INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, en materia de sanciones a vehículos impedidos de efectuar transporte público y de escolares.

BOLETÍN N° 7.815-15

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “simple”, el 5 de junio de 2012.

- - - - - - -

Cabe destacar que esta iniciativa de ley fue discutida sólo en general, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento del Senado.

- - - - - - - - -

Durante el estudio de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González; de la Jefa del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, señora Paula Flores y del Encargado Legal de dicho Programa, señor Raúl Carrasco.

Además fueron especialmente invitadas las siguientes entidades:

- Consejo Nacional de Taxis Colectivos (CNTCH) y Federación Regional de Taxis Colectivos de la VI Región (FERETACOL). Participaron el Presidente, señor Eduardo Lillo y los Directores del Consejo, señores Víctor Caro, Carlos Frez, Jorge Carrasco y Luis Lorca.

- Confederación Nacional de Trabajadores de Taxis Colectivos (CONATACOCH). Concurrió el Presidente, señor Héctor Sandoval.

- Asociación Gremial Metropolitana (AGMT). Asistió el Presidente, señor Ernesto Morales.

- Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional, e Internacional de Chile (FENABUS). Participaron el Presidente, señor Marcos Carter; el Asesor Legal, señor Antonio Rodríguez y el Gerente General, señor Pedro Cuellar.

- Federación Gremial Nacional de Transporte Escolar y Turismo de Chile (FENTETUCH). Concurrió la Presidenta, señora Verónica Contreras.

- Transporte Escolar Rancagua. Asistió el Presidente, señor Francisco Inostroza.

- Federación de Transporte Escolar y Turismo V Región (FETETUR). Asistió el Presidente, señor Carlos Valdés.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Aumentar el monto de las multas que se aplican a quienes presten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos impedidos de hacerlo e impedir la realización de transporte escolar informal en vehículos no habilitados, para lo cual se aumentan las sanciones establecidas en la ley y se faculta a las autoridades fiscalizadoras a retirar de la circulación a los vehículos que prestan el servicio en la forma indicada.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.- La ley Nº 19.040, que establece normas para la adquisición por el Fisco de vehículos que indica y otras disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros.

2.- Ley Nº 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Según se desprende del Mensaje el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo encargado de supervigilar, fiscalizar y coordinar el transporte público y privado, actividad que debe reflejar el nivel de desarrollo alcanzado por el país, respondiendo a las expectativas de una ciudadanía que demanda desenvolverse en su vida en sociedad de manera segura y a costos razonables.

En ese sentido, la ley N° 18.696 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para disponer las condiciones y dictar la normativa para el correcto funcionamiento de los servicios de transporte nacional de pasajeros remunerado, público o privado, individual o colectivo.

Por otra parte, la cobertura de prensa y conmoción pública generada por lamentables y recientes accidentes de tránsito, confirman el convencimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la necesidad de avanzar a un sistema de transportes que sea eficiente, de calidad y seguro.

Es esta necesidad la que ha llevado en los años anteriores a ir elevando los estándares de seguridad, servicio y cumplimiento de normas ambientales no sólo en el transporte público, sino también en todo tipo de vehículos.

Sin embargo las exigencias, estándares de seguridad que contempla la normativa y, en general, las políticas de esta naturaleza, son evadidas por aquellos propietarios de vehículos, conductores y prestadores de servicios de transporte público que sin estar debidamente inscritos en los registros de vehículos que lleva el Ministerio, entregan ciertos servicios a la comunidad, como el de transporte escolar, de manera ilegal.

Desde el año 2009 al presente, se cursaron más de 2.500 infracciones por el ejercicio no autorizado de servicios de transporte en vehículos impedidos de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; habiéndose hecho por parte de Carabineros el retiro de circulación de 1.225 vehículos que prestaban servicios informales.

Realizar ilegalmente un servicio de transporte de pasajeros, o más aún de transporte escolar, sin cumplir con los estándares exigidos por la autoridad es en la actualidad un negocio rentable para quienes lo ejercen, y debilita la posición relativa en el mercado de aquellos que cumplen con las condiciones de seguridad necesarias exigidas por la autoridad.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como Carabineros de Chile, fiscalizan estas conductas con los resultados ya mencionados, sin embargo, la amenaza que supone la aplicación de las sanciones legales no es suficiente para disuadir a infractores de persistir en la conducta o a otros conductores a iniciar nuevos negocios de transporte informal.

En lo que se refiere a transporte escolar informal, esta falta de poder disuasivo deriva también de la imposibilidad actual de proceder al retiro de circulación de los vehículos, situación que es necesario modificar a efectos de impedir de manera efectiva la circulación de vehículos que constituyen un peligro adicional para quienes los utilizan, así como para el resto de los conductores y peatones.

