevos competidores que quieren entrar en la industria.
- 


Distorsiona la competencia entre actores
Las restricciones en el registro atentan contra incentivos comerciales de las empresas y las participaciones de mercado.

3


Señaló que restringir la inscripción de conductores, afectará gravemente la competencia e impondrá una barrera a la entrada a quienes quieran participar de este modelo de plataformas colaborativas. Es importante tener en cuenta que los conductores conectados varían según la temporada y la gran mayoría de ellos no utilizan el trabajo en aplicaciones como su principal fuente de ingresos. Varios de los conductores complementan esta actividad, con otras, como estudios, trabajos de tiempo parcial o para complementar ingresos trabajando de noche o los fines de semana. Adicionalmente, limitar el registro de conductores atenta gravemente contra la libre competencia, ya que genera una barrera a la entrada a nuevos competidores que quieran entrar en la industria, que podrían ser grandes empresas internacionales o pequeñas agrupaciones de conductores que emprendan para ofrecer servicios de manera digital.

Limitaciones a las flotas de vehículos

Artículo 3 inciso quinto: "Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación sean personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el Registro por cada propietario o mero tenedor inscrito, los que podrán operar en distintas EAT."

 **No hay grandes empresas ofreciendo flotas**

Mayoritariamente son personas naturales que invirtieron finiquitos o ahorros en pequeñas flotas.

 **Atenta contra el emprendimiento y libertad económica**

Se han constituido como Empresa Individual Responsabilidad Limitada (EIRL) o Sociedad por Acción (SPA).

4

Agregó que limitar solo a personas naturales el registro de vehículos puede afectar el emprendimiento y la libertad económica de quienes vieron una oportunidad a través del arriendo de vehículos para operar en las aplicaciones de transporte. Detrás de quienes ejercen esa actividad económica no hay grandes empresas ofreciendo flotas de vehículos, sino más bien, son personas naturales, muchos de ellos que invirtieron ahorros de toda una vida o finiquitos en la compra de algunos vehículos para arrendar a personas que quieren manejar en plataformas de transporte de pasajeros, pero no cuentan con vehículos. Algunos de ellos, realizan esta actividad en forma individual, como personas naturales, pero hay otros que se han constituido como Empresa Individual Responsabilidad Limitada (EIRL) o Sociedad por Acción (SPA). Limitar esta actividad a personas naturales o a un máximo de dos vehículos es cambiar las reglas del juego a quienes hoy perciben ingresos de esta forma.

Exigencia licencia profesional

Artículo 6: "Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente."



Se debe garantizar el profesionalismo

Se valora que se exijan criterios de profesionalidad de los conductores, pero la licencia de conducir profesional es cara, con contenidos obsoletos y muy lenta de conseguir.



Los planes de estudio no están actualizados

Parte importante de los módulos de aprendizaje considera mecánica básica y mecánica de motores diésel, algo que no condice con la realidad.



¿Mecanismos alternativos?

La licencia profesional vigente no garantiza la profesionalidad de los conductores, por lo mismo deberíamos avanzar hacia criterios objetivos.

Antigüedad máxima de los vehículos

Artículo 7 inciso cuarto: "Las antigüedades de los vehículos para la primera inscripción, para su reemplazo y para la antigüedad máxima de operación serán establecidas mediante el reglamento y deberán ser, como máximo, las mismas de los vehículos que prestan servicios de taxis".



¿Seguridad o motores modernos?

No se debe confundir la seguridad con "motores modernos". Es importante basarse en criterios objetivos



Mismas condiciones que otros medios de transporte

Se debe exigir la misma limitación que a los taxis básicos, ya que sino se estaría afectando la competitividad.

Indicó que es importante mencionar que no hay que confundir la seguridad con motores modernos. Si el objetivo de este artículo es garantizar flota moderna y de emisiones bajas, deberían exigirse criterios objetivos en base a la norma de emisión de los vehículos o apuntar hacia un programa nacional de migración a la electromovilidad para todos los medios de transporte. A su vez, si el objetivo es garantizar la seguridad de los vehículos, se deberían exigir criterios objetivos de seguridad como requisitos mínimos, incluyendo estándares o certificaciones asociadas a la calidad de los servicios. Por último, exigir a los vehículos que operen dentro de las plataformas de aplicación un criterio más estricto que otros medios de transporte, dejaría a las aplicaciones en una posición desventajosa.

1.2 Expuso el señor **Wilfredo Soto, presidente del Gremio de conductores de Aplicaciones de Chile, (GreccoappChile)**, quien señaló que existían 2 grandes problemáticas en este proyecto de ley. La primera es la eliminación del Artículo 5E donde se pedía una tarifa sustentable, la que por lo dicho al momento de eliminarla, esta no se entendió, se necesita una tarifa asegurada por cada viaje, la que pueda solventar los altos costos operativos de hoy en día, ya sea por el valor del combustible, mantenciones de los vehículos, más el pago de impuestos, esto con la entrada en vigencia de la ley laboral 21431, y sin dejar atrás el costo que tendrá realizar la obtención de las licencias profesionales, este da en forma muy básica un promedio de entre \$320 y \$350 el kilómetro, para los dueños de vehículos,


valor que está muy lejos de lo obtenido hoy que es solo de \$180 el kilómetro. Indicó también que para el 74% de los conductores es su única fuente de ingresos, estos y otros datos son obtenidos a través de una encuesta nacional aún vigente en sus redes sociales, solicitan este valor garantizado a los conductores para dejar a las aplicaciones en su libre competencia, donde ellas verán que porcentaje aumentarán a sus clientes, no creen que sean las mismas que les cobren a sus supuestos socios las que van desde un 30% hasta 50% de cada viaje, lo que obviamente lo hace menos rentable para ellos con las continuas bajas de tarifas.

Como segundo punto, al no contar con una tarifa mínima garantizada, ven muy difícil que alguien pueda invertir en un vehículo nuevo o uno que cumpla lo indicado en el artículo 7 de este proyecto, donde saben que no podrán cumplir con el pago de esta inversión, por la razón señalada anteriormente, donde el valor recibido está muy por debajo del costo básico.- En la comisión de transporte del senado se presentó una indicación para eliminar el Artículo 4 transitorio, la idea de fondo es poder tener más tiempo para la renovación de nuestros vehículos, ya que el 81.2% de los conductores no puede cambiar su vehículo en 6 meses, tomando como relación lo que señala el artículo 2 transitorio de este proyecto. Al tomar en cuenta el historial de este proyecto, donde los distintos parlamentarios y autoridades que han intervenido han solicitado tener un real registro de la cantidad de conductores y de vehículos que prestan este servicio a nivel nacional, es que solicitan modificar el Artículo 4 transitorio donde se permita inscribir en 1 instancia, a todos los vehículos de hasta 10 años de antigüedad, en los distintos modelos ya existentes pudiendo así tomar la mejor decisión con respecto al 60.8% de los conductores que no cumple con lo solicitado en este artículo, donde solicitamos un plazo de 3 años para cumplir con el requerimiento del artículo 7 de este proyecto.- También se debe tomar en cuenta, que al no ser trabajadores hasta este 1 de septiembre, no pueden obtener créditos que permitan realizar esta inversión, al no tener acreditación de renta, sumado a la escases de disponibilidad inmediata de vehículos que cumplan con los requisitos de este proyecto, más la entrada en vigencia del Decreto N° 26, de 2000, del Ministerio de transportes y Telecomunicaciones, lo que subirá más aun el costo de los vehículos nuevos, todo lo anterior imposibilita poder cumplir inmediatamente con lo requerido. Existen más situaciones con algunos artículos de este proyecto, que se supone se regularan en la confección del reglamento y acá queremos hacer cumplir las palabras del ministro de transporte, donde indico que invitaría a todos los involucrados en la conformación del reglamento, donde esperan ser considerados.- Durante la tramitación de este proyecto siempre se ha hablado de igualdad de cancha, lo que a visión de ellos así como esta, no tiene nada de igualdad, al contrario son solo mas exigencias hacia los conductores de aplicaciones, donde ni siquiera se quiere regular una tarifa mínima lo que solo beneficia a las empresas multinacionales.- Como gremio quieren ser un aporte a este proyecto, donde realmente se escuche sus necesidades de, una tarifa asegurada para los conductores y

donde se dé un plazo de 3 años para cumplir con las exigencias de los vehículos. No quieren que pase lo mismo que con la ley laboral 21431, donde a pesar de llevar un poco más de un mes en vigencia, aun es letra muerta, ya que ninguna aplicación la cumple y no hay nadie que pueda hacerla cumplir, por los varios vacíos legales existentes, donde como ejemplo, hoy son considerados trabajadores pero su trabajo sigue siendo ilegal para el Ministerio de Transporte, continuando así con las altas multas por efectuar su actividad, siendo los únicos trabajadores en el mundo con esta problemática.- Como siempre ha sido su espíritu, el de poder cooperar y ayudar en las regulaciones que se requieran para su rubro, como gremio quedan a disposición de quien necesite mayor información.

1.3 Expusieron los señores **Luis Dubó, y Álvaro González de la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo, (Unitaxi A.G)**, quienes realizaron la siguiente presentación:






REQUERIMIENTO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO

- ESTABLECER IGUALDAD DE OPERACIÓN Y EXIGENCIAS DE LOS VEHÍCULOS Y CONDUCTORES, PARA ELLO ES NECESARIO:
 1. Eliminar en el inciso cuarto del artículo 7°, las palabras “como máximo”.

Mantenerlo, podría dar cabida para que las EAT inscriban vehículos con características menores a las exigidas a los taxis ya que solo estipula la exigencia máxima y no la mínima, por tanto, existiría un aprovechamiento por parte de las EAT respecto de las características del vehículo y no se estaría cumpliendo con el objetivo de igualdad.
- 2. Eliminar en el inciso cuarto del artículo 7° la expresión; “las que serán revisadas anualmente”.

Al mantener esa expresión, el MTT podría modificar las características de los vehículos de aplicaciones si quisiera todos los años a diferencia del taxi, por tanto, al eliminarlo se mantendría la simetría e igualdad en las condiciones de los vehículos y no se perjudicaría a un sector y beneficiaría a otro.



SE MANTIENE EL EQUILIBRIO ENTRE LOS VEHÍCULOS DE LAS EAT Y LOS TAXIS CON LA ELIMINACIÓN DE AMBAS EXPRESIONES



REQUERIMIENTO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO

3. Eliminar el Art. tercero transitorio del a la plazo de la licencia de conducir

Respetar y dar cumplimiento a la misma normativa actual respecto de quienes se desempeñan en los servicios de transporte público y remunerado de pasajeros, esto es de forma inmediata, ya que ha existido un plazo suficiente durante la discusión del proyecto para para que los conductores de aplicaciones regulen dicha situación (6 años).

4. Eliminar el Art. cuarto transitorio del plazo al requisito del vehículo y este se exija desde la promulgación del reglamento.

Si se busca igualdad de condiciones entre los vehículos de los servicios de taxis y los de aplicaciones, la exigencia de las características del vehículo deben cumplirse desde el primer momento ya que esa condición es inmediata para los servicios de taxis y no existen plazos que permitan el uso de un vehículo distinto al momento de inscribirlo en el RNSTP.



Licencia Profesional Clase A
Taxis: Exigencia inmediata
Aplicaciones: 18 meses



Requisitos de los vehículos
Taxis: Exigencia inmediata
Aplicaciones: 36 meses

EL PARQUE DE VEHÍCULOS DE APLICACIONES SE AUTORREGULA CON LA ELIMINACIÓN DE AMBOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS



REQUERIMIENTO Y MODIFICACIONES AL PROYECTO

PROTECCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TAXIS, Y SUS ESPACIOS, PARA ELLO ES NECESARIO:

5. Reponer el inciso cuarto del artículo 3° aprobado por la cámara, para evitar las flotas en las EAT.

Desde que comenzó la discusión del proyecto, esta se basó en la inscripción de vehículos cuyo propietario es una persona natural y no flotas de vehículos de propiedad de las EAT, evitando así la concentración y el monopolio de los servicios de transporte remunerado de pasajeros producto del dumping en manos de una empresa con el fin de apoderarse del mercado.

6. Se ingrese un artículo para proteger los paraderos reservados, utilizados por los taxis.

Se debe indicar explícitamente en el artículo 5 que los vehículos de aplicaciones no podrán utilizar esos espacios, como también la prohibición a las EAT de solicitar estacionamientos en la vía pública y/o recintos privados de uso público, la razón es simple, los servicios ofrecidos por las EAT son a distancia con vehículos en movimiento y no estacionados a diferencia del taxi.



PROTEGER LOS ESPACIOS OCUPADOS POR LOS TAXIS ES SALVAGUARDAR EL TRABAJO MILES DE MICROEMPRESARIOS A NIVEL NACIONAL

CONCLUSIONES

- El proyecto lleva 6 años tramitándose y aun no se atienden nuestros reparos, preocupaciones de como se moldea un proyecto a medida de las EAT.
- No se puede seguir privilegiando a estas empresas y rendirse ante sus falsas bondades, usadas solo para irrumpir ilegalmente en un sistema ya regulado.
- Es necesario se discuta respecto de nuestros permanentes requerimientos, la realidad a nivel mundial de las EAT y no solo quedarse en suposiciones o falsa información.
- No se puede promulgar una ley que hará que en el corto plazo desaparezcan los taxis del mercado, dejando en la cesantía a miles de microempresarios.
- Creer que la ilegalidad de las EAT se terminará la promulgación de la ley, esta lejos de la realidad, porque su esencia es operar fuera de lo legal.
- El proyecto no puede ir en la línea contraria a la del gobierno, referido a fortalecer los servicios de transporte público y colectivo remunerado de pasajeros.
- Pensar que el MTT tendrá capacidad para fiscalizar a miles de vehículos y conductores basado solo en la información entregada por las EAT es imposible.

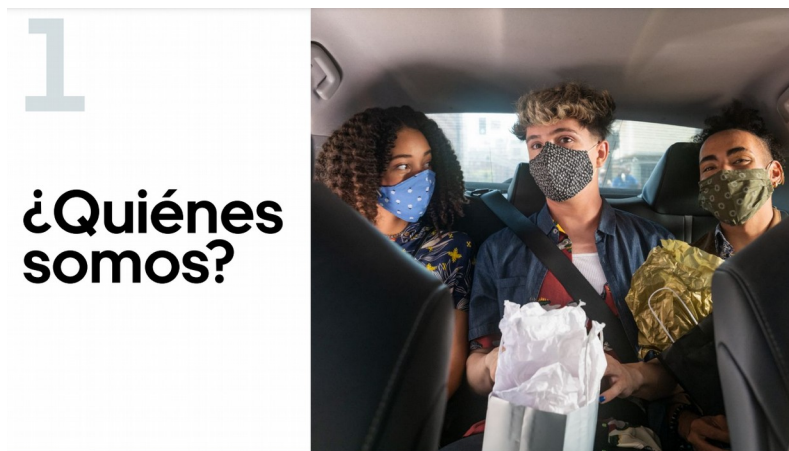
Este proyecto de ley debe ser tramitado, tomando en cuenta las externalidades negativas que se provocaran a un sistema que se encuentra regulado y normados por más de 40 años.

El proyecto se basa en generar oportunidades laborales a las personas con vehículo propio y no flotas de propiedad de las EAT, esclavizando a sus conductores.

Debe existir una simetría para los actores del mercado y no se privilegie un sistema por sobre el otro ya que ambos sistemas cumplen el mismo objetivo, transporte remunerado de pasajeros.

Establecer las condiciones de seguridad para los servicios de transporte en las ciudades, un aumento descontrolado de vehículos no tendría efecto respecto de las políticas de gobierno.

1.4 Expuso el señor **Enzo Napoli**, representante de **Uber Chile**, quien realizó la siguiente presentación:



¿Quiénes generan recursos usando la tecnología?

	Conductores 	Repartidores 	
Principal segmento etario	35-45 años	20-30 años	
% participación de extranjeros	9%	40%	
Promedio de horas semanales de conexión	18 Horas semanales	15 Horas semanales	→ 3 a 3.5 horas diarias de uso promedio
% que usa 2 o más aplicaciones	54%	67%	
Permanencia promedio en la plataforma	7.4 meses	6.5 meses	→ Alta rotación
% que complementa ingresos / Tiene otra actividad principal	87%	65%	→ Fuente complementaria de ingresos

Fuentes: CIP (2021) / IBO (2021)

Autonomía y Generación de Ingresos

El elemento común más valorado por este universo diverso

<p>Comisión Nacional de Productividad (2018)</p>	<p>76% declara que su ingreso mensual aumentó</p> <p>74% recomendaría a otros usar la app. de Uber</p> <p>84% usa la app. de Uber para ser su propio jefe y manejar sus propios tiempos.</p>	<p>Quiénes usan las plataformas se benefician de la flexibilidad horaria (jornada parcial) y de ingresos adicionales</p>
<p>Banco Interamericano de Desarrollo (2019)</p>	<p>77% se declara satisfecho usando la app. de Uber</p> <p>63% destaca la mayor autonomía como principal motivo para usar la app. de Uber</p> <p>33% Dejaría de usar la app. de Uber si le ofrecieran un trabajo de tiempo completo</p>	

Tecnologías Disruptivas: Desafíos, Riesgos y Oportunidades - CNP (2018)
Who Disrupts Ride-Hailing Platforms in Latin America? A Profile of Uber Drivers in Brazil, Chile, Colombia and Mexico - IPR (2019)

2

Contribución al sistema de transporte



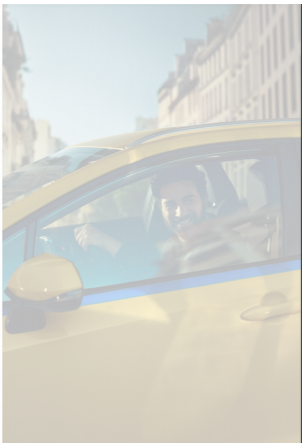
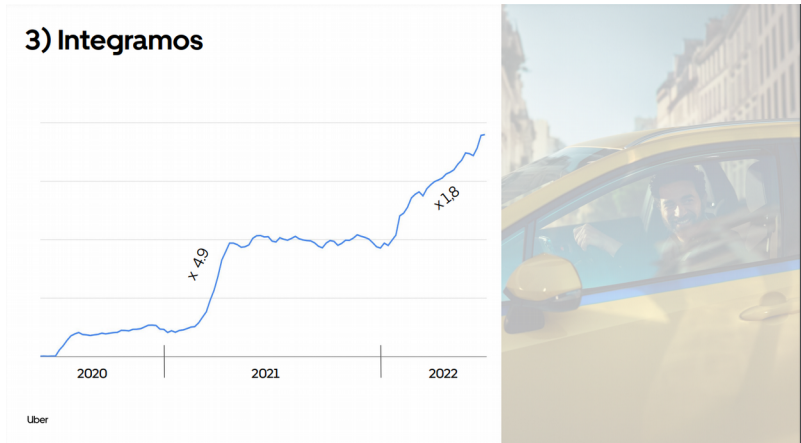
1) Complemento al sistema público

Viajes	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
12:00 AM							
1:00 AM							
2:00 AM							
3:00 AM							
4:00 AM							
5:00 AM							
6:00 AM							
7:00 AM							
8:00 AM							
9:00 AM							
10:00 AM							
11:00 AM							
12:00 PM							
1:00 PM							
2:00 PM							
3:00 PM							
4:00 PM							
5:00 PM							
6:00 PM							
7:00 PM							
8:00 PM							
9:00 PM							
10:00 PM							
11:00 PM							

2) Facilitamos

- **20%** de los viajes comienza o termina cerca de una estación de metro
- **1 de cada 4** de estos viajes, se realiza entre 5:00 y 6:00 AM





Proyecto de ley | Desafíos futuros

1. Licencia profesional

82%
No cuenta con licencia profesional.

2. Congelamiento del parque

Limitar la cantidad de vehículos, **aumentará las tarifas** transformándolo en un servicio disponible en ciertas zonas céntricas y de mayores recursos.

Región Metropolitana Región de Valparaíso

Uber

Proyecto de ley | Desafíos futuros

3. Flotas

51%
De los conductores/familiares es dueño de su vehículo.

4. Electromovilidad

100%
De nuestros viajes serán cero emisiones al 2040.

Uber

1.5 Expuso el señor **Juan Pablo Cuevas representando a Taxistas del Biobío Asociación Gremial**, acompañado por el señor **Richard Montecinos**.

El señor **Cuevas** indicó que uno de los puntos importantes para ellos es el actual artículo 19 de la ley, porque habla de nuevas tecnologías o modalidades de transporte y esto puede afectar tanto a transporte de pasajeros como de carga, hay buses autónomos, camiones autónomos, autos autónomos y otras tecnologías que pueden llegar, solicitan que se revise en la comisión mixta. Indicó, además, que están de acuerdo con las tarifas sustentables. Agregó que nada se dice sobre la ley que prohíbe el uso de celulares en los vehículos, eso no se está fiscalizando.

1.6 Expuso la señora **Anja Stella Meyer, presidenta de la Asociación Chilena de plataformas de movilidad, (Achiplam)**, acompañada por el señor **Felipe Simonsohn** y la señora **Kim Maturana**. Se realizó la siguiente presentación:



SOBRE ACHIPLAM A.G.

- Somos el primer gremio de plataformas tecnológicas asociadas del sector.
- Nuestro objetivo es ser un vehículo integrador de los beneficios que otorgan las nuevas tecnologías de movilidad.
- Actualmente la Asociación tiene 15 miembros, nacionales e internacionales, que abarcan un amplio abanico de servicios y unidades de negocio, desde el **delivery** (entrega); **micromovilidad compartida** (scooters, bicicletas); **autos compartidos**; **ride-hailing** (transporte de pasajeros); **venta de servicios y productos**, entre otros.

Regulación del Ride-Hailing



- **Ride-Hailing:** servicio de intermediación a través de una aplicación, mediante el cual los pasajeros contratan a un conductor personal para llevarlos a un destino.
- El Ride-Hailing en Chile ya se encuentra regulado en algunos aspectos:
 - **Impositiva:** IVA de Los Servicios Digitales (Ley N° 21.210).
 - **Laboral:** ley que regula el contrato de trabajadores de plataformas digitales de servicios (Ley 21.431).
- En ACHIPLAM A.G. apoyamos los procesos regulatorios que contribuyan a la mejora de la movilidad, por cuanto entendemos que es necesario para la industria. Por ello, abogamos porque todas las compañías cumplan con las regulaciones específicas de la industria.



Regulación del Ride-Hailing



Consideramos que hay una serie de temas que requieren ser revisados:

- Requisitos técnicos de los vehículos (año y cilindrada) y reglamento.
- Carpooling y restricción regional de operación.
- Imposibilidad de aceptar nuevos viajes si el vehículo no está detenido o se encuentra con pasajeros.
- **Registro de Conductores.**
- **Licencia profesional.**

Sobre el Registro de Conductores



- El congelamiento del Registro de Conductores, va a producir severos efectos anticompetitivos que distorsionan el mercado.
 - Desconoce que el universo de socios conductores es dinámico.
 - Genera barreros de entradas insalvables para nuevos actores.
 - Genera fijación de cuotas de mercado por -al menos- 18 meses.
 - Propiciará la existencia de actores de mercado que van a tener una posición dominante asegurada.
 - Va a derivar en una limitación de que trabajadores dependientes o independientes generen ingresos, sino que también generará un aumento en los precios de los consumidores.
- A lo anterior se suma que podrían existir elementos inconstitucionales, que podrían afectar la garantía de la libertad de trabajo (Art. 19 N° 16), el libre desarrollo económico (Art. 19 N° 21) y la garantía de igualdad ante la ley (Art. N° 19 N° 2).



Sobre la Licencia Profesional



- El mundo enfrenta actualmente un **preocupante escenario económico**. A la **alta inflación** en Chile (13,7% anual) se suma que el poder adquisitivo de los hogares ha retrocedido un 2,6% en doce meses.
- El **valor de la obtención de la Licencia Profesional es alto**, entre 200 y 300 mil pesos, lo que la hace excesivamente restrictiva.
- En 2020 en todo el país había 105 mil licencias profesionales (Clase A). **Con esta modificación se pretende al menos duplicar ese número en sólo 18 meses**.
- **No existe la infraestructura adecuada** para absorber la demanda que generaría este requisito para los conductores de aplicaciones.



Esta ley podría afectar gravemente la competencia, los cerca de 200 mil trabajadores de plataforma y en especial a las start ups.

Conclusiones



- El **Registro de Conductores** adolece de medidas anticompetitivas y posiblemente inconstitucionales.
- La **Licencia Profesional** no es viable logísticamente por cuanto no existe capacidad en el sistema para recibir la demanda de la industria en el contexto socioeconómico actual.
- La **industria del ride-hailing** podría ser una solución para los problemas económicos, dado el contexto actual y las proyecciones para el 2023.

Se requiere una ley que esté a la altura del desafío, poniendo al centro a los más de 200 mil conductores y millones de usuarios.

La **señora Maturana** fundadora de Upgirl indicó que este proyecto de ley tal como está hoy es una lápida para la industria de las plataformas chilenas, y para la operación de diversas innovaciones que vienen a dar soluciones a distintas necesidades que no se hacen cargo en este país, como la equidad de género, la movilidad de niños, adultos mayores y

enfermos, prevención de delitos de violencia y violencia sexual, donde las mujeres son principalmente las víctimas. Indicó que se debe legislar teniendo en cuenta a todas las empresas y no sólo las grandes empresas del rubro.

1.7 Expuso el señor **Claudio Morales, representante del transporte menor**, se refirió a un artículo de El Mercurio que señalaba la evasión de Uber, 50 millones de dólares anuales en base a una tarifa de \$3500 pesos. 200.000 mil vehículos se señalan que son, qué se hará con esa cantidad de autos ilegales en la calle. Indica que sus ingresos han bajado significativamente, con autos citycar, competencia desleal, etc. Estas aplicaciones trabajan en Chile engañando a la gente. Hablan de tarifas económicas, pero hay que ver las fechas de fiestas, hasta cuatro veces el valor es lo que cobran. Es injusto que se tenga que licitar y que no tengan las bases de licitación, por un gobierno débil, según expresó.

1.8 Expusieron el señor **Ernesto Lemus del Movimiento Ciudadano Defendamos El Taxi** y el señor **Mauricio Astudillo**.

El **señor Lemus** indicó que ellos son los únicos que licitan que no tienen un ingreso garantizado. El Estado delega en ellos el rol de transportar a la gente. Las condiciones de licitación no las colocan ellos, la coloca el Estado en las bases de licitación. Esta ley busca que autos particulares hagan la labor de los taxis. Algunas razones que han dado para crear esta ley, es que se crea una nueva modalidad de transporte, ¿Cuál sería esa? No existe, no hay modalidad nueva. Dicen que hay una demanda insatisfecha, pero es la autoridad la que debe abrir el parque automotriz. El Estado debe sacar a los malos elementos que existen en los taxis. El transporte público tiene normativa suficiente y quienes comenzaron esta normativa la desconocían. Señaló que somos el único país, donde existen cuatro tipos de taxis: taxi básico, ejecutivo, turismo y colectivo, por tanto, está todo cubierto, pero se debe ordenar. No están en contra de las aplicaciones, están para quedarse, pero ellos se deben adecuar a su normativa. El **señor Astudillo** indicó que no le parece que se sienten las aplicaciones en la mesa como que fueran empresas legales, cuando son claramente irregulares.

1.9 Expusieron los señores **Carlos Bobadilla y Carlos Calderón voceros ATICH (Agrupación Taxistas Independientes de Chile)**, acompañados por los señores **Carlos Muñoz y Eduardo Vilches**.

El **señor Calderón** indicó que en el año 2016 fue cuando hicieron la primera demanda contra el ministro Gómez Lobos por omisión de funciones, ya que su deber era denunciar la ilegalidad de estas aplicaciones. Esta es una ley TTP11 chiquitita, para las multinacionales, cuyo modelo de negocio es ser ilegales, por eso hoy sólo piden beneficios, no quieren que se les regulen. El artículo 19 es un anillo al dedo para estas multinacionales millonarias. Los taxistas ya no tienen el mercado, ellos se lo ganaron con malas prácticas. Hablan de productividad, pero no producen nada, sólo extraen beneficios. Ojalá este proyecto no saliera nunca, ya que los taxistas existimos porque estamos debidamente regulados.

El **señor Bobadilla** agregó que esta ley es un descaro y apela a la igualdad de condiciones. El taxi hay que pintarlo negro o amarillo para poderlo trabajar. Hay colegas esperando 4 meses para que se les entregue la hoja que les permita trabajar como taxi, y solicita que se revise bien el artículo tercero del proyecto de ley.

1.10 Expuso el señor **David Martínez Gerente de Asuntos Públicos de Empresas Beat Chile**, quien realizó la siguiente presentación:



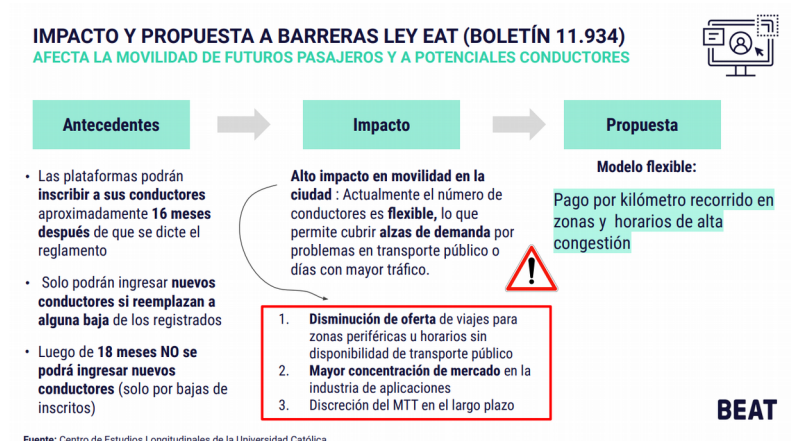
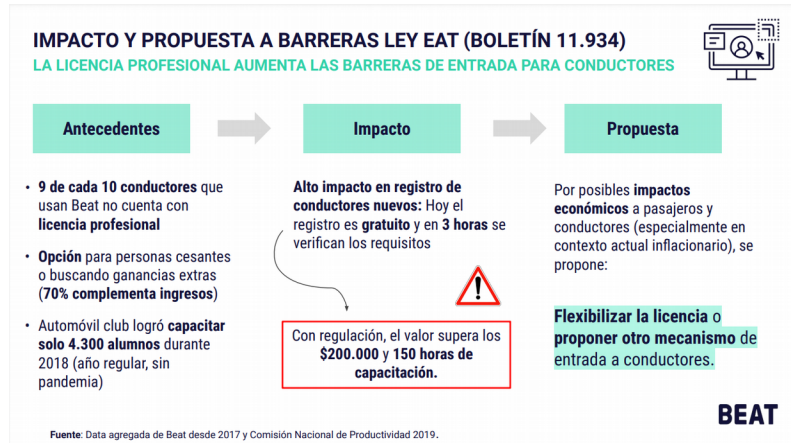
BEAT
¿A dónde vamos?

BENEFICIOS Y CARACTERÍSTICAS DE LAS PLATAFORMAS COMO BEAT
CONDUCTORES, CIUDAD, Y PASAJEROS

- 1. Para usuarios conductores**
 - 70% **complementan sus ingresos** conduciendo aplicaciones.
 - Hay alta rotación: en promedio **operan entre 4 y 5 meses**.
 - 1 de cada 2 piensa seguir prestando servicios **después de jubilar**.
- 2. Para la ciudad**
 - Uso de autos en apps son entre **17% a 52% más eficientes** que los taxis convencionales
 - Para **57%** de los usuarios de apps es una **alternativa de movilización en horario nocturno** con baja disposición de transporte público
- 3. Para usuarios pasajeros de Beat**
 - Para **1 de cada 3 pasajeros** las principales razones de uso son **comodidad y seguridad**
 - En promedio, un auto de Beat se demora **4 minutos en llegar** al punto de recogida.

Fuente: Comisión Nacional de Productividad (2019), BID (2021) y estudio interno Beat HBAW (Jul 2022)





REFLEXIONES FINALES



Estamos a favor de una regulación, pero la propuesta afectará a los usuarios y a la ciudadanía en general:

- ✓ Debe entenderse el modelo y considerar el contexto económico actual (eventual recesión en 2023 y una canasta familiar que aumenta más del 20% por la inflación).
- ✓ Establecer la licencia profesional vigente e imponer un sistema de cupos, perjudican a usuarios (conductores y pasajeros) que valoran el servicio y que buscan una plataforma que intermedie a cualquier hora y lugar.
- ✓ Al limitar el número de conductores por cupos o requisitos, disminuirán los oferentes y la competencia del mercado en el futuro.

Fuentes: IPoM de septiembre e Informe del Ministerio de Desarrollo Social de agosto, ambos del presente año.

BEAT

1.11 Expuso el señor **Manuel Bernales, representante de Full Taxis Chile**, quien expresó que existe un problema de fondo que ningún gobierno ha tenido la capacidad de resolver. La ley existe y existen las normas del transporte menor. No están en contra de las aplicaciones, pero quieren una regulación justa. Hoy quieren matar al gremio de los taxistas con esta ley, tal como lo hicieron con las micros amarillas y el transantiago. Este gobierno quiere tapar la cesantía con este proyecto, porque no tiene la capacidad de reacción para generar empleo. El foco no está en no discutir este proyecto. Piden que se rechace el proyecto y que se trabaje por un transporte digno. Basta de políticas antiguas y que se haga un trabajo colectivo. Acá lo importante es el bien común de la gente y que se dé un buen servicio.

El **diputado Castro** sugirió que se acuerde proponer el rechazo de las enmiendas que vienen del Senado en su totalidad para que se vaya a una comisión mixta.

El **diputado González** señaló que la tecnología ha llegado para quedarse, pero no a cualquier costo, por ello se requiere una regulación justa, su apoyo para los taxistas de Chile.

La **diputada Cicardini** indicó que la digitalización y la tecnología obliga a elevar los estándares, porque lo que espera el usuario es un mejor servicio, sin embargo, no puede suceder que exista una competencia desleal, lo cual a todas luces está ocurriendo con el gremio de los taxistas, que por lo demás durante muchos años ha sacado adelante el servicio. Este proyecto debería ser una oportunidad para ellos de mejorar su servicio, pero no precarizar su trabajo. Sugirió que se solicite al gobierno una mesa de trabajo para resolver los problemas y las diferencias que tiene el proyecto. Es un error político votar el proyecto de ley tal como está.

El **diputado Camaño** expresó que celebra que se den instancias como éstas donde se escuchen ambas partes, sin duda se trata de un proyecto donde hay mucho que trabajar, las tecnologías llegaron para quedarse y hay que ver cómo se compatibiliza con un oficio que se ha desarrollado por generaciones y generaciones. Es necesario lograr el entendimiento, por ello se debe colocar un freno a este proyecto hasta lograrlo. Hay que igualar hacia arriba. No se puede aprobar algo que no está bien hecho.

El **diputado Irarrázaval** dijo que tiene una perspectiva distinta, se trata de un proyecto que no le gusta a nadie, pero es poco lo que podemos hacer, una mesa de trabajo, que es lo que se ha hecho durante décadas. Animó a los taxistas a que busquen cada vez tener más libertad y dejen de tener esa excesiva regulación que los rige. Dijo que, hoy hay que buscar cómo dar más libertad al gremio de los taxistas para que puedan trabajar, ya están sobre regulados y ahora se quiere sobre regular a las aplicaciones. Es un mal proyecto por todas partes. Insta a que como gremio de taxis luchen por la libertad.

El **diputado Bobadilla** señaló que esta comisión ha tenido especial preocupación por el gremio de los taxistas, lo que quedó demostrado en el proyecto de financiamiento de transporte público. Valora las exposiciones que se hicieron de todos los presentes. Hay una sola forma para mejorar este proyecto y es una comisión mixta y para ello invita a fijarse en las votaciones que se den en la sala.

El **diputado Mellado** expresó que una mesa de trabajo es fundamental más allá de la comisión mixta y ojalá el Ejecutivo se sume a esta iniciativa.

El **diputado Romero** indicó que las mesas de trabajo no han funcionado ni en este ni en ningún gobierno.

La **diputada Nuyado** consideró que hay que darle la oportunidad a este gobierno, con un diseño distinto, de poder discutir este proyecto y trabajar en una mesa de trabajo. Hay que disponer de recursos para capacitar, para generar una plataforma y es necesario dialogar con el gobierno en acuerdos mínimos que les permitan avanzar hacia las tecnologías. Las plataformas no se van a ir, es una realidad que se va a quedar y hay que adaptarse a ello.

El **Subsecretario de Telecomunicaciones** señaló que quería precisar sobre 3 puntos. Hoy día estamos en el peor de los mundos, porque tenemos a los taxis que están fuertemente regulados, porque son transporte de pasajeros y se debe cumplir con una base de seguridad y mínimos básicos, y, por otra parte, están las plataformas que no tienen ninguna regulación. Señaló que han escuchado los distintos planteamientos y eso se ve reflejado, porque ninguna de las partes está contenta. El espíritu con que ellos han trabajado es igualar las condiciones fuertemente, les interesa que las plataformas sean equivalentes a un taxi básico, y eso el proyecto si lo tiene. Es necesario regular los dos sistemas y tener una buena regulación para prestar un buen servicio para las personas, que los usuarios queden en el centro. Sabemos que el proyecto no deja contento a ninguna de las partes, por razones distintas, pero apunta al corazón y su rol como ministerio es tener esta regulación y que las plataformas igualen sus condiciones. Su postura es continuar adelante con este proyecto de ley, aun cuando están abiertos a seguir conversando.

IV.- SOBRE EL SENTIDO Y ALCANCE DE LOS CAMBIOS INCORPORADOS POR EL H. SENADO.

Artículo 2.-

Se precisa que la creación del registro que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transporte y de conductores habilitados será de tipo electrónica, y dentro de lo que deberá consignarse se elimina la mención a los ejecutivos responsables de las mismas; y se establece una especie de “regionalización” para el trabajo que realicen los conductores habilitados, esto es solo dentro de la región donde se halla inscrito el respectivo vehículo.

Se hacen taxativo los antecedentes para el registro, toda vez, la falta de alguno o su consignación parcial inhabilitará la inscripción en el registro.

Artículo 3.-

Se agrega la posesión del vehículo en calidad de mero tenedor para el debido registro del vehículo, y se hace cargo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la comunicación en su sitio web del registro en un plazo no superior a tres meses una vez constituida y registrada la plataforma.

Artículo 4.-

Se extiende la obligación de contar con seguros generales para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros, cuyos montos mínimos de cobertura y condiciones serán determinados por el reglamento.

Artículo 5.-

Se adiciona la obligación para el usuario de otorgar información al conductor sobre el recorrido propuesto, destino, tiempo de viaje, nombre y calificación del usuario y forma de pago.

Se contempla la posibilidad de alterar la tarifa en caso de interrupciones viales o de otro imprevisto de tráfico que vea alterada la ruta y tiempo original.

Se establece la obligación para las empresas de aplicación de transporte inscritas de mantener un acceso dentro de la misma o en su sitio web asociado informando detalladamente los términos y condiciones en que se presta el servicio e informar de manera permanente a los usuarios y conductores los sistemas generales de evaluación de servicios y sus efectos.

Además, la EAT deberá mantener un registro con la identificación del pasajero el cual podrá ser solicitado por el Ministerio Público, Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones de Chile, en caso de comisión de algún delito, respetando lo preceptuado en la Ley 19.628. Así mismo se deberá permitir el monitoreo permanente del viaje por parte del usuario o un tercero y disponerse de un medio de reporte de urgencia. Se prohíbe hacer uso de las vías y corredores exclusivos para el transporte público remunerado de pasajeros.

Artículo 6.-

Se establece la condición para el conductor a que el vehículo se encuentre detenido para aceptar un nuevo viaje y que no cuenten con antecedentes penales de tráfico de estupefacientes y otros que se indican, haciéndose un control semestral de la situación, como facultando a ministerio del rubro para eliminar a un conductor del registro en caso de identificarse un hecho de esa naturaleza.

Artículo 7.-

Se hace obligatorio para los vehículos regidos por esta Ley en la que deban cumplir con la aprobación de la revisión técnica cada seis meses. En cuanto a la antigüedad para estos vehículos, para su primera inscripción y su reemplazo serán fijadas por reglamento y deberán ser como máximo las mismas de los vehículos que prestan los servicios de taxis.

Artículo 8.-

Se posibilita al usuario que aborde un taxi en cualquiera de sus modalidades, con excepción de taxi colectivo, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.

Artículo 11.-

Se distingue entre la persona, natural o jurídica, responsable por las siguientes infracciones graves que se indican:

1. Empresas de Aplicación de Transportes:

- a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro.
- b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada.
- c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y su reglamento, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley.

Se agrega la siguiente letra e):

- e) No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información individual referente a la caducidad, revocación, eliminación, bloqueo o suspensión de las cuentas de los conductores. Asimismo, los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este literal.
- f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el Registro.
- g) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.
- h) Prestar servicios con vehículos o conductores que no se encuentren inscritos en el Registro señalado en la letra d) del artículo 2.
- i) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7, en las condiciones especificadas en el reglamento.

2. Conductores:

- a) Operar sin encontrarse inscritos en el Registro.
- b) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.

c) Conducir por una ruta distinta de la sugerida en la aplicación, salvo que concurra alguna de las excepciones contempladas en la letra d) del artículo 5 de esta ley.

d) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.

e) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT.

f) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7, en las condiciones especificadas en el reglamento.

Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley y a su reglamento.”.

Artículo 12.-

Inciso primero

Se reemplaza la frase: “contado desde la aplicación de la respectiva sanción”, por la siguiente: “contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada”, para efectos de lograr una mayor precisión Jurídica.

Se agrega, luego del punto y aparte, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración final: “En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.”.

Inciso quinto

Se reemplaza la frase “sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el reglamento”, por la expresión “más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año”, para efectos de que exista un registro por acumulación de sanciones en el plazo de un año.

Artículo 13, nuevo.-

Se incorpora el siguiente artículo 13, nuevo:

“Artículo 13.- Las empresas o conductores que alteren de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada o que adulteren los datos de geolocalización, incurrirán en una falta gravísima, y se les sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales. Las EAT, en caso de reincidencia del conductor, deberán darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.”.

Artículo 13.-

Pasa a ser artículo 14, con las siguientes enmiendas.

Inciso primero

- Se reemplaza la expresión “Al conductor” por “El conductor”.

- Se sustituye la oración “En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”, por la siguiente: “Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”.

Inciso segundo, nuevo

Se agrega el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Para estos efectos, se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especies avaluables en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de los usuarios del servicio.”.

Inciso segundo

Pasa a ser inciso tercero, sin enmiendas.

Inciso cuarto, nuevo

Se agrega el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Asimismo, las personas o empresas que faculten o promuevan el uso de servicios de transporte regulado mediante la presente ley, proporcionado por empresas que no estén debidamente autorizadas para dicha actividad, serán sancionadas con una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales. De ser reincidentes se doblará la multa y se cancelará su patente comercial.”.

Artículo 15, nuevo. -

Se consulta el siguiente artículo 15, nuevo:

“Artículo 15.- Constituirá una presunción de la realización de las infracciones contempladas en esta ley, el hecho de existir registros o antecedentes audiovisuales de su comisión.”.

Artículos 14 y 15.-

Pasan a ser artículos 16 y 17, respectivamente, sin enmiendas.

Artículo 16.-

Pasa a ser artículo 18, reemplazado por el siguiente:

“Artículo 18.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones evaluará anualmente las condiciones de congestión, oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros, como asimismo la situación de la calidad del aire informada por los organismos competentes, y en base a dicha evaluación podrá resolver fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por un plazo determinado. Durante dicho

período, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el Registro. El Ministerio mantendrá a disposición del público, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones.”, precisándose que solo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el registro.

Artículo 19, nuevo. -

Se agrega el siguiente artículo 19, nuevo:

“Artículo 19.- Las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, la que podrá autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero. -

Se reemplaza su primera oración, por la siguiente: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de nueve meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento.”, con el propósito de aumentar el plazo para dictar el reglamento pertinente y de acortarlo para que este entre en vigencia.

Artículo segundo. -

Se elimina este artículo que consideraba a los vehículos station wagon y con tracción en las cuatro ruedas, que a la fecha de publicación de esta Ley se encuentren autorizados para prestar servicio de transporte de turistas, y que operen en base a cualquier sistema informático, por lo que no quedan sujetos a las reglas establecidas en la presente Ley.

Artículo tercero. -

Pasa a ser artículo segundo, reemplazando su inciso primero por el siguiente:

“Artículo segundo. - Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de dieciocho meses, los conductores de vehículos adscritos a las EAT podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley.”.

Artículos tercero y cuarto, nuevos:

Se incorporan los siguientes artículos tercero y cuarto, nuevos:

“Artículo tercero. - Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley. Transcurrido tal plazo, aquéllos deberán poseer dicho instrumento para operar válidamente.

Artículo cuarto. - Durante los primeros treinta y seis meses de vigencia de la presente ley, no será exigible la antigüedad máxima de los vehículos de tres años a que se refiere el inciso final del artículo 7, y se aceptará la inscripción en las EAT de vehículos de hasta seis años de antigüedad, los que a la fecha de término del referido plazo deberán ser eliminados o reemplazados por vehículos que cumplan el requisito del señalado artículo 7.”.

Artículo cuarto. -

Pasa a ser artículo quinto, sin enmiendas.

V.- RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN.

La Comisión acordó abstenerse de emitir pronunciamiento sobre recomendar la aprobación o rechazo de las modificaciones introducidas por el H. Senado.

VOTARON EN TAL SENTIDO LOS DIPUTADOS SEÑORES SERGIO BOBADILLA, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JOSÉ MIGUEL CASTRO, JUAN ANTONIO COLOMA, MAURO GONZÁLEZ, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, MAURICIO OJEDA Y JAIME SÁEZ. VOTÓ EN CONTRA LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO.

VI.- DIPUTADO INFORMANTE.

SE DESIGNÓ COMO DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FÉLIX BUGUEÑO SOTELO.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 11 y 25 de octubre de 2022, con la asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Sergio Bobadilla, Félix Bugueño, Felipe Camaño, José Miguel Castro, Juan Antonio Coloma, Mauro González, Juan Irarrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Mauricio Ojeda y Jaime Sáez (Presidente).

SALA DE LA COMISIÓN, a 28 de octubre de 2022.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión