

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores Chahuán, García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria sobre el Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera.

Exposición de motivos.

Actualmente no existe en Chile una herramienta u organismo público que pueda regular el transporte de carga por carretera, dejando a la industria en desventaja en comparación con otros países de la OCDE.

Según el informe "Análisis de gobernanza de infraestructura: Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile", publicado por la OCDE en el año 2012, se indica que uno de los problemas más importantes del rubro, es que existe una importante brecha en el alcance de los datos disponibles relacionados con la actividad y no existe información básica como el tonelaje transportado.

Por ello, dicho informe recomienda "Debería desarrollarse y ponerse a disposición de los organismos y de todos los ministerios competentes, indicadores más sofisticados sobre la antigüedad de los activos, su calidad y necesidades de mantenimiento. Se debe rectificar esta situación y continuar los planes para desarrollar un observatorio de logística de cargas que sea complementado por acuerdos de financiación apropiados".

Pese a esta recomendación, aún no se ha logrado desarrollar una ley que focalice las condiciones generales mínimas para el sector.

En España, por ejemplo, la regulación del transporte de carga por carretera está bajo el alero del Ministerio de Fomento, que en su Subsecretaría del Transporte, incluye el instrumento "Dirección General del Transporte Terrestre", que tiene a su cargo la misión de establecer los requisitos de acceso y operación en las actividades de transporte de carga en ese país.

En este modelo, la planificación y gran parte de las decisiones sobre el sector, las adopta un comité integrado por operadores, en conjunto con el Gobierno.

Este consejo se renueva periódicamente y tiene participación en la definición de normas y condiciones para operar, y se denomina Comité Nacional de Transporte de Carga por Carretera (CNTC.)

Como se puede apreciar, en España, el rol del Estado es activo, y provee información sobre el sector, a través de informes, encuestas permanentes a la carga; cuenta con observatorios de precios, costos y seguimiento del valor de los insumos, que permite a los operadores gestionar de mejor forma sus contratos y negociar con

referencia objetiva. Ello se traduce que si los insumos aumentan de precio, el servicio también.

La función primordial del CNTC es el asesoramiento, consulta y participación en el debate sectorial que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

De especial utilidad para los transportistas españoles son los observatorios que proveen de información para sustentar la marcha y planificación de la industria, generándose un seguimiento a la misma, controlándose los estándares en calidad de servicio y sustentabilidad económica del sector, se mantengan en buenos niveles.

En el caso español el ejercicio del transporte de carga terrestre, se adapta a la regulación de la Unión Europea, por lo cual deben cumplir requisitos bastante estrictos, considerando que su diseño está concebido para dar servicios al transportista, facilitando la gestión de su negocio.

En Latinoamérica, vale destacar la legislación de Colombia, que en la Ley N° 336, sobre Estatuto Nacional de Transporte, establece como regla general, en su artículo 7, que para ejecutar operaciones de transporte multimodal nacional o internacional, "el operador deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos que sobre la materia establezca el Gobierno Nacional".

La regulación específica de ese país sobre el Registro de Transporte de Carga por tierra, se contempla en el Decreto N° 173 del año 2001, por el cual se reglamenta el "Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga".

El artículo 7 de este Decreto 173, define al Registro Nacional de Transporte de Carga, como "el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga que circulan en el territorio nacional".

Es obligación que todo propietario o tenedor de vehículo automotor de carga debe registrarlo en la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, donde tenga su domicilio principal, dentro de los treinta días siguientes a la adquisición del mismo.

Cabe agregar que en el registro de Colombia contiene, para el caso de las empresas de transporte público, toda la información sobre permisos o autorizaciones que el Estado otorga, de acuerdo con la normativa vigente. En el caso de las empresas de

transporte privado, el registro contiene información sobre su constitución legal y su operación para movilizar personas o mercancías.

Se entiende por transporte público en ese país, a la industria "encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica".

A su vez, es transporte privado "aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas"

Brasil cuenta con la ley N° 10.223, que trata sobre los transportes terrestres y acuáticos, y en su artículo 14, dispone como regla general mandato general que el ejercicio de la actividad de transporte por carretera de cargas, por cuenta de terceros y mediante remuneración, depende de la inscripción del transportista en el Registro Nacional de Transportadores de Carga por Carreteras (registro o RNTRC).

Por su parte, la ley 11.442, en su artículo 1, dispone que es transporte de carga por carreteras aquel realizado en vías públicas, en el territorio nacional, por cuenta de terceros y mediante remuneración (art. 1). Y de acuerdo al artículo 2 de la misma ley, para la realización del transporte antes indicado, las personas jurídicas y naturales deberán previamente inscribirse en el RNTRC de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, en algunas de las siguientes categorías:

Transportador Autónomo de Cargas - TAC, que es la persona natural que tenga al transporte de carga por carretera como su actividad profesional.

Empresa de Transporte de Carreteras - ETC, persona jurídica constituida de cualquier forma prevista en ley que tenga en el transporte de cargas por carretera su actividad principal.

A estas categorías, se suman también las cooperativas de Transporte de Cargas por carretera.

Efectuado este somero análisis sobre algunas legislaciones referidas a la materia, cabe referirse ahora a la situación imperante en nuestro país.

Si bien existe una normativa diseminada que regula aspectos del transporte de carga por carretera, se hace necesario actualizar la legislación actual ya que hay un alto grado de informalidad del sector que impacta directamente en las empresas legalmente constituidas, debiendo formalizarse necesariamente la actividad, para proporcionar así un servicio eficiente, seguro y que permita en definitiva a las empresas

que desarrollan el transporte de carga competir con igualdad de armas dejando fuera de esta competencia a aquellas que operan al margen de la ley o de un modo informal.

Actualmente, solo existe una incipiente legislación sobre la materia, que está conformada por normas diseminadas en diferentes cuerpos legales que la regula, siendo las más importantes las siguientes:

- a) Artículo 25 bis de) Código del Trabajo y Resolución Exenta N° 1213;
- b) Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, "ATIT", adoptado el 1 de enero de 1990, por Chile Argentina Bolivia Brasil, Paraguay y Uruguay, que paso a formar parte de nuestro ordenamiento jurídico, mediante Decreto N° 257 del año 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- c) Ley N° 19.872, Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre, agregando el artículo 34 bis a la ley 18.90.
- d) Decreto 298, que reglamenta el transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.
- e) Decreto N° 75, que establece condiciones para el transporte de carga que indica.

Es del caso tener presente que el artículo 25 bis del Código del Trabajo, la Resolución Exenta N° 1213, el Decreto 298 y el Decreto 75, solo regulan cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad de los vehículos y conductores, como las condiciones sanitarias de estos últimos.

Para operar en el transporte internacional terrestre se requiere poseer un permiso ocasional de carga internacional el que debe ser tramitado en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

En lo que respecta a la modificación a la Ley de Tránsito, introducida por la ley N° 19.872, agregándole un artículo 34 bis, cabe señalar que en dicha norma se reglamenta el registro especial de remolques y semirremolques que debe llevar el Servicio de Registro Civil, siendo necesaria para dicha inscripción, que los remolques o semirremolques tengan un peso bruto igual o superior a 3.860 kilogramos.

En merito a las consideraciones expuestas y con el fin de establecer un texto legal único sobre el Nacional de Transporte de Carga por Carretera, venimos en someter a la aprobación del Congreso Nacional, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS

Artículo 1. Objeto y principios: La presente ley tiene por objeto establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera el que autoriza o habilita a las empresas de transporte de carga y garantizar así una prestación segura, eficiente, oportuna, satisfaciendo la demanda y cumpliendo con los principios rectores del transporte de carga.

En dicho sistema y registro se consignará la información relacionada de las empresas que realicen el transporte de carga por carreteras de nuestro país, señalando la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre.

CAPITULO II.

Artículo 2. Ámbito de aplicación: Las disposiciones de la presente ley se aplicarán dentro del territorio nacional e íntegramente al transporte de carga por carreteras, entendiéndose por tal, la actividad por la cual se presta un servicio de transporte de carga propia o a terceros realizada mediante camiones o tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques entre otras categorías de transporte de carga cuyas clasificaciones y peso bruto vehicular sea determinado por la correspondiente normativa.

Artículo 3. Principios rectores:

Buena fe: En el marco de los vínculos que se promuevan en el transporte de carga por carretera el transportista deberá actuar de manera honesta y correcta, procurando el entendimiento en sus relaciones comerciales y desarrollo de la industria

Principio de eficiencia: El transportista deberá realizar su actividad en forma eficaz y dar uso responsable a los activos logísticos a disposición de la respectiva cadena de abastecimiento.

Principio de resguardos de seguridad: El transportista deberá adoptar los resguardos necesarios para mantener la seguridad y protección de la cadena logística ante delitos de los cuales sea víctima y adoptar las medidas para desarrollar y difundir los mecanismos de prevención de delitos

Principio de sustentabilidad: El transportista deberá desarrollar su labor, con especial preocupación de reducir los impactos negativos que estas actividades puedan tener sobre las comunidades y el medio ambiente, velando por su cuidado.

Principio de formalización: Los transportistas deberán fomentar relaciones comerciales y operativas formales, con mecanismos de control adecuados y de supervisión de su cumplimiento, a fin de promover la observancia de la normativa vigente por parte de todos los operadores de transporte.

Principio de respeto por la libre competencia: Los transportistas en el desarrollo de sus actividades, deberán respetar las normas de la libre competencia.

Artículo 4. Definiciones.

Cadena logística: Es el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de mercancías o especies de un lugar a otro, utilizando operados, conductores u otros modos, de conformidad a las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Credencial autorizante: Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las autoridades fiscalizadoras, otorgado por un código de barras para identificar al usuario conteniendo además un sello de agua. Dicho documento deber ser portado por el conductor del vehículo durante todo el trayecto.

Sistema Nacional del Transporte de Carga: Es el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga, permisos de funcionamiento y cancelación de los mismos.

Usuario del servicio de transporte de carga terrestre: Es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga, directamente con la empresa de transporte legalmente constituida.

Artículo 5. El sistema contendrá la individualización de las empresas que realicen transporte de carga incluyendo el giro de la actividad económica; las características de los vehículos asociados incluidos los remolques y semirremolques y la antigüedad de los mismos sus propietarios, meros tenedores u otra categoría que corresponda revisiones técnicas, controles de emisiones de contaminantes a que se hayan sometido, permisos de circulación y demás información necesaria para su correcto funcionamiento.

CAPITULO III

CREDENCIAL AUTORIZANTE DEL REGISTRO GENERAL OBLIGATORIO.

Artículo 6. En el Sistema deberá inscribirse toda persona, natural o jurídica, que realice un servicio de transporte de carga por carretera, como requisito obligatorio para ejercer esta actividad, proporcionando los antecedentes que se requieran para propender a la libre competencia.

Artículo 7. Las empresas legalmente constituidas e inscritas en el Registro General Obligatorio, que sean prestadoras de servicios de transporte de carga por carretera, deberán solicitar y obtener el permiso o autorización para operar, de los organismos correspondientes, en conformidad al reglamento pertinente, que contendrá los requisitos que correspondan para dicho efecto.

CAPITULO IV. PROCEDIMIENTO.

Artículo 8. Procedimiento. La denegación del permiso o autorización solicitada, será reclamable ante la Corte de Apelaciones del domicilio del requirente, de acuerdo a las normas de procedimiento que para tal efecto dictará, mediante Auto Acordado, la Corte Suprema de Justicia, dentro del plazo de treinta días, contados desde publicación de esta ley.

Artículo 9. Vigencia, verificación de condiciones y obligación de información. La autorización otorgada será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas. No obstante puede ser cancelada de conformidad a lo previsto en el artículo 18, o cuando haya expirado la vigencia de la revisión técnica del vehículo pertinente, conforme a lo dispuesto en el artículo 89 de la Ley de Tránsito.

Las empresas de transporte de carga por carretera deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad las estadísticas, libros y demás documentación que permitan verificar la información suministrada.

En caso de transformación, fusión, absorción, incorporación de nuevos integrantes de la empresa, como la incorporación de nuevas maquinarias, la empresa comunicará este hecho a la Subsecretaría de Transportes, adjuntando la documentación pertinente al sistema, para que dicha autoridad incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgada.

Artículo 10. Fiscalización y retiro.

Los camiones o tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, que sean fiscalizados en ruta por Carabineros de Chile o Inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuyos conductores no cuenten con el certificado de autorización correspondiente, serán retirados de circulación, poniéndose a disposición de los tribunales competentes, aplicándose al infractor, la sanción contemplada en el artículo 204 N° 1 de la Ley de Tránsito.

Artículo 11. Falsificación de documentación: La falsificación de la Credencial Autorizante será sancionada con las penas contempladas en el artículo 196 quáter de la Ley de Tránsito.

CAPITULO V EQUIPOS.

Artículo 12. Vehículos. Las empresas habilitadas para la prestación del transporte de carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio y por medio de los conductores registrados en el sistema.

Artículo 13. Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de uno o más vehículos para la prestación del transporte de carga terrestre, podrá celebrar un contrato de arriendo con terceros, mediante escritura pública, adjuntando los nuevos documentos al sistema, para que se incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgada.

Artículo 14. Terminación del contrato de arriendo. Cuando se ponga término al contrato de arriendo de un vehículo de transporte de carga terrestre entre la empresa y un tercero, este hecho debe ser puesto en conocimiento de la entidad que corresponda dentro de las veinticuatro horas siguientes, con el objeto de cancelar la credencial autorizante de funcionamiento del respectivo vehículo.

CAPITULO VI SEGUROS OBLIGATORIOS.

Artículo 15. Las empresas que realicen el servicio de cargo por carretera, deberán contar con los seguros para poder circular, conforme a lo dispuesto en la ley N° 18.490.

CAPITULO VII INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 16. Quienes efectúen el transporte de carga por carretera sin contar con la credencial autorizante, ni cumplir con los demás requisitos establecidos en esta ley y su reglamentación, serán sancionados con multa de 50 Unidades Tributarias Mensuales y la cancelación definitiva del permiso o autorización.

La tipificación de las demás infracciones y la graduación de sus sanciones se establecen en el reglamento de esta ley.

Artículo 17. Responsabilidad solidaria. El transportista junto con el conductor son solidariamente responsables de la falta de documentación obligatoria que exija la presente ley.