Lo anterior lleva a concluir la necesidad de aumentar las sanciones establecidas en la ley para el ejercicio ilegal de transporte de pasajeros y escolares, y facultar a las autoridades fiscalizadoras a retirar de circulación los vehículos de transporte escolar informal, buscando con esto aumentar el poder disuasivo de la fiscalización que hoy realizan las autoridades competentes.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El Mensaje está estructurado sobre la base de dos artículos permanentes, a saber:

El artículo 1º propone incorporar al artículo 9º de la ley N 19.040, un inciso segundo nuevo, que sanciona con una multa a beneficio fiscal, de tres a quince unidades tributarias mensuales, al empresario del transporte público de pasajeros que realice servicios de transporte de locomoción colectiva en un vehículo que no se encuentre debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

El artículo 2º introduce mediante dos literales las siguientes modificaciones al artículo 7º de la ley Nº 19.831:

a) Modifica el artículo 7º para sancionar al propietario de un vehículo que circula realizando transporte escolar sin estar habilitado para ello, con una multa a beneficio fiscal, de tres a quince unidades tributarias mensuales;

b) Incorpora los siguientes incisos segundo y tercero, nuevo:

El inciso segundo nuevo establece que si el conductor que fuere sorprendido cometiendo dicha infracción corresponde a

una persona distinta del propietario, se le aplicará la pena correspondiente a una infracción leve y no se anotará en el Registro Nacional de Conductores, a menos que usara un dispositivo especial propio de los vehículos de emergencia.

El inciso tercero nuevo, que se incorpora, prescribe que en caso que un vehículo sea sorprendido circulando y realizando transporte de locomoción colectiva sin estar habilitado para ello, será retirado de circulación por Carabineros de Chile y será puesto a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para estos efectos. El costo del traslado, bodegaje y otros en que incurriere la autoridad por estos motivos, será de cargo del infractor y no podrá retirar el vehículo del lugar de almacenamiento sin previo pago respectivo. Lo anterior será sin perjuicio de la sanción que corresponda por la infracción.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Durante la discusión en general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión escuchó los planteamientos del Ejecutivo y de diversos gremios que representan a la actividad del transporte.

Presentación de la Jefa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

La Jefa del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, señora Paula Flores, expresó que el artículo 9º de la ley Nº 19.040, que establece normas para la adquisición por el Fisco de vehículos que indica y otras disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros, sanciona la prestación del servicio de transporte público en un vehículo que no se encuentre debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, con una multa de hasta 10 unidades tributarias mensuales y con el retiro de circulación del vehículo.

No obstante lo anterior, los Jueces de Policía Local, en general, aplican una sanción equivalente a 0,5 unidad tributaria mensual, con lo cual se burla el trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los infractores incurren nuevamente en esta conducta.

Por otra parte, la realización del transporte escolar sin estar habilitado, es decir, sin contar con la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares (RENASTRE), se sanciona con una multa desde 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales, y el artículo 7º de la ley N°19.831, que crea el Registro indicado señala que constituye una infracción gravísima a la Ley de Tránsito, la

circulación de vehículos realizando transporte escolar sin estar habilitado para ello.

El proyecto de ley en estudio propone modificar la ley N° 19.040, en el sentido de establecer que cometida la infracción descrita, esto es, la prestación de servicio de transporte público en vehículo que no se encuentre debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, se sancione con una multa a beneficio fiscal de 3 a 5 unidades tributarias mensuales, con lo cual se establece un piso mínimo obligatorio para la aplicación de las sanciones por parte de los Jueces de Policía Local.

Asimismo, se propone incorporar la facultad para el retiro de circulación de vehículos de transporte escolar informal por Carabineros de Chile, que en la actualidad no existe.

En seguida, exhibió un cuadro resumen de la informalidad basado en estadísticas de fiscalización.

Cuadro N° 1
Resumen Informalidad años 2010, 2011 y 2012 (enero y febrero)

Cuadro resumen Informalidad			
Resumen	2010	2011	2012
Operativos	10	114	240
Controles	2.752	3.819	4.873
Infracciones	806	1318	1.225
Retiros	181	817	861

Si bien la cantidad de infractores citados o vehículos retirados, muestra un incremento sostenido, es indispensable que el esfuerzo fiscalizador sea acompañado de sanciones más drásticas.

El objetivo es desincentivar económicamente los beneficios del transporte público o escolar al margen del cumplimiento de requisitos legales.

Junto con lo anterior, se debe considerar que a la falta de sanción económica efectiva, se debe agregar el bajo costo diario de los aparcaderos más utilizados en la Región Metropolitana, con lo cual no se producen efectos en el patrimonio del propietario del servicio informal.

Se recurre a estos aparcaderos en casos de retiros realizados en operativos conjuntos del Programa Nacional de Fiscalización y Carabineros, siendo Quilicura el que dispone de mayor capacidad, sin embargo, su costo no significa una herramienta disuasiva.

Cuadro Nº 2
Costos aparcaderos RM

Vehículos			
Aparcadero	Autos	Furgones	Buses-Camiones
P.A.C.	$ 12.000	$ 12.000	$ 22.000
Quilicura	$ 788	$ 788	$ 3.665
La Granja	$ 3.500	$ 4.500	No aceptan por espacio

Respecto del transporte escolar informal, explicó que el Programa Nacional de Fiscalización que desarrolla el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realiza controles regulares, siendo consistente el aumento en el porcentaje de rechazo derivado de informalidad en la presentación de este servicio.

Sin embargo, las multas bajas y la no existencia de una sanción adicional, como es el retiro de circulación del vehículo en que se realiza el transporte escolar no autorizado, impiden que estas fiscalizaciones signifiquen un real desincentivo en el desarrollo de la actividad informal.

A continuación, exhibió un gráfico que da cuenta de los controles realizados en la Región Metropolitana efectuados al transporte escolar, de los rechazos por informalidad, y del porcentaje que significa informalidad respecto del total de rechazos.

Cuadro N°3
Resumen Fiscalización Transporte Escolar

Año	Nivel	Controles	Rechazos	Informalidad	%informalidad v/s rechazos
2008	Región Metropolitana	7.261	842	61	7,20%
2009	Región Metropolitana	6.795	791	157	19,80%
2010	Región Metropolitana	8.890	897	183	20,40%
2011	Región Metropolitana	9.608	1.243	221	17,80%

Finalmente, expresó que la iniciativa legal en informe pretende disminuir los accidentes de tránsito, contar con estándares de seguridad, de servicio y de cumplimiento de normas ambientales. Afectar la rentabilidad del negocio informal, debilitando la posición relativa en el

mercado de quienes cumplen la normativa, establecer sanciones suficientes como elemento disuasivo y velar por la seguridad de los pasajeros y de los escolares.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que esta materia debe analizarse a fondo, se debe estudiar qué sucede con el transporte escolar que se realiza en forma gratuita, versus el derecho a transportar escolares. También, se debe analizar la situación de los taxis colectivos que transportan escolares, cómo se califica y qué regulación se debe aplicar al transporte de escolares que realizan los municipios en vehículos propios. En su opinión, el Estado debe regular a fondo esta actividad para lograr seguridad en el transporte y contar con certeza respecto del conductor que lo realiza.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que para disuadir el transporte pirata se deberían establecer mayores sanciones.

El Honorable Senador señor Girardi propuso para disuadir el transporte ilegal establecer el retiro del vehículo que lo realiza y la suspensión de la licencia del conductor.

Presentación del Consejo Nacional de Taxis Colectivos (CNTCH) y Federación Regional de Taxis Colectivos de la VI Región (FERETACOL)

El Presidente de FERETACOL, señor Eduardo Lillo, inició su presentación señalando que el mínimo de 3 unidades tributarias mensuales que se propone para la infracción es insuficiente porque se están produciendo en todo el país numerosas irregularidades en que los vehículos particulares ejercen la actividad de taxis y de taxis colectivos.

Informó que en la ciudad de Calama hay más de 400 vehículos, que ejercen en forma irregular la actividad, por lo que el 20 de mayo del año en curso, los gremios que agrupan a los taxis colectivos presentaron un Recurso de Protección ante la Corte de Apelaciones, contra la Secretaría Regional Ministerial de Transportes, por no ejercer su rol fiscalizador, contra el municipio no por controlar esta situación y contra Carabineros de Chile.

Como existen serias deficiencias en la fiscalización, los infractores ejercen la actividad en forma irregular, sin que se les aplique una sanción apropiada.

En su opinión, se debe aplicar el máximo rigor, una multa de $ 110.000 no representa ningún inconveniente para el infractor que a lo más tiene la posibilidad de que sea sorprendido una vez en el año.

La multa mínima por esta infracción debe ser de $ 200.000 y además el retiro de circulación del vehículo. Uno de los hechos que se hizo presente en el Recurso de Protección es la inexistencia de recintos municipales para recibir los vehículos que se retiran de la circulación en la ciudad de Calama.

Cuando Carabineros cursa la infracción y retira el vehículo de circulación, lo mantiene fuera del retén o comisaría por unos días y después tiene que entregarlo porque no hay lugar para guardarlo.

Por último, manifestó sus dudas en cuanto a la aplicación de la rebaja de la multa a leve que en consideración a los términos del proyecto de ley debería entenderse que sólo se aplica al transporte escolar.

Presentación de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos

El Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos, señor Héctor Sandoval, manifestó a nombre de la organización que representa su plena conformidad con el espíritu del proyecto de ley en debate, no obstante lo anterior, hizo presente que el mínimo de la multa de 3 unidades tributarias mensuales debería subirse a 5 unidades tributarias mensuales.

Luego, en relación al artículo segundo, letra b, expresó que se debe establecer que se trata de una contravención grave.

Expresó que ante estas infracciones se debe actuar con el máximo de rigor por parte de las autoridades, que incluye a Carabineros de Chile, que debe cursar las infracciones, a las municipalidades que deben contar con recintos municipales para dejar a los vehículos que infringen la norma y una adecuada fiscalización por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, puesto que la realización de esta actividad ilegal produce graves daños al sistema regulado que ejerce la actividad de transporte.

Agregó que como consecuencia de la aprobación de la ley denominada de tolerancia 0 para el consumo de alcohol, de inmediato los taxis colectivos, furgones y vehículos particulares, comenzaron a ubicarse en las cercanías de los lugares en que pueden ofrecer sus servicios de transporte.

Finalmente, expresó que el artículo 2º de la iniciativa legal en estudio, considera la aplicación de una sanción menor para el caso de que el conductor del vehículo impedido de efectuar transporte público sea el propietario del vehículo, sin embargo, la infracción se comete y el perjuicio que se produce para el transporte regulado es el mismo.

Presentación de la Federación Gremial Nacional de Buses del Transporte de Pasajeros Rural, Interurbano, Interregional e Internacional de Chile (FENABUS).

El Presidente de FENABUS, señor Marcos Carter, señaló que este tema es muy grave y ampliamente conocido, sin embargo, el transporte informal sigue aumentando en desmedro de las empresas reguladas, que deben cumplir con horarios, arriendos de terminales, pagos de andenes, de remuneraciones, de prestaciones sociales, además, debe transportar en forma gratuita o con tarifas rebajadas a los estudiantes.

El transporte rural se ha visto afectado por el transporte de los taxis colectivos.

Señaló que junto con el transporte informal, que afecta al transporte regulado, se debe considerar el transporte que se realiza por parte de los taxis colectivos y por vehículos de transporte escolar, que durante los meses de vacaciones realizan transporte de pasajeros.

Debe existir una política de transporte clara porque de otra forma el transporte ilegal va a continuar aumentando.

Añadió que las normas de seguridad se deben aplicar a todo tipo de transporte, los vehículos que realizan transporte en las regiones tienen que cumplir con las normas de seguridad.

El decreto Nº 80, que permite el transporte ocasional o privado de pasajeros ha provocado grandes problemas a esta actividad.

En seguida, el Gerente General de FENABUS, señor Pedro Cuellar, señaló que este proyecto de ley se fundamenta en la seguridad del transporte por carretera, así se ha señalado la conmoción que genera un accidente de tránsito, la necesidad de avanzar hacia un transporte eficiente y de calidad, elevar los estándares de seguridad, no sólo del transporte público sino que de todo tipo de vehículo y la elevación de los estándares y normativa por parte de propietarios de vehículos, conductores y prestadores de servicios al público y de los que no están inscritos en los registros de transporte.

En consecuencia, la base de esta iniciativa legal es la seguridad en el transporte y la propuesta es aumentar las sanciones establecidas para el transporte público y facultar el retiro de los vehículos.

FENABUS está de acuerdo con las sanciones propuestas, sin embargo, en materia de seguridad expresó que FENABUS ha realizado aportes y acciones para la seguridad en las carreteras. En ese contexto se ubica el sistema de control de jornada y descanso y velocidad para la circulación, que ha sido una inversión privada.

Junto con lo anterior, se realizan campañas de seguridad, exámenes de salud ocupacional, información al pasajero, participación en el Comité Público-Privado del Ministerio del Interior y se ha realizado un gran esfuerzo para que la flota actual de buses tenga una antigüedad no superior a 6 años.

Lo realizado por FENABUS está en armonía con esta iniciativa legal.

A continuación, propuso incorporar al artículo 9º de la ley Nº 19.040, el siguiente inciso sexto y final:

“Las normas precedentes se aplicarán a quienes realicen servicios de transporte público o privado no urbano de pasajeros, permanente u ocasional, con vehículos que no tengan instalados a bordo y en perfecto estado de funcionamiento, los dispositivos sobre control instantáneo de velocidad y de registro de las horas de trabajo y descanso de los tripulantes”.

Explicó que la norma anterior obedece al hecho de que el transporte privado no cuenta con normas de seguridad y las exigencias son para el transporte público, que controla las horas de descanso, de conducción, la velocidad. En cambio, el transporte privado no tiene estas exigencias.

En relación a la ley Nº 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios Remunerados de Escolares, expresó que se debe revisar el decreto Nº 80, puesto que con vehículos de transporte escolar se realiza transporte de pasajeros cuando no hay clases.

Presentación de la Federación Gremial Nacional de Transporte Escolar y Turismo de Chile (FENTETUCH)

La Presidenta de FENTETUCH, señora Verónica Contreras, expresó su conformidad con la iniciativa legal en debate, y coincidió con la necesidad de elevar el monto mínimo de la multa de 3 unidades tributarias mensuales a 5.

Señaló que este proyecto de ley es un anhelo de muchos años y siempre se esgrimían razones diversas para no sancionar esta conducta, incluso se señaló que no era conveniente que los escolares fueran conducidos hasta una unidad policial porque el vehículo que los transporta no cuenta con la autorización respectiva.

Sin embargo, si esta medida se hubiere adoptado a tiempo no se habría incrementado el transporte ilegal a los niveles actuales.

En la actualidad, los jueces de policía local aplican multas ínfimas, por lo que solicitó el aumento del monto mínimo de la multa y que se proceda al retiro inmediato del vehículo que no cuentan con la autorización. Los vehículos que realizan transporte en forma irregular, rara vez son fiscalizados, por lo que la multa debe ser suficiente para que el infractor calcule que su aplicación le va a significar un desmedro de sus ingresos.

Asimismo, solicitó que la multa se imponga tanto al dueño del vehículo como al conductor del mismo, porque hay personas que tienen más de un vehículo y como la multa se aplica al conductor, el vehículo sigue circulando con otro conductor, por lo tanto, acumula faltas el conductor y no el propietario del vehículo.

En relación al decreto Nº 80, que faculta al transporte escolar para realizar viajes privados, explicó que su objetivo fue realizar un transporte regulado que permitiera aliviar la cesantía que sufren los transportistas escolares durante los meses de vacaciones. Cada vez se acorta más el período de clases, en algunas regiones las clases terminan a fines de noviembre, con lo cual los meses de cesantía pasan a ser 3.

Mediante dicha normativa no se pretende que cualquier persona realice transporte privado de pasajeros, se requiere que el vehículo cuente con una revisión técnica y medidas de seguridad en cuanto al conductor.

Esta norma no fue para permitir un nuevo negocio de los vehículos de transporte escolar y se debe fiscalizar el número de horas de conducción o de viajes que realiza un conductor. Se han formado verdaderas empresas que realizan hasta 7 viajes en el día.

El objetivo de este decreto era que mediante la realización de un viaje en el día, el transportista escolar pudiese contar con los ingresos necesarios para solventar los gastos básicos de una familia en un mes.

Finalmente, propuso que se regule el número de horas de trabajo o que las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes limiten el número de autorizaciones para estos viajes, sea semanal o mensualmente, para evitar que los transportistas escolares realicen viajes de día y de noche, lo que constituye un desprestigio para el gremio.

Los vehículos que realicen estos viajes deben contar con el número de asientos correspondientes para evitar que un adulto sea transportado en asientos para niños.

Presentación del Presidente del Transporte Escolar de Rancagua

El Presidente del Transporte Escolar de Rancagua, señor Francisco Inostroza, expresó que esta iniciativa legal representa un anhelo de los transportistas escolares que consideran que el ámbito del transporte escolar resulta invadido por el transporte de locomoción colectiva.

En muchas ocasiones, se puede ver que taxis colectivos transportan 5 ó 6 estudiantes, retiran el letrero de taxi colectivo y realizan transporte escolar.

Añadió que se debe considerar en este proyecto de ley la situación que se produce cuando un vehículo de transporte escolar debe realizar una mantención por más de un día, para lo cual propuso que el propietario del vehículo solicite a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes respectiva, una autorización para usar un vehículo de reemplazo, que debe cumplir con las mismas exigencias del decreto Nº 38, relativas a la antigüedad del vehículo, debiendo portar dicha autorización.

Presentación de la Federación de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Dueños de Buses de Transporte Escolar y de Turismo V Región (FETETUR)

El Presidente de FETETUR, señor Carlos Valdés, manifestó que la entidad que representa concuerda plenamente y en todas sus partes con los antecedentes y fundamentos del proyecto de ley en análisis, toda vez que esta situación informal de realizar transporte escolar, ha perjudicado extremadamente al gremio, puesto que muchos de los taxis colectivos, en la actualidad han hecho del transporte escolar una actividad diaria de trabajo, ya que el actual poder disuasivo es insuficiente, pues muchos son sorprendidos, sancionados y continúan realizando esta labor.

Informó que en un oficio dirigido a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la V Región, se da cuenta que esta

actividad se ha traducido en un problema a nivel nacional. De esta forma, se informa de 113 vehículos impedidos de efectuar transporte remunerado de escolares del 18 de abril al 12 de mayo de 2011, ordenados por fecha, patente y colegios; de 153 vehículos impedidos de efectuar transporte remunerado de escolares del 1 de marzo al 27 de abril de 2012, también ordenados por fecha, patente y colegios.

Con fecha 31 de mayo del año en curso, se presentó a la Sra. Secretaria de CORESET, Pilar Cangas, Jefe de Fiscalización de la V Región, Sr. Marcelo Nuñez y Jefe de Control y Gestión del Secretario Regional Ministerial de Educación de la V Región, señor Raúl Castro, una exposición contenida en un Power Point, en donde se detallan las gestiones realizadas, destacándose el aumento de esta actividad entre el año 2011 y el año 2012.

La V región sólo cuenta con 10 fiscalizadores y el horario en que se desempeña el control resulta complicado porque coincide con las horas de trabajo de los transportistas escolares. Además, cuando se efectúan denuncias, resultando fiscalizados los propios denunciantes y no los vehículos piratas, por ende, ha proliferado el transporte ilegal.

Desde hace dos meses se ha percibido un cambio favorable en la fiscalización, el gremio solicitó que la fiscalización no se realice en los vehículos del Ministerio y que los fiscalizadores no usen su uniforme porque en esos casos los vehículos que realizan transporte ilegal desaparecen.

En Valparaíso, hay 177 vehículos que realizan transporte ilegal y nunca han sido retirados de circulación. El trabajo de los transportistas escolares es cada vez más difícil, deben enfrentar esta competencia ilegal, además, todos los meses tienen mermas porque se retiran escolares del transporte escolar para ocupar los vehículos piratas.

El transporte escolar regulado no cuenta con los paraderos en los establecimientos educacionales, no tienen facilidades para realizar su actividad.

Presentación de la Asociación Gremial Metropolitana (AGMT)

El Presidente de la Asociación Gremial Metropolitana (AGMT), señor Ernesto Morales, solicitó la regulación de las paradas para los vehículos que realizan tanto transporte escolar, como taxis colectivos, resaltando que se invirtieron recursos procedentes del Transantiago para establecer 5.000 paradas en la ciudad de Santiago, sin embargo, los taxis colectivos no pueden tomar ni dejar pasajeros en ellas.

La actividad ilegal ha existido desde hace muchos años y en la ciudad de Santiago creció desde el año 2007, como consecuencia de la implementación del Transantiago y el mal servicio que otorga.

En la periferia de la ciudad se produce una demanda en las horas punta por movilización y el transporte ilegal no cumple con ninguna normativa en cuanto a la antigüedad de los vehículos y tampoco de seguridad, por lo que cobran tarifas menores.

Estos transportistas ilegales están muy organizados y han constituido verdaderas empresas, que trabajan con fonotaxis, radiotaxis y además se ha prestado para el tráfico de drogas en las poblaciones, por lo que debe realizarse una fiscalización efectiva.

Para terminar con esta actividad legal se requiere del trabajo conjunto de los jueces de policía local, Carabineros de Chile, municipios e inspectores fiscales.

Finalizadas las exposiciones anteriores, los señores Senadores formularon las siguientes consultas y observaciones:

1.- El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahúan, consultó qué resultado ha tenido la implementación de un sello distintivo para los transportitas escolares que cumplen con todas las normas.

Se respondió que el sello virtual no ha tenido acogida en la V Región, porque no han contado con el apoyo de las autoridades. En ese contexto se informó que han denunciado ante Carabineros a diversos vehículos, con indicación de la placa de identificación, que realizan transporte ilegal, sin embargo, a pesar de que son controlados no son multados y siguen trabajando.

Es difícil que el transportista escolar se pueda acoger a ese sello porque la ley que creó el Registro Nacional de Transporte Escolar, establece que los municipios deben habilitar paradas para los vehículos de transporte escolar y todos los transportistas de este rubro tienen multas por mal estacionamiento porque esas paradas prácticamente no existen o se ocupan por vehículos particulares que realizan transporte ilegal de escolares.

Para inscribirse para la obtención de ese sello se requiere que el transportista no tenga ninguna infracción grave o gravísima en su hoja de vida de conductor dentro del plazo de 3 años.

Sin perjuicio de lo anterior, se reiteró que los transportistas escolares fueron impulsores del sello que otorga la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y exigieron que el Ministerio de Educación cumpla con las normas establecidas de la Ley de Tránsito, en el sentido de impartir educación en materias de tránsito.

Junto con lo anterior, se solicitó una reunión con el Presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, para que se expliquen las razones por las cuales las municipalidades no han cumplido con su obligación de instalar paraderos para el transporte escolar en los establecimientos educaciones.

Para solucionar esta situación algunos transportistas escolares han convenido con los municipios la ejecución de estos paraderos en conjunto, uno aporta los recursos y el otro la mano de obra, cuando se ha otorgado la autorización municipal.

En seguida, el señor Senador consultó qué resultado ha tenido en la V región la fiscalización encubierta al transporte ilegal que se realiza con la apariencia de pasajeros.

Se respondió que es una buena medida, los transportistas escolares son controlados por muchos entes, público en general, profesores, Carabineros, inspectores municipales, sin embargo, el transporte de pasajeros en forma ilegal continúa.

2.- El Honorable Senador señor Letelier señaló que muchos escolares de comunas aledañas van a estudiar a la capital de la región y se van en un taxi colectivo de algún vecino que ejerce su actividad en la capital de la región, por lo que consultó cómo se califica ese servicio, haciendo presente que una de las posibilidades es que ese transportista tenga que estar inscrito en ambos registros, se trata de situaciones que en el margen no afectan la esencia del problema pero causan distorsiones.

Se informó que el transporte de una comuna a otra está contemplado en el decreto Nº 212, que establece un formulario de servicio especial y el transportista en ese caso podría solicitar una autorización mensual para realizar ese transporte. Esta situación no constituye un problema grave como es el caso de los vehículos piratas.

El problema mayor se presenta con el transporte ilegal de pasajeros que realizan los conductores particulares de pasajeros de todo tipo y de escolares.

Luego, en relación al retiro de vehículos, el señor Senador expresó que está de acuerdo con esta medida, sin embargo, se debe analizar qué sucede cuando los escolares se encuentran a bordo del

vehículo, por lo que se puede establecer que el vehículo se retire después que los escolares lleguen a su destino. Esta situación se debe evaluar porque las reacciones de los escolares son muy distintas dependiendo de sus edades, además, se debe considerar la reacción de los padres y apoderados en contra del transportista, que a lo mejor no realiza el transporte en forma ilegal y sólo le falta un documento.

Se debe evitar que los escolares se vean expuestos a situaciones injustas.

A continuación, se refirió a los viajes especiales que realizan los transportistas escolares, que no tienen por finalidad ejercer la actividad en forma ilegal, sino que se trata de viajes especiales como puede ser para presenciar partidos de futbol en las zonas rurales, que se realizan en forma cotidiana.

Finalmente, solicitó al Ejecutivo que se uniformen las normas relativas a los viajes especiales con escolares que no significan transporte escolar. Esta materia se debe analizar porque se puede producir un conflicto en el sentido de que los vehículos para transporte escolar tienen que tener una antigüedad no superior a 8 años y se pueden realizar viajes especiales con escolares con vehículos que cumplen con las normas del Ministerio de Transportes para realizar esos viajes, por lo que es importante determinar si se trata de transporte escolar.

En la VI Región, se realiza por parte de una persona que transporta escolares a Graneros sin cobrar, por lo que consultó si el transporte escolar tiene dentro de sus requisitos la exigencia de un cobro. Esta situación se debe precisar porque en el caso de las municipalidades que transportan escolares y no cobran qué normas deben cumplir esos vehículos.

Se respondió que la inclusión del término “remunerado” en la ley, ha generado esta situación puesto que la ley se refiere al transporte remunerado de escolares, con lo cual se produce una discriminación entre el escolar que paga y el que se transporta en forma gratuita.

El señor Senador manifestó que las definiciones se tienen que adaptar a los cambios, las normas de seguridad dicen relación con el transporte de personas y se deben cumplir. El concepto “remunerado” debe revisarse porque puede suceder que el transporte escolar sea gratuito para el usuario.

Se explicó que no es necesario que el transporte sea siempre remunerado, porque se entiende por tal el servicio de transporte de escolares que los propios establecimientos educacionales proporcionen a

sus alumnos. En consecuencia, si un vehículo municipal realiza transporte escolar para establecimientos educacionales se considera en esa calidad.

Un particular para realizar transporte escolar tiene que estar inscrito en el Registro.

El tema es complejo, en las últimas primarias de los partidos políticos se presentaron muchos vehículos de transporte escolar y taxis colectivos, que transportaron personas en forma remunerada.

Son muchos los vehículos de trabajo de las diversas actividades, que en algunas ocasiones se desplazan y realizan trabajos para los cuales no cuentan con autorización.

Previo a la votación en general de esta iniciativa legal, **la Jefa del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, señora Paula Flores,** informó que frente a las peticiones formuladas por los gremios que representan a la actividad del transporte remunerado de pasajeros y de transporte escolar, de elevar el mínimo de la multa para las infracciones a que se refiere este proyecto de ley, de 3 a 5 unidades tributarias mensuales, informó que el Ejecutivo no es partidario de dicho aumento toda vez que actualmente los jueces de policía local aplican el mínimo de la multa, correspondiente a 0,5 unidad tributaria mensual. El aumento solicitado será objeto de diversos resquicios tendientes a evitar la aplicación de una multa de monto mayor.

En seguida, **el Honorable Senador señor Letelier** solicitó que se clarifique en la ley, qué se entiende por transporte remunerado de escolares, reiterando la necesidad de que el concepto se adapte a la realidad actual.

Asimismo, el señor Senador se refirió a la interpretación contradictoria que existe entre los Ministerios de Educación y de Transportes, en relación al transporte especial de escolares que se realiza en buses.

El problema se produce en relación a la antigüedad exigida para el vehículo que efectúa ese transporte, puesto que a los vehículos de transporte escolar se les exige una antigüedad máxima de 8 años, norma que es diferente a la que deben cumplir otros vehículos autorizados para efectuar transportes especiales.

Como consecuencia de lo anterior, condicionó la aprobación en general de esta iniciativa legal a la presentación por parte del Ejecutivo de indicaciones tendiente a regularizar esta materia.

Luego, expresó que es partidario de aumentar el mínimo de la multa propuesta de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

La Jefa del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, señora Paula Flores, ofreció analizar en conjunto con los señores Senadores las indicaciones a este proyecto de ley, previo a la presentación de las mismas para iniciar la discusión en particular.

- Sometida a votación la idea de legislar, este proyecto de ley fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros presentes de vuestra Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Letelier y Girardi.

- - - - - - - - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros que aprobéis, en general, el siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY:

"**Artículo Primero**.- Incorpórese al artículo 9° de la ley N° 19.040, el siguiente inciso segundo, pasando los actuales incisos segundo a cuarto a ser incisos tercero cuarto y quinto, respectivamente:

"Cuando la prestación del servicio se haga en un vehículo que no se encuentre debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, la multa será de tres a quince unidades tributarias mensuales.".

Artículo Segundo.- Modifíquese la ley N° 19.831, en el siguiente sentido:

a) Reemplácese en su artículo 7° el texto a continuación de la frase "sin estar habilitados para ello," por "será sancionada con multa a beneficio fiscal de tres a quince unidades tributarias mensuales, de cargo del propietario del vehículo.".

b) Incorpórense en el artículo 7° los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

"Si el conductor que fuere sorprendido cometiendo dicha infracción corresponde a una persona distinta del propietario, se le aplicará el régimen del inciso final del artículo 200 del decreto con fuerza de ley N° 1, del 27 de diciembre de 2007, de los Ministerios de Transportes y

Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito.

En caso que un vehículo sea sorprendido circulando en las condiciones señaladas en el inciso primero, será retirado de circulación por Carabineros de Chile, poniéndolo a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por la Municipalidades para tal efecto, aplicándose respecto de su propietario lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 156 del Decreto con Fuerza de Ley citado en el inciso anterior.”.”.

- - - - - - - - - - -

Acordado en las sesiones celebradas los días 6, 13 y 20 de junio de 2012, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahúan (Presidente), Guido Girardi Lavín, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 21de junio de 2012.

ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, EN MATERIA DE SANCIONES A VEHÍCULOS IMPEDIDOS DE EFECTUAR TRANSPORTE PÚBLICO Y DE ESCOLARES.

BOLETÍN N° 7.815-15

I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** aumentar el monto de las multas que se aplican a quienes presten servicios de transporte público de pasajeros en vehículos impedidos de hacerlo e impedir la realización de transporte escolar informal en vehículos no habilitados, para lo cual se aumentan las sanciones establecidas en la ley y se faculta a las autoridades fiscalizadoras a retirar de la circulación a los vehículos que prestan el servicio en la forma indicada.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general (3 X 0).

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el Mensaje está estructurado sobre la base de dos artículos permanentes.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

V. **URGENCIA**: simple, el 5 de junio de 2012.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 20 de julio de 2011, dándose cuenta en la sesión 36ª ordinaria, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe.

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

1.- La ley Nº 19.040, que establece normas para la adquisición por el Fisco de vehículos que indica y otras disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros.

2.- Ley Nº 19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Valparaíso, 21 de junio de 2012.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario