

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

BOLETÍN N° 11.934-15¹

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que se individualiza en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "suma".

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- Establecer las condiciones que debe reunir la plataforma o aplicación de transporte, entendiendo que forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte. Asimismo, se faculta al Ministerio para establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, y se establece un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes, tanto para las EAT como para los conductores, que busca incentivar la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de las condiciones de operación.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

- Artículo 12, inciso cuarto.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

- Artículos 12 y SEGUNDO TRANSITORIO.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

¹ La tramitación completa de este mensaje se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: <http://www.camara.cl/>

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ. MARCOS ILABACA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FÉLIX GONZÁLEZ GATICA.

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, doña Gloria Hutt, del señor Subsecretario de Transportes, don José Miguel Domínguez, y del señor Jefe de Gabinete de la señora Ministra, don Juan Carlos González.

II.- ANTECEDENTES.

Según se expresa en el mensaje, la irrupción de las economías colaborativas, entendidas como “las prácticas y modelos económicos basados en estructuras horizontales y comunidades que transforman nuestra manera de vivir, trabajar y crear (OuiShare, 2016)”, ha significado cambios importantes en la operación de mercados tan diversos como el de transporte, turismo o el sector financiero. El alcance de estos cambios ha generado especial atención y debate en sectores tradicionalmente regulados, como precisamente lo es el de transporte remunerado de pasajeros.

Tradicionalmente, la industria del transporte ha sido objeto de intensas regulaciones, ello tanto por sus especiales condiciones - se desarrolla sobre una infraestructura limitada- como por las externalidades que produce, entre las que se encuentran entre otras la congestión, contaminación y riesgo de accidentes.

Señala que estas características han justificado el establecimiento de distintos mecanismos normativos, como la licitación de vías o los perímetros de exclusión; y de medidas para contrarrestar las externalidades que produce esta industria, tales como restricciones vehiculares, congelamiento de parques en el caso de los taxis, regulación de estacionamientos, o el establecimiento de vías exclusivas para el transporte público. A su vez, han hecho necesario el establecimiento de especiales características exigibles tanto para los vehículos como para los conductores del transporte público en lo que se refiere al transporte de pasajeros.

Es precisamente en el ámbito del transporte de pasajeros en el que las economías colaborativas han renovado el debate propio de la teoría de la regulación. En efecto, han activado la discusión acerca de en qué casos es necesario establecer reglas y en qué forma se deben adoptar y aplicar tales regulaciones; especialmente, si es que se justifica o no mantener las mismas medidas regulatorias que se han aplicado al sector, considerando que la tecnología puede corregir o contrarrestar determinadas fallas, como las asimetrías de información.

Indica que al mismo tiempo, esa irrupción ha dejado en evidencia que los marcos normativos vigentes no resultan suficientes para establecer reglas a esta industria, y que por tanto se debe avanzar en instrumentos normativos que no queden atados a una tecnología en particular.

Enfatiza que este gran desafío llama, por tanto, a actuar en forma prudente. Así lo sugiere la Comisión Europea al señalar que “La aparición de la economía colaborativa y la entrada en el mercado de nuevos modelos de negocio ofrecen una oportunidad a los responsables políticos y los legisladores de los Estados miembros.” (Comisión Europea, 2016).

Añade que la Comisión Europea, en los casos en que sea necesario otorgar autorizaciones para su funcionamiento, éstas deben ser proporcionadas, claras, transparentes y objetivas.

Una regulación prudente se traduce en establecer reglas claras, neutrales, sencillas, exigibles y que puedan ser implementadas en la práctica. También exige la recopilación de información que permita al Estado adoptar decisiones adecuadas en materia de movilidad y transporte.

Explica que en este contexto, debe tenerse presente, además, que las soluciones regulatorias que se propongan para las economías colaborativas en el ámbito del transporte supondrán una intervención en una industria regulada. Las intervenciones en mercados regulados pueden producir alteraciones importantes en su forma de funcionamiento que, en el caso del transporte, puede implicar impactos en el transporte público mayor, especialmente en las regiones, como también posibles sustituciones de viajes o bien la generación de nuevos viajes.

Las razones antes expuestas hacen recomendable optar por fórmulas simples, que permitan regular los avances tecnológicos que ocurran en la industria y fijar exigencias comparables a aquellas que deben cumplir los modos de transporte tradicionales.

Enfatiza que la misión del Estado es hacerse cargo de este desafío y facilitar el desarrollo de nuevas tecnologías con el fin de beneficiar al sistema de transporte y a las personas en su conjunto.

Menciona que los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados a través de aplicaciones, con conductor, reciben el nombre de “ridesourcing”. Tal como lo señala el Informe de la Comisión Nacional para la Productividad, “Las plataformas de ridesourcing actúan de intermediarias entre un proveedor de servicios de transporte (un conductor con su auto, o una empresa con una flota de autos con conductores) y un pasajero, que acuerdan realizar un viaje con origen y destino predeterminado, a cambio de un pago acordado entre las partes.” (Comisión Nacional de Productividad, 2018).

Las empresas de ridesourcing ofrecen aplicaciones para teléfonos inteligentes que permiten vincular a los pasajeros con los conductores adscritos a la plataforma. Los pasajeros solicitan a través de esa aplicación móvil un vehículo conducido por un conductor. La aplicación comunica la ubicación del pasajero a los conductores a través del sistema de posicionamiento global (GPS).

Indica que el servicio que prestan los vehículos de ridesourcing tiene similitudes con el que prestan los taxis, no solo por el tipo de vehículo que se utiliza sino también por la modalidad de traslado. En efecto, el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, define el servicio que presta el taxi básico como aquél que “atiende viajes cuyo origen y destino es determinado por los pasajeros que lo utilizan”.

Agrega que en el caso de los vehículos adscritos a las aplicaciones, también atienden viajes cuyo origen y destino es determinado por los pasajeros. La diferencia radica en que el origen y el destino es acordado de manera previa al inicio del viaje y a través de la aplicación. En otras palabras, no se acuerda al inicio del viaje y en la vía pública como en el caso de los taxis básicos.

Comenta que existe una sub modalidad de taxi básico, denominado taxi ejecutivo (comúnmente llamado “radiotaxi”), cuyo funcionamiento es muy similar al que ofrecen las aplicaciones. En efecto, el indicado cuerpo normativo define a esta sub modalidad como aquella “que sólo atiende viajes solicitados a distancia por cualquier persona, a través de los distintos medios de comunicación, no pudiendo atender viajes solicitados en la vía pública.”.

Señala que los servicios prestados a través de aplicaciones tienen diferencias frente a los servicios que no operan de esa forma. Por ejemplo, la principal de ellas es que la tecnología hace innecesario que el vehículo se encuentre transitando por las calles en busca de pasajeros, lo que disminuiría la cantidad de kilómetros recorridos y aumentaría su tasa de ocupación. (Cramer, Judd. 2016).

Por otra parte, la tecnología permite poner a disposición de los usuarios información relevante sobre los servicios prestados, tales como la calificación de los conductores, la ruta utilizada o el precio aproximado del viaje. Ello a diferencia de los servicios de taxi básico, donde los pasajeros desconocen los antecedentes del conductor y no pueden anticipar el costo del viaje.

Explica que la dificultad del desafío de regular las plataformas de transportes, impulsadas por tecnologías disruptivas, se incrementa por la falta de experiencia comparada consolidada.

A diferencia de otros mercados regulados, como el eléctrico o el de telecomunicaciones, donde se dispone de una vasta literatura, análisis y estudios que dan cuenta de cuáles han sido los mejores esquemas de regulación; los impactos de las economías colaborativas en el transporte son un tema de actual debate y por tanto toda solución es reciente y está mutando constantemente. Así, algunos países han optado en una primera instancia por prohibir la aplicación de economías colaborativas en la industria del transporte de pasajeros, otros por permitir las fijando algunas reglas más o menos flexibles. Incluso en un mismo país, las soluciones propuestas también difieren en forma importante.

Sostiene que este dinamismo impide tener muestras debidamente probadas y con datos que provean al regulador de la información necesaria para saber cuál es la vía adecuada de legislación.

En la actualidad, los datos existentes sobre la operación de los vehículos adscritos a alguna aplicación de transporte provienen, en su mayoría, de encuestas de viaje o de información disponible de las mismas aplicaciones o plataformas. Esto se traduce en que la autoridad no cuenta con información precisa sobre la cantidad de vehículos que se encuentran circulando conforme a dichas plataformas, la cantidad de kilómetros que recorren diario o las horas en que lo hacen.

Indica que esta falta de información sugiere evitar establecer ex ante medidas cuyo costo puede resultar mayor que el problema que se quiera corregir. Así, no resulta recomendable establecer una limitación a la cantidad de vehículos o regulaciones tarifarias, si antes no se entiende cómo operan las aplicaciones y cuál es su real impacto en el tránsito público.

Como señala un estudio efectuado por el Consejo de Planificación del Área Metropolitana de Boston (MAPC), el acceso a la información es esencial porque ello permitirá entender de mejor manera estas nuevas formas de transporte. Y no se trata de cualquier información, sino que de aquella que permita entender cuándo, dónde y por qué se realizan los viajes con estas aplicaciones.

Concluye que es, entonces, un desafío de la política pública en transporte potenciar los aspectos positivos y reducir los negativos que ofrecen estos nuevos modos, para lo que debe apoyarse en información valiosa que la propia tecnología hace posible recolectar.

Explica que un desafío adicional de la acción regulatoria en este mercado, es la consideración del aporte realizado durante varias décadas por operadores de transporte tradicionales, que han desarrollado su actividad bajo un conjunto de normas que comienzan a cambiar.

Es necesario promover que los servicios de transporte prestados por los taxis incorporen nuevas tecnologías y puedan operar con aplicaciones, e incluso utilizarlas como mecanismo de cobro. Ello permitirá aumentar la eficiencia en el uso del espacio vial y recolectar datos de importancia para la formulación de las políticas públicas del sector.

Dice que toda política pública que regule estos servicios de transporte debe estar basada en el interés general, lo que constituye el objetivo central de toda regulación, y debe procurar garantizar la seguridad vial, la seguridad de los pasajeros y resguardar los posibles impactos que se generen en el tránsito y en el transporte público.

Relata que en este sentido, el citado Informe de la Comisión Nacional de Productividad sugiere exigir a los conductores y vehículos que se adscriban a una aplicación de transportes cumplir con ciertos requisitos, tales como la obligación de contar con una licencia profesional. Del mismo modo, la Comisión sugiere también exigir seguros para los pasajeros y conductores, y en general hacer responsables a las empresas de aplicaciones del cumplimiento de los requisitos que se establezcan.

Puntualiza que el presente proyecto tiene por objetivo establecer las condiciones que deben reunir las aplicaciones de transportes, las que serán consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros, entendiendo que la plataforma o aplicación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

Expresa que las empresas tendrán la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT), a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que debe consignarse información de la empresa y también de los vehículos y conductores asociados. Lo anterior en miras de garantizar la transparencia a los usuarios sobre conductores y vehículos y poder fiscalizar el cumplimiento de condiciones de seguridad, entre otras.

Por otra parte, para que las EAT puedan prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, deben estar constituidas en Chile, mantener un canal oficial para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos, y contratar seguros de responsabilidad civil para los conductores y pasajeros. En cuanto a su operación, deben entregar al usuario información suficiente que le permita optar por el mejor servicio disponible.

Explica que con el fin de velar por la seguridad de los pasajeros, se establece que los conductores deben contar con una licencia profesional clase A-1 y no tener en su certificado de antecedentes especiales anotaciones por determinados delitos de connotación social. Se delegan a un reglamento, asimismo, los requerimientos técnicos, de antigüedad, seguridad y capacidad de los vehículos.

Agrega que, además, el proyecto de ley busca promover el uso de las tecnologías por parte de los taxis en cualquiera de sus modalidades; permitiéndoles de ese modo utilizar aplicaciones de transporte tanto

para contactar pasajeros como para utilizarlas como mecanismo de cobro distinto del taxímetro.

Con esto se busca igualar el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte, estableciéndoles a estas últimas exigencias sobre seguridad y vehículos, pero también incentivando que los taxis se incorporen a las tecnologías, de manera de que internalicen sus beneficios.

Asimismo, para adoptar decisiones adecuadas en materia de movilidad y tránsito, se establece el deber de las EAT de remitir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información adecuada para tales objetivos.

Considera que también se faculta al Ministerio a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión.

Por otra parte, se establece un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las EAT como para los conductores, que buscan incentivar la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de las normas sobre seguridad establecidas.

Dice que, finalmente y con el fin de probar nuevas tecnologías en el futuro, se prevé un sistema de autorizaciones para el desarrollo de planes piloto.

Explica que el proyecto define a una EAT como toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de los usuarios un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Además, califica las EAT como empresas de transporte remunerado de pasajeros, con el objeto de aplicarles la regulación propia del transporte de pasajeros.

Establece que, como condición habilitante para prestar servicios, se considere la obligación de las EAT de inscribirse en un Registro de Empresas de Aplicación de Transportes. Para la inscripción deben aportar antecedentes sobre su constitución en el país, la identificación de los vehículos y un correo electrónico para efectos de notificaciones y comunicaciones, entre otra información.

También que en su operación las EAT deben proveer al usuario de información sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo con el requerimiento efectuado y el tiempo y costo estimado del traslado, así como la identificación del vehículo y del conductor.

Establece que las EAT deben entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros. Además, especifica que esa información pueda ser entregada en forma sincronizada o consolidada y en forma estadística e innominada.

Establece que también el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está obligado a comunicar anualmente al Servicio de Impuestos Internos la información correspondiente a la identificación de los conductores y los vehículos adscritos a las EAT.

Contempla que los conductores de los vehículos de transporte remunerado de pasajeros adscritos a alguna EAT, deben contar con una licencia profesional clase A-1, con su control vigente, de manera de equipararlos a los conductores de taxis.

Respecto de los vehículos, se entrega a un reglamento la definición de las especificaciones técnicas, de antigüedad, seguridad y de capacidad de los vehículos, tal como sucede con los taxis en sus distintas modalidades.

Propone que las EAT puedan ser sancionadas pecuniariamente y, en su caso, la cancelación de éstas del Registro de Empresas de Aplicación de Transportes. A los conductores, a su vez, se les aplica las sanciones establecidas en el artículo 194 del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito.

Propone que también se sancione con multa al pasajero que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control.

Concluye que, con el fin de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, se faculte al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a establecer condiciones de operación para las EAT; esto basado en datos objetivos que se logren recopilar de las mismas con tal de evitar impactos ambientales, congestión y otros.

III.- INTERVENCIONES

La señora **Gloria Hutt**, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones, explica que la situación actual es la siguiente: el Parque de taxis está congelado por a lo menos dos años más; que existen aplicaciones fuera de la legalidad; que existen distorsiones en aplicación del DS 80 (Transporte Privado); que los recursos insuficientes para fiscalización; existe un escenario

permanente de conflicto; existencia de unas Empresas de aplicaciones en un ámbito extra territorial; conductores y vehículos de aplicaciones sin registro y sin requisitos; existe una competencia desleal para los modos regulados; inseguridad para los usuarios, necesidad de modernizar el sector; y la necesidad de mejorar cobertura territorial y calidad de servicio.

Aclara que necesitan regular a la aplicación o plataforma, no solo vehículos y conductores. Además, que una ley establezca que estas aplicaciones son empresas de transportes (Ello no podría hacerse vía reglamentaria) y que estén sometidas al ordenamiento jurídico chileno, incluyendo lo laboral, lo tributario y las normas de libre competencia.

Plantea que debe ser una ley clara y cuya aplicación sea posible. Argumenta que generar leyes muy complejas, con sendos requisitos, condiciones y restricciones solo conlleva a impedimentos prácticos de aplicación.

Señala que no deben atar la ley a determinada tecnología y por ello, es importante dejar espacios para la regulación reglamentaria, tal como se ha hecho con los demás modos de transporte.

Sostiene que impulsar una ley que permita la adopción de tecnologías en los taxis como política pública, que maximice los beneficios de las tecnologías en ese gremio y a la vez, se haga cargo de sus posibles externalidades.

Menciona que el foco es que el usuario cuente con alternativas de transporte de calidad y seguras.

Recalca que deben aprovechar la información que proporcionan para generar mejores políticas públicas y regulaciones. Asimismo, comenta que se necesita generar incentivos a la calidad de servicio.

La actual situación es la más perjudicial para la actividad de los gremios y genera alta conflictividad.

El proyecto de ley se basa en los siguientes principios: seguridad para los usuarios; calidad de Servicio en condiciones del viaje, conductores, vehículos; simetría para los actores del mercado; usar la tecnología; optimizar la fiscalización; no intervenir en la actividad de los taxis colectivos, pero permitirles incorporar tecnología; y promover una mejor oferta de transporte en que puedan participar todos los modos.

Precisa que el decreto supremo N° 212 es un reglamento que regula un determinado registro creado por ley y la operación del transporte público de pasajeros. Además, que en ese registro se anota la información de los vehículos que prestan servicios de transporte público de pasajeros, no de las empresas.

Según su parecer, un reglamento, no puede crear registros ni exigir requisitos para el ejercicio de una actividad económica.

Acota que la definición de transporte público de pasajeros se contiene en el mismo reglamento, no aplica a los otros modos y tampoco a otras formas de transporte remunerado de pasajeros.

La definición de "taxis" está en la ley, y por tanto, no se puede incorporar a otra modalidad equivalente por una vía diferente a la legal, además, el parque se encuentra congelado por ley. Dice que resulta difícil continuar regulando en 2018 con lógicas de hace casi 30 años.

Comenta que los temas del proyecto levantados por los actores relevantes son los siguientes: limitar el parque de vehículos adscritos a las EAT; aceptar conductores no sólo A-1 sino que también A-2 y A-3; ampliar el

parque de taxis en general o a alguna de sus modalidades; Sacar los malos elementos (conductores) de los taxis (limpiar su imagen); modernizar a los taxis con ayudas o incentivos del Estado; regular tarifas de las APP; no permitir el cobro en efectivo de los vehículos APP; aminorar el riesgo de concentración de Mercado (Flotas); Eliminar Art. 16 (pilotos); definición en la ley el estándar de los vehículos; y establecer alguna colaboración estatal para capacitación en uso de tecnología y en calidad de servicio

Luego comienza a describir el proyecto de ley, dice que regula a las aplicaciones de transportes, clasificándolas como Empresas de Transporte Remunerado de pasajeros (EAT); que tendrán exigencias para estas empresas como:

- a) Registrarse en un registro que llevará el MTT.
- b) Deben constituirse en Chile e iniciar actividades ante el SII.
- c) Deben proporcionar al MTT información de viajes, como kilómetros recorridos, zonas de operación, horarios, etc.
- d) Deben ofrecer a los usuarios un canal de contacto permanente para información y reclamos.

Además, que deben contar con seguros de responsabilidad civil para los pasajeros. El Registro de Empresas de Aplicaciones consiste en una consulta pública que llevará el MTT. Para inscribirse en este registro debe acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el proyecto de ley, (por ejemplo, individualización de los representantes legales; correo electrónico; antecedentes de la constitución en Chile, etc.).

Las EAT deben disponibilizar la información sobre conductores y vehículos adscritos, en forma permanente y actualizada.

Los conductores deben cumplir requisitos como estar en posesión de una licencia profesional clase A-1 y no tener antecedentes penales por determinados delitos (delitos sexuales; tráfico de drogas; delitos por manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones o muerte).

Pueden operar con taxis y con otros vehículos menores de transporte remunerado. Si operan con taxis, éstos pueden utilizar las plataformas como mecanismo de cobro.

Los vehículos que no sean taxis tener como requisitos la antigüedad, seguridad, características técnicas y tecnológicas, serán establecidos en un reglamento. Además, deben portar un distintivo.

Aclara que, para que funcionen deben entregar al usuario información de la tarifa del viaje antes del inicio; la ruta; la identificación del conductor y del vehículo, entre otras. Agrega que sólo con taxis colectivos inscritos pueden efectuar viajes compartidos.

Menciona que se establecen sanciones a las EAT y a los conductores. Las sanciones de las EAT van desde las 10 a las 100 UTM, y son impuestas por los JPL. Sin perjuicio de ello, por acumulación de infracciones, el Ministerio podrá cancelar del registro de la aplicación. El proyecto además propone sanciones a los pasajeros que colaboren en entorpecer la fiscalización.

El MTT tendrá la facultad de establecer condiciones de operación para las empresas de aplicaciones, con el objeto de cautelar el acceso, calidad y cobertura de los servicios de transporte, para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, así como, para otorgar condiciones especiales para vehículos cero o bajas emisiones. Las tecnologías están cambiando la forma de transportarse. Por ello, es necesario establecer un marco regulatorio prudente que

se haga cargo de esta nueva realidad y permita evaluar los impactos que generan en la industria del transporte de pasajeros, actualizándose permanentemente y teniendo como foco principal al usuario.

El señor **Marcelo Villalobos**, Presidente de Mi Taxi Colectivo, expresa que el gremio se siente poco valorado y respetado en su función, bajo el *slogan* de **nuevas tecnologías**, han llegado nuevas empresas con grandes campañas publicitarias para disfrazarse con nombres de rupturistas, colaborativas y/o innovadores, cuando su verdadero nombre es la **ilegalidad**.

Consulta, si llegará una nueva aplicación, se permitiría que otras actividades fueran ejecutadas por personas sin competencias o que no se cumplieran con los requisitos exigibles; *(por ejemplo, existirían personas que realicen las actividades de dentistas, doctores, jueces, decanos etc., tan solo por contar con una APP)*; según su parecer, la verdad es una sola **NO**, a pesar de entregar buena atención o precios económicos.

En relación a los socios conductores que entran a estas APP para generar recursos en beneficio propio, no motivados por entregar un buen servicio, ni por cobrar menos, entran porque no existe normativa que cumplir, no deben invertir en terminales, tener licencia profesional, pintar su automóvil de un color determinado o pagar un derecho que actualmente regula el mercado, tan solo el riesgo una infracción con un valor que nunca llegara al valor de una patente de Taxi, por ende, es más barato pagar una infracción que comprar una patente.

Consulta, ¿Y a los usuarios que los motiva a utilizar este medio de transporte? Por supuesto que el precio; *(esto es igual al dilema del comercio ambulante y el formal, mismo producto distinto valor)*; Ahora si fuese la información del conductor, del móvil, del precio, esto se corregiría solo con exigirlo a los actuales taxistas por parte del MTT facultad que dispone del artículo 3° inciso primero de la ley 18.696.

Sostiene que, las nuevas tecnologías y su explosivo crecimiento, es decir, la verdad de estas APP ha crecido porque el parque de taxis está congelado; y no por su nueva tecnología. Añade si hablan de nuevas tecnologías estas debieran utilizar solo automóviles híbridos y / o eléctricos, ahí existen la incorporación de nuevas tecnologías, menos contaminantes y de mayor eficiencia energética en el transporte.

En relación al proyecto sostiene que, es un retroceso y repercute de manera negativa en el gremio, esto a pesar de lo indicado en el Artículo 9° que dice proteger a los taxis colectivos, la verdad eso será letra muerta, si hoy prestan el servicio de manera completamente ilegal, cuando estén reconocidos con mayor razón e impunidad lo continuarán realizando. Sin perjuicio de lo anterior, están conteste en la idea de legislar exclusivamente sobre las EAT pero no de las flotas y/o conductores que prestaran el servicio, los cuales deben ser a través del DS212/1992 como lo indica la normativa vigente.

Comenta que en su región están motivando la electromovilidad y ya han ingresado 5 taxis colectivos híbridos. Expresa que, con este nuevo escenario motivaran a sus asociados a comprar automóviles eléctricos e híbridos que pueden valer 2 o 3 veces lo que valen los actuales que utilizan las

APP, dirían con razón "... Para que, con las apps me sirve hasta el taxi dado de baja...". (*esto es realidad hoy día*).

Se refiere al término igualdad de condiciones, dice no que existe este proyecto, cuando en algunos casos deben viajar más de 100 km para inscribir un taxi, luego esperar hasta un mes y viajar nuevamente 100 km para poder retirar un certificado el cual habilita salir a trabajar; años para regularizar un terminal; pintar el vehículo uno o dos veces; tener dos revisiones técnicas; cuando vienen las temporadas malas permanecer aun en el servicio y su trazado.

En cambio los automóviles de las APP será todo fácil, sin trámites, sin registros, demoras, gastos, además, como premio en tiempo de vacaciones o festividades se podrán desplazar a otra ciudad con afluencia turística afectando a los que están todo el año prestando dicho servicio.

Pregunta, cómo se enfrenta a las APP, como por ejemplo, el pasajero dirá entre caminar 4 cuadras al paradero, mojarse si llueve, o si es riesgoso de noche, mejor espera en su casa y se va en el servicio que me da la APP, además, el taxi colectivo va por esa vía congestionada y no se puede desviar, con la APP le digo al conductor que cambie el trazado y listo, o si se inaugura una nueva población el colectivo entre trámites administrativos y burocráticos se demorara más de 10 meses en llegar y las APP saldrán el mismo día.

Su preocupación es que ellos se rigen por el Decreto Supremo N°212 del año 1992, decreto arcaico, añejo, escrito en piedra, que no se hace cargo de la realidad, ni menos de la problemática o de las necesidades reales de los usuarios; (*ejemplo información del conductor, del automóvil, de la tarifa, del trazado*); solo de trámites administrativos y burocráticos, solo documentos para un registro, pero de entregar un transporte eficiente, seguro y oportuno.

Según su parecer se legisla en beneficio sobre una app, esto es contrario a toda lógica que se debe aplicar, ya que si la gran mayoría de la población se moviliza en transporte público el cual se rige por este decreto, es aquí donde se deberían estar realizando los esfuerzos modernizadores.

A lo anterior, en regiones a diferencia de Santiago, no tienen licitación de taxis ni perímetro de exclusión de colectivos, instrumentos que restringen o regulan el ingreso de nuevos automóviles, es decir, de aprobarse esta ley los taxis emigraran a colectivos, esto para poder recuperar algo de los derechos llegando en casos extremos a aumentar el parque en un 50 % de los taxis colectivos, ya que hoy, es una realidad que los taxis básicos dados de baja continúan funcionando como Uber y sus derechos traspasados a colectivos. Por otra parte, la incertidumbre venidera, que pasará con el parque que está congelado hasta Noviembre de 2020, seguirá congelado dando más espacio al transporte individual que al colectivo.

Solicitan que se agregue una nueva submodalidad de taxis APP y se inserte en el DS. 212/1992, ya que tal cual como lo indica el proyecto en cuestión, este servicio es similar al de taxi ejecutivo.

Menciona los ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PROYECTO Numeral 4:

"... Ahora bien, existe una sub modalidad de taxi básico, denominado taxi ejecutivo (comúnmente llamado "radiotaxi"), cuyo funcionamiento es muy similar al que ofrecen las aplicaciones. En efecto, el indicado cuerpo normativo define a esta sub modalidad como aquella "que sólo atiende viajes solicitados a distancia por cualquier persona, a través de los distintos medios de comunicación, no pudiendo atender viajes solicitados en la vía pública."..."

Además, esto está en concordancia con la legislación vigente en especial el INCISO 26 ARTÍCULO 3° DE LA LEY 18.696.

“... El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros como catastro global de todas las modalidades de servicios de transporte público de pasajeros en que se consignarán todos aquellos antecedentes que dicho Ministerio considere pertinentes como para realizar las fiscalizaciones y controles de los servicios de transporte de pasajeros que corresponda...”

Además, esto está en concordancia con la legislación vigente en especial el INCISO primero ARTÍCULO 3° DE LA LEY 18.696.

Artículo 3°.- El transporte remunerado de pasajeros, público o privado, individual o colectivo, se efectuará libremente en vehículos con propulsión propia u otros mecanismos, tales como catenarias o cables. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones y dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la Administración

Las inscripciones que se autoricen no podrán superar en más de un 4% el número de taxis colectivos y en más de un 5% el número de taxis de otras modalidades inscritas a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley 20.867.

Los automóviles a utilizar deberán ser 100% eléctricos y/o híbridos.

En el caso que se continúe con el proyecto inicial de EAT y el parque no esté limitado, se exija que solo pueda prestarse el servicio a través de automóviles eléctricos y/o híbridos.

Sobre Artículo 11° de Multas, incorporar como multa gravísimas las letras a) y d) en el caso de plataformas sobre vehículos y conductores, y elevar ese valor al rango de 100 a 500 UTM.

Los señores **Raúl Vásquez, y Pablo Beltrán**, de ARTEM, Asociación Gremial de Taxis Ejecutivos de la Región Metropolitana, expusieron que estando de acuerdo en reconocer y regular la operación de los servicios de transporte informales, tiene reparos al proyecto de ley enviado por el Ministerio de Transportes al Congreso.

Sostienen que se pretende crear un nuevo instrumento Legal y Administrativo sin apoyarse en la normativa vigente, a pesar de que se trata de un servicio de transporte público.

Según sus pareceres, de aprobarse la forma en que el Ministerio propone la regulación, habrá dos regulaciones distintas para un mismo servicio, descongelando indirectamente la flota de taxis sin límite alguno.

Proponen las siguientes indicaciones al proyecto: las empresas de aplicación de transportes (EAT) sean consideradas para todos los efectos de transporte público remunerado de pasajeros; que a los vehículos adscritos a las (eat) se le entreguen derechos de taxi ejecutivo en comodato, de propiedad del estado (no cupos); que los vehículos y conductores posean, al menos, el mismo estándar y exigencia de los taxis ejecutivos, de modo que puedan competir en igualdad de condiciones; que no se deje completamente abierta la cantidad de vehículos que se regularizan, acotándola a un porcentaje de la flota de taxis de la región, con la posibilidad de que el ministerio aumente la cantidad máxima, luego de un estudio que lo respalde; Que las exigencias que se le establezcan en ningún caso sean inferiores a las establecidas para los taxis Ejecutivos, y que abarquen también el tema tarifario; y permitir que el Ministerio pueda aumentar la cantidad máxima de vehículos adscritos a las EAT a nivel regional, con estudios que lo respalden.

Los señores **Joaquín Barrientos y Alexis Hernández** de Taxis independientes de Viña del Mar, Sres. Comisión de Obras Publicas Transporte y Telecomunicaciones exponen ¿Qué dirían ustedes si yo en estos momentos pusiera los pies sobre la mesa?, sería obviamente una patudez y una falta de respeto, ¿cierto? Bueno, pues, en esta misma sala la señora Cristina Guiñez, vocera de Uber, dijo: “Yo trabajo hace más de tres años para Uber y por suerte aún no me han quitado el auto”.

Dicen reflejar en esta situación lo que ha pasado con su gremio, ya que por todos es sabido que sus ingresos han tenido una merma de un 60%.

Comenta que han metido la mano al bolsillo descaradamente y nadie se ha hecho cargo, aun mas, se pretende regular y legislar algo que ya está regulado y legislado; esto es el decreto 212, y además, como lo dijo el Diputado Sr Pepe Auth, tiene claros visos de inconstitucionalidad al querer dar dos reglamentos distintos para un mismo servicio, precisan que pondrían a dos bandos en una confrontación a perpetuidad.

Fundamentan que hechos como la muerte de un colega en Santiago que nadie quisiera repetir, pero que ninguno olvida, no son producto de casos delictuales puntuales, sino de la exacerbación y la desesperación de quienes ven con impotencia la merma de sus ingresos y con esto las deudas que se acumulan. Recalca que la fiscalización es una utopía y en la práctica no existe.

Solicitan que los parlamentarios se hagan cargo de la problemática pero desde la legalidad, desde el estado de derecho, y no crear una legalidad acomodaticia. Creen que así como el Diputado García dijo, las App. llegaron para quedarse. Piden crear una App Estatal , un taxímetro digital o inteligente , además, que abran el parque en función de las necesidades de cada Región, pero no le entreguen el transporte menor a transnacionales que llegan solo a hacer dumping y con esto, a depredar y precarizar el transporte menor y también trabajos conexos. Añaden que no darle a extranjeros el monopolio del transporte, porque eso es solo el punto de entrada a muchos otros negocios que con la excusa de la modernidad solo viene a precarizar su labor. Solicitan llevar las bondades de las APP a su gremio, que en sus casi 70 años de existencia merece un mínimo de respeto y que en los últimos tres o casi cuatro años ha sido pasado a llevar de manera abusiva.

Señalan que se han realizado autocrítica, por eso quieren mejorar y para eso necesitan la ayuda del Estado.

El señor **Javier I. Schlack**, presidente AGE COPVR AG., Asociación Gremial de Conductores Privados de la Quinta Región, indica que como gremio no se oponen en modo alguno a la regulación de transporte de pasajeros por medio de plataformas y cree esencial que se legisle al respecto, así como regular el desarrollo que permita y mejore la relación entre los distintos actores dentro de este nuevo modelo de negocios, entiende que las economías colaborativas permiten a los miembros de las redes sociales entrar en contacto virtual, publicar ofertas y demandar bienes y servicios, usando un sistema de valoración que asegura la confianza y sin encarecer las transacciones con intermediarios.

Desde el punto de vista del transporte, las plataformas presentan un cambio radical en la forma que moviliza. Ya no es necesario salir a buscar un vehículo, sino que lo solicitan desde la comodidad de sus hogares o desde la oficina y a cualquier hora 24/7.

Con el arribo de estas tecnologías también se ha logrado mejorar la conectividad urbana en lugares remotos potenciando, entre otros al turismo. Parte del fenómeno de la globalización es el uso de tecnologías de aplicación internacional, como las APPs de transporte, la misma herramienta en distintos países. Es así, que turistas extranjeros y nacionales usan sus APPs para viajar al Sur y llamar un Vehículo que los lleve desde Chiloé a Chonchi sin tener que depender de los horarios de la locomoción colectiva local para ir o volver sin el temor de perder el último bus.

También es indudable la ayuda que las APPs han prestado, sin ser su finalidad principal, a la ley 20580 o "Ley Emilia" a cumplir su objetivo que es evitar la conducción con ingesta de alcohol. Ahora los conductores jóvenes y adultos dejan el auto en casa y piden un Vehículo por medio de estas plataformas. A pesar de sus grandes bondades, este modelo de negocios que presentan las Plataformas de Transporte de Pasajeros tiene un lado oscuro, Competencia desleal, trabajos precarios, márgenes ridículos para sus colaboradores y un fuerte impacto medioambiental.

En relación a la competencia desleal, desde su irrupción en el mercado del transporte, las plataformas han iniciado una guerra de precios entre ellas y las nuevas que llegan entran con valores aún más bajos. Aclara que como están en un sistema de libre mercado, no resulta extraño que suceda, ya que, lo que intentan es entregar un buen servicio a un precio accesible para el "Usuario Pasajero". Sostiene, que han ingresado a un mercado que ya estaba regulado, tanto en el volumen del parque como en el valor de la tarifa, y es indudable que se ha afectado. A su vez, se puede observar una práctica de Dumping entre las plataformas que buscan acaparar todo el mercado ofertando viajes a bajo costo impidiendo con esto la entrada de nuevos actores, afectando además al parque regulado.

Según información de una de las Apps un nuevo ajuste tarifario a contar del 30 de agosto afecta a las ciudades de La Serena, Concepción, Chillan, Los Ángeles, Temuco y Puerto Montt, coincidentemente otra App informo que tiene tarifas "Low Cost" desde el 28 de agosto, ¿y cuál es el discurso? "que los valores serán más accesibles para cada viaje, y eso

elevaría la demanda del servicio, creando más oportunidades para generar mayores ingresos". Aquí en la Región de Valparaíso en el 2017 rebajaron las tarifas en un 24% y en Santiago la baja llegó al 30%. Lo único real que aumentó fue el parque de vehículos asociados a las plataformas.

Se refiere a que el modelo de las Apps contribuye a la precariedad laboral, pues para quienes están "afiliados" según su nuevo "adendum", enviado el día de ayer lunes 10 de Septiembre y el cual es requisito imprescindible la total aceptación de los términos y condiciones del mismo para poder trabajar, no hay estabilidad laboral, prestaciones o descansos, además los pueden desconectar unilateralmente cuando quieran y si esa desconexión responde a acusaciones de los "Usuarios Pasajeros" las APPs, no le entregan ninguna información ni el motivo de la medida al "Usuario Conductor", solo se remiten a indicar que han infringido los "Términos y Condiciones", actuando éstas como Juez y parte. El "Usuario Conductor" no tiene la posibilidad de defenderse. Otro factor de precarización que se da en este "Contrato de adhesión" es la intención asolapada de desligar el cálculo de la tarifa, que imponen ellos, al costo operacional real que implica prestar el servicio. Según sus palabras, es de exclusiva responsabilidad de los "Usuarios Conductores".

En relación a los Márgenes ridículos para sus colaboradores, dice que a consecuencia de las bajas de tarifa y al ingreso indiscriminado del parque por sobre la demanda real, los "Usuarios Conductores" tienen que pasar más horas al volante recorriendo más kilómetros, con muchos tiempos muertos para generar los recursos suficientes para cubrir los gastos mínimos. Si a esto suman que existen conductores que arriendan vehículos a empresas dedicadas al arriendo de vehículos a conductores de plataformas, para ellos el panorama es aún peor. Muchas de estas empresas son negocios secundarios de las plataformas o bien son impulsados por éstas.

Las Apps no consideran congelar el parque porque su modelo de negocios es tener muchos más autos para que en treinta segundos el "Usuario Pasajero" tenga un vehículo en la puerta.

Enfatiza que tomando como base un "Usuario Conductor" promedio, que maneja 8 horas diarias a la semana, de lunes a Domingo, realiza una media de 15 viajes diarios a un valor promedio de \$2.000 c/u, al mes alcanza una producción de \$900.000 aprox. A este valor debe descontar la tasa de comisión por uso de Apps que llega hasta el 25%; los gastos generales y mantenciones del vehículo que bordean los \$160.000 y el gasto de combustible propio de la actividad que alcanza a los \$300.000 mensuales, dejando como ganancia efectiva al "Usuario Conductor" un total de \$215.000 al mes.

Para recibir o percibir una ganancia que le permita la sobrevivencia el "Usuario Conductor" debe aumentar sus horas al volante a 16 horas diarias.

Por último, en relación al Impacto medioambiental: En distintos medios, en distintos países el discurso de las Apps es el mismo, ofrecen "una opción de transporte seguro y confiable para cientos de miles de usuarios", mejoraran "la movilidad de la ciudad como una alternativa al uso del automóvil particular, generando miles de oportunidades de autoempleo y emprendimiento".

Dice que es una cosa muy distinta es la realidad que se vive en el país en donde el ingreso indiscriminado de vehículos al parque

por parte de las Apps y la promesa de buenas ganancias ha llevado a que exista sobre oferta de vehículos provocando:

Congestión vehicular a toda hora del día aumentado los tiempos de desplazamiento tanto para los Usuarios Conductores y pasajeros y

Mayor emisión de agentes contaminantes.

Por lo anteriormente expuesto, solicitan se tenga a bien considerar las siguientes indicaciones al proyecto de ley.

Artículo 1.- Se individualiza a las EATs y el tipo de servicio que prestaran pero determina una figura que, a nuestro juicio, se debiera eliminar: "Administrador" ya que ello permite la aparición de Socios inversionistas que ponen a disposición flotas de vehículos, lo cual convergerá en la precarización del trabajo al existir, por un lado, una sobre oferta y por otro, un aumento exponencial e innecesario de vehículos en las calles y carreteras del país, ocasionando mayor uso de suelo, aumento de kilometraje y otros impactos medioambientales, ampliamente conocidos por todos.

Considera que la demanda actual es perfectamente absorbida por el parque de vehículos y conductores actualmente activos y circulando. Un aumento desmedido por parte de estos "administradores" verá mermadas absolutamente las ganancias de los conductores que ya se encuentran en mal pie, por la guerra de tarifas que las compañías han iniciado este último tiempo para ganar clientes, sin contar o tomar en cuenta el gasto operacional para los conductores.

Artículo 2°.- en su punto d, indica una suerte de filiación, "adscritos" a alguna de las plataformas tecnológicas existentes. Según nuestra experiencia conduciendo para estas EATs bajo distintas condiciones de horarios, fechas o ubicaciones, la rentabilidad de trabajar para solo una de ellas en forma exclusiva es muy baja. Se debe entender que un gran porcentaje de los conductores actualmente activos en ruta y trabajando permanentemente en ellas, lo hace conectado a más de una aplicación.

Propone normar el trabajo o la prestación del servicio hacia una sola plataforma o EAT en particular determinará que ese conductor deberá sobre-exigirse, trabajando quizás por sobre 14 horas diarias para recibir un pago o retribución justa o decente por el servicio entregado. Cabe señalar que, por estos días, el feed o cuota percibido por el conductor apenas alcanza para solventar los gastos operacionales, mantenciones principalmente, que significa prestar un servicio de excelencia con un vehículo en perfecto estado, dejando un margen muy bajo de ganancia por cada trayecto.

En relación al artículo 6°, solicitan que se congele el parque para detener el ingreso indiscriminado de vehículos y entregar cupos a los "Usuarios Conductores" considerándolo como derecho adquirido a quienes ya están trabajando y que además, al momento de promulgada esta ley, cumplan con los requisitos ya existentes. Esto es, Licencia Profesional y Autos con cilindrada 1.4, de categoría Sedan o Superiores.

Además, el Cupo a que se refiere el párrafo anterior debe ser otorgado al conductor, éste cupo debe ser personalísimo, intransferible e indelegable.

Para que el cupo no tome valor comercial, éste no debe ir al vehículo, sino asignado a la persona o conductor para que las apps le entreguen las mejores condiciones y cerraría la posibilidad de socios inversores que pusieran en arriendo grandes cantidades de autos esclavizando al conductor a una cuota diaria.

En cuanto al artículo 7°, solicitan eliminar del Proyecto la intención de instalar distintivos en los vehículos debido a que, por un lado, quedaría expuestos a asaltos por estar plenamente identificados y por otro, considerando que es un vehículo de origen familiar que quedaría restringido solo al uso del conductor, dejándolo sin posibilidad de uso para temas particulares.

Referente al artículo 16° dice: "Las EATs podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto..." dejando abierta la posibilidad a que se presente nueva tecnología, lamentablemente ya presenté o en prueba en otros países, como lo son los "vehículos no tripulados" y Voladores. Se debería estipular explícitamente en la ley que el servicio deberá ser prestado o conducido por una persona "en forma presencial", sin manejo o intervención remota de ningún sistema informático o plataforma tecnológica.

A continuación aborda los artículos propuestos:

Artículo 17°. - Las EATs no podrán bloquear al conductor de manera unilateral por reclamos de pasajeros. Estas deberán enviar los antecedentes de los reclamos al Ministerio de Transporte quien, en última instancia y luego de analizados los antecedentes, determinará si el conductor es bloqueado de la o las plataformas o en caso contrario, caducado su cupo. Si la denuncia del pasajero considera algún delito contemplados en el Artículo 6° de este proyecto de Ley, las EATs deberán entregar los antecedentes al Ministerio Público.

En la práctica, al día de hoy, los contratos de prestación de servicios (Adendums) que vinculan a los conductores con las EATs son unilaterales y abusivas. Esto significa que obligan al conductor sin derecho a reclamo y condicionando su permanencia en la misma a la aceptación de los términos y cláusulas predeterminados. De la misma forma, las determinaciones que se toman de forma administrativa en cada EAT hacia un conductor son taxativas e inapelables, sin existir la posibilidad de requerir los antecedentes respectivos para poder revertir dichas situaciones.

Artículo 18°.- Se reconoce al "Socio Conductor" como un ente distinto de las EATs, como consumidor del Servicio que prestan a las EATs en Calidad de "Usuario Conductor" y el cual pone al servicio de las Empresas de Aplicación de Transportes, los elementos para desarrollar la actividad.

Esto viene a esclarecer que los conductores derechamente no son Socios conductores como hasta el día de hoy se ha informado por parte de las EATs. Cada conductor es independiente con derechos y deberes que aseguren su presencia en este nuevo medio de transporte y modelo de negocio

Artículo 19°.- Las EATs deberán implementar mecanismos de confirmación efectiva de identidad tanto para Los "Usuarios Pasajeros" como para los "Usuarios Conductores".

Con esto pueden terminar con la amplia brecha de seguridad que actualmente implica trabajar de noche, en sectores

complicados o zonas de alto riesgo y con pasajeros de los cuales, no se tienen mayores antecedentes.

Artículo 20°.- Sera atribución del Ministerio de Transporte la fijación de las tarifas base, estructuras tarifarias y demás condiciones que estime pertinentes.

Este articulo nace debido a que los adendum entregados por las plataformas en el último periodo y la propia definición que hacen ellos de sus servicios, éstas serían "un comisionista que provee servicios tecnológicos de intermediación y que no ofrece servicios de transporte" y por este concepto cobran un fee.

Finalmente explica que a la vista de lo anterior, aquí se ve que las plataformas están jugando a dos bandos, por una se dicen "comisionistas" y por la otra, en la práctica, actúan como empresas de transporte fijando el valor de las tarifas.

El señor **Juan Castillo Cortés**, Presidente de la Federación Regional de Taxis Colectivos de ATACAMA "FERETACOL", y Sindicato de dueños Independientes de Taxis Colectivos línea 24 de Copiapó, explica que se encuentran en un escenario donde las APPs de economía colaborativa están en auge, transformándose en altos impactos en el transporte de pasajeros, siendo un tema de actual debate y por tanto, toda solución es reciente y está mutando constantemente.

Por ello, es necesario regular en forma más estable con una medida de actualización, ya que muchas empresas de aplicaciones están siendo solo una oportunidad de negocio interviniendo de mala forma en la operación de servicios altamente vulnerables como el de Alquiler, mal interpretando el concepto básico de colaboración e integración de los distintos modos de Transporte público de pasajeros Autorizados (más que ser colaboradores del sector en su modernización y desarrollo, hoy lo han intervenido generando caos e inestabilidad, y no respetando la normativa imperante en el país)

Comenta que los sucesos en torno a la operación ilegal de las empresas de Apps en el transporte público dan muestra de la importancia de que su sector se modernice, acorde a los tiempos y la tecnología disponibles. Sin embargo, las actuales y nuevas aplicaciones tecnológicas no pueden ser depredadoras, al no tener el control adecuado y pertinente (tal como ha ocurrido en el pasado histórico, en el mundo). Debe implementarse bajo normas claras, de buena convivencia entre los modos de transporte y adecuándose a las regulaciones y seguridad, generando una competencia justa con sentido de desarrollo.

Sostiene que para FERETACOL y El Sindicato Línea 24 de Copiapó, el Ordenamiento, la Innovación constante y mejora medio ambiental es una de las principales preocupaciones, avanzando y generando desarrollo en una política de sustentabilidad del sector.

Comenta que a partir de las exigencias de la sociedad que demanda servicios de transporte público confiables, de mejor calidad, eficientes en la operación, y amigable con el medio ambiente en ciudades altamente contaminadas, (En nuestro país la contaminación atmosférica representa

uno de los principales desafíos ambientales, aún pendientes), es vital que el Taxi Colectivo se modernice, se adecue a los nuevos tiempos, y aporte a la descontaminación de las ciudades.

A su vez, es fundamental que el operador pueda acceder a vehículos con tecnología más limpia, aportando así; a la eficiencia energética del país y la descontaminación. Entregando un servicio óptimo, seguro y eficiente a la comunidad usuaria, considerando las particularidades e idiosincrasia de cada comuna, provincia, localidad y Región del país. Con Mayor Confort, que beneficie a usuarios y Conductores; Seguridad; Mejoras medioambientales; Economía; Mejoras en la salud de los operadores y prevención de enfermedades profesionales.

En relación al ámbito tecnológico, el desarrollo de aplicaciones así como lo han hecho algunos bajo la normativa imperante en el país va en el correcto camino, para facilitar el servicio a nuestros clientes. Desde el reconocimiento de los taxis Colectivos al transporte público (a través del D.S 212/92, y de la ley 20.696, modificatoria de la ley 20.378, art. 4º transitorio, letra a., publicada el 26 de Septiembre de 2013). Según su parecer, queda mucho por hacer. Una verdadera incorporación e integración sería que se considerara en el prepago de la tarjeta BIP, por ejemplo, y otras acciones tendientes a ser parte inclusiva del sistema de transporte público, ayudar en su implementación, y no un brazo aislado de otros modos.

Enfatiza que se requiere de una acción más decidida del Estado Chileno, apostar por Pymes sostenibles y con mirada de futuro. En una competencia en armonía con los distintos modos de Transporte.

Aclara que a partir de la realidad imperante, hoy las Regiones del todo el país y la Capital, están seriamente perjudicadas con la forma ilegal de operar de algunas aplicaciones tecnológicas (Sin regulación, operando solo la oferta y demanda con Automóviles particulares), ya que el 80 % del transporte público en Regiones es con taxis colectivos, y otro % importante en las comunas de la Capital, existiendo un equilibrio entre los factores oferta y demanda. Para satisfacer los lugares desprovistos de servicios la Autoridad administrativa tiene los instrumentos normativos necesarios que permiten satisfacer las necesidades, sin que ilegalmente se genere una competencia insegura.

Por lo anteriormente expuesto, comenta que:

En tal sentido, el proyecto va en la línea correcta, por lo tanto, se debe legislar y normar las APPS (aplicaciones tecnológicas). Siendo fundamental para la actividad generar el ordenamiento y regulación pertinente.

Por lo pronto el proyecto debe considerar lo siguiente:

SANCIONES MAS DRASTICAS a los Infractores graves, como la caducidad de la inscripción del Registro y Retiro de licencia en forma permanente.

SEGURIDAD: Los dispositivos electrónicos a implementar deben dar plena seguridad al usuario y operador en la conducción.

(hoy se usa el dispositivo móvil por parte del conductor para intermediar la oferta y demanda, siendo altamente insegura la conducción).

UN DISTITIVO: Debe implementarse un sistema que permita identificar a quienes prestan servicios con APPs, facilitando la fiscalización y visualización, como Logos, Chips en la PPU y código QR

UN NÚMERO ACOTADO DE PRESTADORES: Es fundamental fijar un límite de prestadores y Automóviles por Provincia y Región, que permita generar un equilibrio entre los distintos modos de transportes, garantizando una competencia con seguridad para el usuario y estabilidad para el operador (no sobre pasando los actuales % de cada provincia y Región de los servicios de alquiler). Además, es muy importante privilegiar a quienes se dedican a la actividad en forma profesional y no ocasional distorsionando el sistema, dando plena seguridad a la comunidad usuaria.

Generar un programa de fortalecimiento del transporte de alquiler, que permita la innovación e implementación de mecanismos de Gestión de Flota y App. Coordinado y operado por Corfo y Sercotec. Dirigido directamente a las organizaciones inscritas en el registro Nacional de los Servicios de transporte público de pasajeros, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (Evitando distorsión y malos manejos).

En el Art. 13 del proyecto de ley: Se debe actuar en forma más drástica, sumando adicionalmente la caducidad de la inscripción en el registro tanto de la App como del vehículo, y la Caducidad de la Licencia. (En otros países se chatarriza).

En el art. 15. Inciso tercero, del proyecto de ley: Se está dejando abierta la posibilidad de excepcionar en caso de implementar tecnología limpia de emisiones. Lo cual se contradice con el contenido del art. 9, de su punto de vista, esto debe ir por otra línea de incentivos y no vulnerar los derechos de otras modalidades de los servicios de alquiler.

Finalmente también se debe considerar 3, revisión Técnica 2 veces al año; conductores profesionales en conformidad a ley 19.495/99, y Automóviles sedan de 1.8 cc. Como mínimo, con no más de 3 años de uso para iniciar el servicio o inscripción y con una vida útil máxima de 10 años; y en el art. 8º agregar que las tarifas deben ser reguladas de acuerdo al marco normativo imperante y no por las Aplicaciones tecnológicas.

“La base de la integración es un reconocimiento efectivo, por parte de las autoridades, de que el taxi, en sus distintas modalidades, es un actor importante del transporte público a nivel nacional y Regional por la vía de una política de descentralización, que sea justa, sin discriminación, que fomente la igualdad, el desarrollo sustentable y la dignidad de sus trabajadores”. Dice tener la convicción que están los espacios para ello.

Se deben hacer todos los esfuerzos en la proyección de un sistema integrado, sustentable e inclusivo de todos los modos de transporte, dando señales concretas de desarrollo para los microempresarios y trabajadores del sector, extirpando el flagelo de la informalidad.

El señor **Héctor Sandoval**, Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile, CONATACoch, explica que sin perjuicio que este proyecto recoge el planteamiento del gremio en el artículo noveno que señala (que el transporte compartido solo se puede realizar con taxis colectivos) que algunos llaman blindaje.

El artículo anterior, también señala que las aplicaciones pueden trabajar con autos inscritos en el registro, con los riesgos que eso conlleva y las interrogantes de su operación, por ello solicitan que este artículo 8 excluya a los taxis colectivos.

Además, este proyecto no señala bajo que modalidad pretenden ingresar estos nuevos vehículos al registro, o si realmente tendrán registro”; o solo abrirán un registro para las aplicaciones, como tampoco indica si serán transporte público o privado.

Cuando anuncian: “...Que esperan que el mercado regule el número de unidades a ingresar, que vía reglamento indicaran el tipo de vehículo a usar e identificación de los móviles etc.”

Consulta de que sirven los resguardos, si van a legitimar los 100.000 vehículos que declaran que tienen como “socios conductores”, plantea si piratean, imaginen lo que ocurrirá cuando se sientan con derecho a trabajar, primero van a reventar a los taxis básicos y sus próximas víctimas serán los taxis colectivos.

Así como gusta copiar algunas cosas de la unión europea, afirma que en Europa por cada 30 taxis legales ingresa una VTC, de acuerdo a esto el parque actual en Chile, es de 40 mil taxis básicos y 60 mil taxis colectivos, por lo tanto el número máximo de vehículos a ingresar sería de 3,334 unidades.

Agrega que pagaran patente e impuestos en Chile, les exigirán licencia profesional a sus conductores, que condicionaran el tipo de automóvil, en los últimos días que multaran a los pasajeros que viajen en autos no inscritos, pero ese es un problema reglamentario o esencialmente de recaudación del estado que no espanta nuestras amenazas.

Manifiesta que no bastando con esta complejidad, ahora se suma “Urvan”, es incomprensible que habiendo denunciado en reiteradas oportunidades a la autoridad competente sobre la existencia de transporte compartido en furgones (Urvan) de manera irregular e ilegal en diferentes comunas de Santiago, no sean fiscalizados, deben recordar que uber se inició de esta manera, nunca lo fiscalizaron y en la actualidad los están tratando de regular, o van a esperar que sean realmente masivos para luego hacerles también una ley a su medida, ya tienen página web con indicación de hora y lugar de salida y llegada, con reserva de asiento vía aplicación telefónica y aun así no son retirados de circulación.

Señala que los taxis colectivos no le temen a la tecnología, pero esto no es instantáneo, se trata de un cambio cultural, que debe considerar nuestra realidad etaria, la brecha pedagógica existente al respecto, hay

que desarrollar una aplicación, comprar los servidores, capacitar a los conductores, proveer de los respectivos equipos telefónicos y lo más importante quien paga la cuenta, porque este proyecto provee de cerca de 500 millones para operativizar las aplicaciones y no dice nada respecto a los operadores actuales.

En los taxis colectivos no quieren más autos, si necesitan transportar más pasajeros e integrarnos en un futuro cercano a otros medios de transporte, es preferible aumentar la capacidad de nuestros vehículos a ocho pasajeros mas el conductor y que cada operador de acuerdo a su realidad pueda continuar renovándose autónomamente por un automóvil o por una van.

Agrega que los chilenos tienen estado de derecho, donde se deben respetar sus estatutos y sus leyes, dice estar convencido que lo medular de las leyes son atribuciones del parlamento, las cosas menores quizás puedan ser parte del reglamento, pretender que casi todo sea parte del reglamento, sería firmar un cheque en blanco al ejecutivo, como ocurrió con el decreto 212/1992 que regula el transporte público, lo que le permitirá cambiarlo cuantas veces quiera sin preguntarle absolutamente a nadie.

Solicitan dejar estampado en la ley la cantidad de vehículos a ingresar, su modalidad, tipo de vehículo, identificación de los mismos, definir el tipo de planes pilotos a autorizar y que la asignación de cupos sea a los propietarios de los vehículos y no a las aplicaciones.

El señor **Víctor Mella Gutiérrez**, Presidente de Asociación Gremial de Empresas de Transporte y Taxi Ejecutivo de Chile, Agettech, expone que la Asociación Gremial de Empresas de Transporte y Taxi Ejecutivo de Chile, nace el año 2005 en conjunto con la licitación llevada a cabo ese año, siendo el universo de Taxis Ejecutivos es de 3500 vehículos.

Aclara que, son Empresas PYME de transporte de pasajeros, que aglutinan entre 30 y 300 móviles (Taxis Ejecutivos) más un staff administrativo; organizaciones con formato de empresas, cooperativas con autogestión, etc.; organizaciones con tecnología propias del rubro (Sistemas de Gestión de Reservas, GPS, Despacho de Servicios vía aplicaciones Conductor, Toma de Reservas Vía página Web, APP y Call Center).

Consulta si ¿Es Uber Economía colaborativa?

Definición de Economía colaborativa ¿Qué es?. El movimiento de consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico de un escenario de consumismo individualizado hacia el nuevo modelo potenciado por las redes sociales y las plataformas que promueven relación entre iguales.

Estas plataformas no hay relación entre pares, los socios colaboradores son víctimas de cobros abusivos y bloqueos sin fundamento (dicho por propios socios conductores).

No hay sustentabilidad social, ni económica y tampoco ambiental.

Desprecio total a la legalidad vigente a cualquier país que llega.

Comenta sobre el impacto en la industria regulada, tal como reconoce el proyecto de ley, hay una preexistencia de una industria regulada. En la Industria de Taxi en general, como específicamente en el rubro de Taxi Ejecutivo, y su vez el impacto sobre el tráfico a nivel ciudad y en transporte público mayor.

Según antecedentes recopilados por nuestra asociación la mortalidad de las empresas de Taxi Ejecutivos es del orden de un 40%, en los últimos 4 años. Ejemplo de empresas que han quebrado o cerrado: Andes Pacifico, El Fundador, Transportes Santa María, Radio Taxi Centro, etc.

Acota que servicios que prestan las empresas de plataforma tienen obvias similitudes con el que prestan los Taxis, en particular con la modalidad de Taxi Ejecutivo comúnmente llamado Radio Taxi. El indicado cuerpo normativo a esta sub modalidad como “aquella que solo atiende viajes solicitados a distancia por cualquier persona, a través de los distintos medio de comunicación, no pudiendo atender viajes solicitados en la vía pública”.

Por lo anterior, podrán observar que no existe a priori justificación alguna para crear un servicio ya existente y contemplado ampliamente en la normativa vigente. También afirma que sería un despropósito dejar un servicio similar o igual regulado con 2 cuerpos normativos diferentes.

Lo anterior podría dar cabida a normativas inconstitucionales ya que prestando un mismo servicio tienen normativas diferentes y por tanto, discriminatorias en uno y otro sentido.

¿Cuál es la diferencia entre los Taxis Ejecutivos y los servicios prestados por plataformas?

Según el proyecto enviado por gobierno, sería la tecnología que pone a disposición de los usuarios.

Esto es falso, primero porque la tecnología está disponible: Movicab y Aquí Voy, entre otras.

¿Es necesario que llegue a este Congreso la regulación de toda nueva aplicación que aparezca? ¿Respondiendo lo anterior porque Uber Eats o Pedidos Ya, no es necesario regularlas?

Básicamente porque sus proveedores de comida cumplen con la normativa de un local de preparación de alimentos.

¿Qué pasaría si Doña Juanita que hace empanadas riquísimas pero no tiene los permisos necesarios para vender a público, estuviera dentro del menú de estas aplicaciones? Obviamente podría haber gente que le gustase estos productos, tanto su calidad como su precio.

Manifiesta que el problema no es la tecnología innovadora que en algún momento pudo ser, la verdadera innovación de estas plataformas transnacionales es globalizar el desprecio a la legislación de los países, pasando por sobre el sistema político, sobre el estado, imponiendo términos de un capitalismo cavernario.

Los dirigentes de los Taxis Básicos, lo han dicho, “No hay problemas con las aplicaciones, si no que estas funcionen con vehículos autorizados para prestar dicho servicio”.

Dice que Agettech están de acuerdo con las regulaciones, pero quieren que reconozcan: la existencia inicial de un sector regulado, que tiene sus normativas deberes y derechos; el estado de derecho debe resguardar a todos, de manera especial cuando aparece una bestia que parece no importarles leyes ni nada que los contenga de sus feroces deseos; cuando el Estado no hace aquello que se supone debiera hacer, el estado falla. El estado de derecho debiera evitar que mientras se discute, continúen operando. Todos reconocen que es ilegal (incluida la Ministra), pero el Estado no ejerce su deber de someter a las partes, en definitiva de imponer el Imperio de la Ley; y necesidades de información

En el proyecto de ley enviado aparece que en la actualidad los datos existentes de los vehículos adscritos alguna aplicación de transporte provienen, de encuestas de viaje y estadísticas generales.

Fundamenta que se está tratando de construir una nueva legislación sin tener siquiera antecedentes para ello. Es como tratar de construir un edificio sin realizar los estudios de suelo disponibles, parece un sin sentido mayor, ni si quiera osar consultarles a dicha aplicaciones que ya tienen 4 años de funcionamiento. ¿Por qué no se les oficia que envíen los datos de los vehículos que realmente tienen adscritos a sus plataformas? ¿Cuántos Son?

Las observaciones propuestas al proyecto son las siguientes:

Dice estar de Acuerdo con la denominación de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT) porque es lo mínimo y primigenio para igualar la cancha, primero desde el punto de vista como sujeto con iniciación de actividades en Chile afecto a tributos como cualquier servicio que quiera operar en Chile.

Segundo en la práctica más allá que sean propietarios o no de vehículos, es la única forma que ellos se hagan responsables por el viaje ofrecido, resguardando la seguridad de los usuarios, pudiendo ser sujeto de demanda por no ofrecer un servicio de acuerdo a los estándares exigidos para vehículos, conductores, seguros etc.

Artículo 2.

Que se cree un Registro de Empresas de Aplicación de Transporte, dice no ser relevante. Más allá que se acredite que la Plataforma cumpla ciertas funcionalidades mínimas para el usuario y datos generales de la empresa.

Lo realmente relevante es crear un registro para los vehículos, cree que no es necesario generar una nueva modalidad, pero en el evento que se creará debe ser autorizado, y visado por el MTT, dejar que las

Plataformas realicen esta función como lo sugiere el proyecto de Ley, es un total despropósito.

“Es dejar al Gato cuidando la Carnicería”.

Lo anterior primero porque nivela la cancha, al igual que hace actualmente con los Taxis Ejecutivos. Cada Taxi Ejecutivo están en un registro que autoriza y supervisa el MTT.

Dice que las plataformas no tienen una reputación apegada a ley ni muchísimo menos. Generaría una gran desconfianza en todo el sistema.

Comenta para igualar la cancha, estos vehículos debieran cumplir una normativa básica de seguridad como es la revisión 2 veces al año, tal cual lo hacen actualmente los taxis.

La pregunta del millón ¿cantidad de vehículos que se autorizará en esta “nueva modalidad”? Primero que nada decir la evidencia académica y empírica, es que este tipo de transportes no pueda quedar “Liberizado”, esto se encuentra fuertemente regulada en todas las ciudades del mundo. En el proyecto de ley pareciera que subestima el impacto de las externalidades negativas que esto pudiese provocar, las grandes ciudades de Chile colapsadas por tráfico y congestión. Además de estar saturadas ambientalmente, cree que esto no resiste análisis, la Comisión de Productividad se queda en una visión reduccionista del problema.

Si probara un estudio serio e imparcial, que este no es un problema en ciudades como Santiago, Concepción, Valparaíso, Temuco por nombrar algunas, dice que su gremio estarían dispuesto abrir el parque de taxis ejecutivos, porque me imagino que si es problema para vehículos de la nueva modalidad tampoco será para otras modalidades como la nuestra.

Si la ciudad está colapsada y saturada para algunos, también lo estará para todos. O al revés si la ciudad acepta 80.000 taxis adicionales, dice querer participar de aquello, tal vez otras modalidades de taxis también les interese decir presente.

El artículo 3, que trata el registro debe ser de consulta pública. Pero se manifiesta que este registro principal debe ser el de vehículos, además, si el MTT solicita requisitos adicionales sobre conductores debe ser este quien entregue dichos certificados.

En relación al artículo 5, básicamente las funcionalidades que debe tener la aplicación de respecto al usuario. Señala que el punto relevante en esta sección es reflexionar sobre el modelo tarifario que ofrecen las aplicaciones. Es de público conocimiento que usan algoritmo de tarifa dinámica, pudiendo ser un 50% mas económicas que las reguladas y en horas peak hasta un 300% más caras. Esta visión tan neoliberal de las tarifas, si bien, en un principio aparece como algo atractivo para el usuario ¿Qué sucederá cuando realmente estén instaladas legalmente y con un poder monopólicos/oligopólicos? Por lo anterior propone tal como que existan bandas de precios. Un rango mínimo para evitar practicas depredatorias como el *Dumping* y que estas plataformas la ocupan sin pudor y un rango máximo para evitar abusos a los usuarios. Además, es imposible saber si a distintos usuarios le cobran valores distintos se genera la

posibilidad real que a cada usuario le tengan su precio, prestándose lo anterior para todo tipo de discriminaciones y manipulación social (hace recordar el estado Orwelliano)

Con respecto a los conductores deberán poseer licencia profesional A-1 Ley antigua, A2 y A3 ley nueva.

En relación al tipo de vehículos, la exigencia inicial era de autos de alto estándar, propone, por lo menos se le exija lo mismo reglamentariamente que a los taxi ejecutivos. Por otro lado, dice ser interesante solicitarles tecnologías no contaminantes (eléctricos o Híbridos) y así el ciudadano en su conjunto se lo agradecerá.

Sería exigible que el reglamento que define el tipo de vehículo avance en simultaneidad con el proyecto de ley.

En el caso del distintivo debe ser de fácil visualización (placa o logo autoadhesivo con medidas mínimas) y no removible (fijo).

Todo vehículo que cuente con dicho distintivo y cumpla la normativa, debe cumplir lo establecido en Art. 6. (Licencia profesional) Esto es fundamental para el proceso de fiscalización.

En relación al artículo 12, las conductas señaladas como graves en el Art 11, deben ser mayores desde 50 UTM a 500 UTM.

Finalmente con respecto al artículo 1º transitorio, el reglamento debe ir en simultaneidad con el avance del proyecto de ley, con obligación de informar a la Cámara de Diputados de Diputados de dicho aspectos reglamentarios, con lo cual cree que un periodo razonable es de 60 días.

El señor **Rodrigo Troncoso**, Director de Libertad y Desarrollo, señala que existen problemas en el mercado de Taxis, en la búsqueda de pasajeros, las taxis recorren la ciudad contribuyendo con la congestión.

Esto justifica restringir la entrada a la industria: se crea un monopolio regulado por el Estado. Además, no es posible conocer y evaluar, ante la calidad del servicio al momento de detener un taxi en la vía pública.

Esto justifica que el Estado regule estándares mínimos en el tipo de servicio que se pueden prestar.

Expresa que las Plataformas Tecnológicas, son Empresas de software que permiten contactar viajeros con “socios conductores” y resuelven problemas de la industria tradicional de taxis:

No necesitan circular por la ciudad buscando pasajeros.

Atienden un llamado georreferenciado.

El usuario tiene una evaluación ante de la calidad del servicio.

El servicio es mejor que el tradicional, pues la nueva tecnología permitiría coordinar en forma dinámica y flexible recorridos compartidos.

Los buses con recorridos y frecuencias rígidas podrían pasar a ser tecnología obsoleta.

Menciona que, en abril de 2018, la **CNP** publicó parte de su informe “Tecnologías Disruptivas: Regulación de Plataformas Digitales”. Destaca que la ventaja en costos se explica principalmente por la innovación y la tecnología, no por la falta de regulación; la preferencia no es sólo por precios bajos; la seguridad y confianza, diversidad de servicios, mayor cobertura se logran gracias a las nuevas tecnologías; los usuarios frecuentes usan las plataformas mayoritariamente los fines de semana (74,6%) y en horario nocturno (56,8%); y de 70.000 socios conductores de Uber, 55% trabaja menos de 10 horas a la semana.

Se refiere al caso Uber-Caso norteamericano, por lo que comenta que Cramer y Krueger (2015) encuentran que vehículos de Uber tienen mayor tasa de ocupación que taxis tradicionales; Esto, lo explicarían principalmente por: Mejor tecnología para contactar a conductores con pasajeros; Mayor escala de Uber que la de compañías tradicionales de taxis; Ineficiente regulación a los taxis; Su modelo flexible de oferta laboral y precios.

Por otra parte Hall y Krueger (2015) estudian el mercado laboral de socios Uber: Socios conductores valoran flexibilidad del trabajo; Además, pago por hora no depende de horas trabajadas (no hay castigo por flexibilidad); y permite suavizar fluctuaciones de ingresos.

En relación al proyecto de Ley considera que permite regularizar la situación de las plataformas tecnológicas y la de sus socios conductores; a diferencia del proyecto anterior, el actual está en línea con las recomendaciones de la CNP; al estar las empresas constituidas en Chile, quedarían sujetas al pago de impuestos de primera categoría; facilita a taxis actuales operar a través de plataformas tecnológicas; aspectos relevantes quedarían sujetos al reglamento y a los Decretos 212 y 80 del MTT; ¿Por qué rigidizar la tarifa independiente de las contingencias?; limitar exigencia de licencia A-1 o revisar requisitos para su obtención; y no limitar potencial de los servicios compartidos.

Propone nuevos enfoques: Regulación entre pares, tales como las evaluaciones de otros usuarios sobre la calidad del servicio; auto-regulación: empresas tienen incentivos para que sus socios conductores cumplan con la normativa; delegar parte de la fiscalización a las plataformas, como puede ser la recolección de la información tributaria de los participantes; y también puede trabajar en conjunto con las empresas tecnológicas para el levantamiento de información relevante para la política pública.

Los señores **Luis Dubó y Alvaro González** de la Confederación de Taxis de Regiones, explican que el 60 % del transporte remunerado de pasajeros es realizado por taxis en todas su modalidades. Que

existe un aumento en la congestión y saturación urbana, producto de nuevos actores ilegales compitiendo en el mismo espacio vial. Además, de falta de Inversión en infraestructura vial.

Señalan que el aumento en expansión habitacional genera un vacío en la atención de transporte en esos sectores (falta de planificación Habitacional v/s Transporte en base a la ley 20.474 y su reglamento). Se debe preferenciar y potenciar el transporte regulado para ello. Por tanto, toda medida o condición en este proyecto de ley debe ser analizado, tomando en cuenta los efectos negativos que producirán en las regiones.

Enfatizan en las consecuencias negativas en el mercado como empresas de transporte: como empresas tendrán la facultad de licitar paraderos públicos y privados o crear puntos de recogida; lo que le quita un espacio vital a los taxis que hoy es parte fundamental de su existencia; si tiene cualquier tipo de distintivo autorizado o por iniciativa propia de los conductores, será inevitable que los usuarios los ocupen en la vía pública y con una muy difícil fiscalización; las pequeñas empresas como radiotaxis que aglomeran al 70% de los taxis en regiones, no tendrán la capacidad de competir ante un gigante tecnológico y de capital con un posicionamiento de mercado ya ganado de manera desleal; queda en la incertidumbre que las EAT incorporen flota propia en el futuro, quedando fuera de toda participación los individuos que hoy operan con vehículos propios; inversionistas pueden incorporar grandes flotas, situación que ya está presente con abusos de arriendo; la aglomeración o efecto monopólico dificultara trasladarse de una plataforma a otra en busca de mejores condiciones; y se acrecentaran los abusos de precios y comisiones.

Plantean propuestas a los artículos N° 1 y N° 16 que son: giro único como “empresas intermediarias de aplicaciones tecnológicas; las empresas tecnológicas mantienen su categoría y funcionalidad de ridesourcing, tal como lo hacen hoy; se debe estimular y garantizar que existan múltiples aplicaciones que compitan en el mercado; para fines tributarios, los impuestos se deben aplicar en base a las comisiones declaradas; la responsabilidad legal y del servicio debe estar sobre el individuo tanto del conductor como del propietario del vehículo, de la misma forma como lo hacen los taxis; que la empresa tecnológica sea solo responsable del cumplimiento normativo de quienes incorporan a sus registros; que no posean flotas propias, externas, ni de empresas asociadas a su grupo económico, solo de individuos naturales; la prestación de los servicios se realizaran exclusivamente mediante una aplicación de solicitud y no podrán participar en ninguna licitación, concurso público o privado referido al transporte remunerado de pasajeros; y no podrán definir puntos de recogidas, ni establecer paraderos con publicidad.

A los artículos N° 4 y N° 5, en relación a las tarifas de cobro: para asegurar la operatividad y la renovación sustentable se debe establecer una tarifa mínima tanto para los taxis y plataformas; éstas deben ser reguladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y no por las Plataformas Tecnológicas; estas tarifas mínimas deben ser establecidas por las Secretarías Regionales en base a criterios técnicos, zonas geográficas, congestión vial entre otros; en la región metropolitana de acuerdo a los perímetro de exclusión y no puede ser menor a la regulada; la componente del cobro debe ser transparente y debidamente informada al usuario; deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento.

Exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio

A los artículos N° 6 y N° 7 en relación a las exigencias de vehículos y requisitos de conductores: vehículos Conductores Licencia profesional clase A-1, con su control vigente; no tener anotaciones relativas a los delitos previstos en el libro segundo, título séptimo, párrafos 5 y 6 del Código Penal; inscripción de forma nominativa, como submodalidad del taxi básico, denominada Taxi de Plataformas. (Decreto 212); cupos limitados, entregados al propietario del vehículo, mediante con curso público. intransferibles bajo ningún acto; regulación establecida en el artículo 72 bis del decreto N° 212 de 1992 como submodalidad; operar obligatoriamente en empresas intermediaria de aplicaciones tecnológicas, pudiendo simultáneamente prestar servicio en una o más; el modelo deberá ser sedan o station wagon; solo podrán operar en la región de inscripción; el beneficiado debe conducir a lo menos un 50% del tiempo de una jornada laboral diaria; y registro Nacional de Conductores del Transporte Público y Plataformas Remuneradas de Pasajeros”, o “Validador Operacional del Transportes (VOT)”.

En relación a la fiscalización señalaron que gran parte de la problemática actual es la deficiencia de fiscalización; generar los recursos necesarios para minimizar en el futuro el transporte informal y garantizar una fiscalización eficiente y moderna y fiscalización mediante un Registro Nacional de Conductores, vehículos del Transporte Público o “Validador Operacional del Transportes (VOT)”.

Finalmente, sostuvieron la necesidad de mejoramiento tecnológico de los taxis incorporando incentivos a través del estado, junto a las organizaciones gremiales, que permitan mejorar sustancialmente la operación y servicio en beneficio directo del usuario ; incentivar mediante subsidio o la incorporación a la ley 20.378 para el cambio a tecnologías más limpias, menos contaminantes y contribuir a la electro movilidad; que este incentivo sea preferentemente a los taxis en todas sus modalidades; apoyar las iniciativas de tecnologías a bordo e interacción con el usuario para los taxis por medio de programas de modernización, en su calidad de transporte público menor; y Modificación a las leyes 20.378, 20.687, 20.474, Decretos N° 212 y 113 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones enfocadas en el uso de nuevas tecnologías.

El señor **Víctor Maldonado**, Presidente, Asociación Gremial de Transporte Privado de Pasajeros (Agetrapp), expuso sobre los factores a considerar que no son incluidos en la nueva propuesta, como son evaluación cantidad de autorizaciones; garantizar costos básicos operacionales; tipos de vehículos y plazos; tarifa estimada variable y pago en efectivo estipulado en la ley; ampliar restricciones y mejorar condiciones de conductores; y impuestos.

Plantea que una vez promulgada la ley y en el periodo de un año calendario, se realice un estudio técnico por parte de una institución independiente, que determine la cantidad de vehículos o autorizaciones necesarias para esta actividad y con autorizaciones asociadas al C.I. (2 ó 3 max.)

Además, evaluar en el mismo estudio técnico la necesidad de una tarifa básica, que garantice la justa remuneración por el servicio prestado (mantención, calidad de vida, seguridad del usuario, etc.)

Asimismo, estipular en la ley, el estándar mínimo de los vehículos y medidas de seguridad, un plazo de un año una vez entrada en vigencia la nueva ley, para cumplir con todas las exigencias de licencia profesional y tipo de vehículo.

Tarifa estimada variable y pago en efectivo estipulado en la ley

Informar al pasajero que la tarifa entregada con anticipación puede (deben) ser variable de acuerdo a las condiciones de tránsito, tiempo y recorrido (modificación del trazado).

Pago en efectivo estipulado en la ley con la finalidad de garantizar el acceso a toda la ciudadanía independiente de su condición económica y bancarización (debito, cuenta rut).

Ampliar restricciones y mejorar condiciones de conductores

Elevar requisitos de antecedentes penales (secuestro, asaltos, porte ilegal de armas, delitos sexuales, pedofilia y delitos graves).

Que cualquier licencia profesional para el transporte de pasajeros sea válida para este sistema (A1, A2, A3).

Justificar con antecedentes validos y comprobables, cualquier suspensión ó desvinculación de una EAT.

En cuanto al tema tributario se refiere, como conductores y prestadores de servicio están abiertos a incorporar al mismo sistema que rige al establecido en los sistemas similares.

Concluye que todos los factores mencionados anteriormente son propuestas de la gran mayoría de los conductores que representa (jefes de hogar, jefas de hogar, jubilados y personas que por su edad se les dificulta el acceso laboral) y tomando en consideración que son parte fundamental de esta regulación.

La señora **Karen Véliz** y el señor **Moisés Hidalgo** de la Multigremial del Transporte Menor de Chile, aclaran que no están contra de la tecnología, ni de las plataformas tecnológicas, pero no están de acuerdo en el nuevo mini proyecto que fue presentado por el actual gobierno. Manifestaron que no fue consensuado con los gremios, y según su parecer, este proyecto es un traje

a la medida de las plataformas y a su modelo de negocios, que busca eliminar el taxi en todas sus modalidades.

Puntualizan que las aplicaciones deberían trabajar con lo que esta normado y regulado e inscritos en el ministerio de transportes y telecomunicaciones bajo la ley N° 18.290 y el decreto N° 212.

Solicitan que el proyecto de ley posea toda la regulación, sin dejar facultades al Ministerio, por tanto, quieren que quede estampado en la ley lo siguiente: el límite de autorizaciones por regiones; la Fijación de tarifas: que sean superiores a las de los taxis con cobro con tarjeta y no al cobro en efectivo; y la identificación del vehículo: especificaciones técnicas, modelo, cilindrada superior a 2.0 alta gama, con patente y de color identificable como app.; revisión técnica cada seis meses; seguros complementarios para pasajeros; el no cumplimiento a la regulación el cierre inmediato a la plataforma; mantener la garantía de 10.000 UTM; licencias profesionales de acuerdo con la nueva ley; y la prestación del servicio debe ser 24x7 y no par-time.

Solicitan derogar el art. N°16, debido que atenta directamente a las modalidades ya existentes; que las plataformas tecnológicas no sean empresas de transporte y sean inscritas como empresas intermediarias entre conductor y usuarios; que el Ministerio de Hacienda sea quien resuelva como pagaran impuestos y no el Ministerio de Transportes, producto a que esto genera un sistema de *dumping* del mercado en contra de la política del gobierno, evitando el monopolio; en forma inmediata que las app cesen las funciones en Chile hasta que se legisle el proyecto de ley; y que públicamente se declare que estas app son ilegales y prohíban toda publicidad en los medios de comunicación.

La señora **Daniela Saba**, Presidenta y el señor **Federico Dottori** de la Asociación Conductores Unidos de App Chile ACUA CHILE, quienes expusieron sobre las grandes ventajas de las plataformas tecnológicas, permite la profesionalización y mejora del servicio; aumento de los tiempos muertos, precarización del conductor; y congelamiento del parque hasta tener control.

Comenta que la tarifa actual no permite absorber los gastos (licencia, seguros, depreciación, combustible, mantención, teléfono, etc). Además sostiene que más horas de trabajo para ganar lo mismo y falta de descanso se traduce en falta de seguridad para los pasajeros.

Propone que un equipo técnico independiente y autónomo defina variables para llegar a una tarifa piso

En relación al artículo 15 dice que no da certeza a los trabajadores dependiendo del ministro de turno; puede perjudicar el libre desarrollo de la actividad económica, favoreciendo o perjudicando a ciertos sectores de

trabajo (transporte); atenta contra libre competencia; puede prestarse para conflictos de interés.

Respecto al artículo 16 menciona que los Planes Pilotos deben considerar a los conductores inscritos o validados. Por otra parte, se debe generar canales directos de comunicación e instancias mediadoras entre el conductor y las EATs; las EATs no deben bloquear del sistema a conductores de manera arbitraria y sin entregar las causas; y debe haber un trato justo

Enfatiza que los sellos son innecesario porque los usuarios cuentan con toda la información necesaria del conductor; puede conducir a malas prácticas como tomar servicios en la vía pública; y generaría un costo adicional para los conductores (Precarización)

El señor **Agustin Guilisasti** de CABIFY, explica que el uso de Tecnología permite optimizar el recorrido de los autos. Además, que un Cabify solo se mueve cuando hay solicitud del usuario. Comenta que un 4% del tiempo los autos particulares están ocupados. 96% estacionados. Sostiene que un Cabify corporativo diariamente transporta a más de 15 ejecutivos y que el uso de Tecnología permite optimizar el recorrido de los autos.

Dice estar legalmente Constituida en Chile, más aun, paga de impuestos como empresa de primera categoría. Aclara que se les exige documentos tributarios a los socios conductores.

Señala que los taxistas tributan con Renta Presunta, considerando el avalúo fiscal del automóvil, se descuenta el 30%, y a ese valor se le aplica el 10% a pagar. (Fuente: SII). Como por ejemplo, si el avalúo fiscal del auto: **\$5.000.000, y la renta Presunta (Impuesto): \$350.000 al año. (5.000.000*7%)**

Sin embargo, CABIFY, paga para pagar a los socios conductores se les exige un documento tributario (boleta o factura), y Cabify retiene el 10%. Como por ejemplo, un conductor que recibe ingresos por \$2.000.000 mensuales, tiene una retención de \$200.000 mensuales. Al año \$2.400.000.

Asumiendo que no tienen más ingresos, pagaría \$1.000.000 en impuestos y se les devuelve \$1.400.000, es decir, el conductor Cabify paga 3 veces más impuestos que un taxista por Renta Presunta.

Asimismo otras Aplicaciones, sus conductores no pagan Impuestos.

Pone énfasis en la generación de empleos siendo unos 35.000 Socios Conductores. Recalca que el 60 % trabaja más de 9,8 horas a la semana.

Contrato de prestación de servicios: Los socios conductores tienen la libertad de conectarse a la plataforma cuando ellos lo necesiten.

Entre todas las aplicaciones tecnológicas, cerca del 2% de generación de trabajos tasa de desempleo es del 7% aproximadamente representan en Chile.

Menciona que Estudio ODECU 2017, elige la App. de transporte más conveniente del mercado. Destaca su existo por su precio y seguridad.

En relación al proyecto señala que el actual, es el peor escenario para todas las partes involucradas: Taxistas, Aplicaciones de Transporte y Usuarios.

Sostiene que para poder avanzar, las partes involucradas tienen que ceder. Si bien, Cabify cumple con todas las exigencias, en lo que respecta a la licencia profesional "Clase A", están dispuestos a implementarlo pero de todas formas consideran que se puede modernizar el formato y para eso están trabajando en una propuesta e-learning que genere un menor costo económico y horas presenciales para los postulantes.

Precisa que es un buen proyecto el que ha presentado el Ministerio de Transporte, dicen compartir que el foco debe estar puesto en los usuarios, la seguridad y la calidad del servicio. Asimismo confían en que la Comisión de Transporte dará prioridad al proyecto de ley y avanzarán rápidamente

Respecto a la fiscalización acota que debe ser para las tres partes: Usuarios, Socios Conductores y Empresas de Transporte.

Potenciar las ventajas que ya tienen los taxistas: Vías exclusivas, subir pasajeros en la calle, inmediatez.

Fundamenta que el 92% de los usuarios está a favor de las plataformas de transporte (Fuente: Encuesta a lectores de Emol)

Finalmente expresa que la regulación no debe frenar la innovación.

El señor **Richard Montecinos**, Presidente Asociación de Taxistas de la Región del BíoBío, explica que sus principales temores nacen de hechos concretos y disponibles en la prensa, que al analizarlos en su conjunto, dejan ver un escenario extremadamente adverso y que a continuación detalla:

Puntualiza que apenas asume el nuevo Gobierno, la Señora Ministra de Transportes se reúne con el gremio para buscar soluciones a la problemática contingente entre taxis y las plataformas. De esa reunión surge el compromiso de generar tres mesas de trabajo, fiscalización, modernización y proyecto de ley. Respecto del proyecto de ley, el ejecutivo aun desconocía la factibilidad de poder retirar el proyecto anterior o introducir indicaciones sustitutivas. Se generó algunas conversaciones posteriores pero aún sin claridad, hasta el día en que se anuncia por la señora Ministra en persona que, desarrollarían un proyecto de ley corta, para poder fiscalizar, mientras los temas más complejos podrían quedar aun en la discusión. Dicho proyecto es finalmente el proyecto de ley que hoy se encuentran legislando. Acota, proyecto del cual los gremios tuvieron conocimiento sino hasta que fue ingresado como mensaje a este Congreso y en calidad de sustitutivo del presentado por el anterior Gobierno.

Considera que la celeridad puesta a esta materia es necesaria, mientras ello ocurría se suscitaron diversos hechos que, en su conjunto, fueron dando forma al proyecto presentado y que generan un grave riesgo para la actividad del taxi e incluso a futuro, de quienes sean incorporados a las plataformas, según lo que señala a continuación:

Comenta que S.E. el Presidente de la República se reúne con el CEO Internacional de Uber, en abril de 2018, donde luego de dicha reunión declaró a la prensa que "Chile constituye uno de los 10 mercados más importantes en el mundo para Uber" (Anexo 1). Luego, en julio de 2018, el Presidente se reunió en Estados Unidos con los creadores de Google, Facebook, Amazon, Mercado Libre, entre otros y señaló a la prensa que se analizaron alianzas estratégicas con Chile en salud, educación, modernización del Estado y economía digital (Anexo 2).

Adicionalmente y casi en paralelo a este proyecto de ley, se busca dar las facilidades para la pronta implementación de la red 5G en materia de telecomunicaciones (Anexo 3 y 3.1). Es trascendental tener presente que los vehículos autónomos que se encuentra desarrollando y probando Uber y Google, requieren de la red 5G para operar.

Por otra parte, Uber suscribió durante el 2017 un convenio con Volvo, en donde ésta última entregará a Uber 24.000 unidades de vehículos autónomos, con plazo al año 2021.

"Artículo 16.- 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, el que podrá autorizarla de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento."

Según su parecer, este punto es el más delicado y grave del proyecto de ley, debido a la argumentación inicial que ha expuesto, ya que se busca realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, es decir, que la futura EAT Uber, pueda probar sus vehículos autónomos en Chile, autorizados por ley, con condiciones preferentes por tratarse de vehículos eléctricos y con la sola autorización de la Subsecretaría de Transportes. Es decir, por medio de este artículo, se abren las puertas a estas nuevas tecnologías, conforme a un reglamento que en la práctica es facultad presidencial por medio del Ministerio de Transportes y que no requiere del proceso parlamentario para su modificación y, de esa forma, el futuro del transporte de pasajeros y posiblemente también el de carga, quedará en manos de capitales internacionales, bajo la supuesta premisa de una mayor seguridad y modernidad, pero afectando a miles o millones de familias que quedarán sin sustento, ya que, tal como estas-empresas hoy depredan la actividad del taxi, a futuro lo harán por estos medios no tripulados y con un costo energético muchísimo menor, también con quienes se incorporen a trabajar con las aplicaciones. Dice que cumplen la misma función que el taxi, solo que con mayor tecnología en el mecanismo de contacto, pero también terminarán incluyendo todas las modalidades y tecnologías de transporte que tanto Uber como Google se encuentran desarrollando, es decir, autos, buses y camiones autónomos.

Insiste en que el Gobierno ha introducido a este proyecto de ley estos dos aspectos, pero a ellos ni siquiera a hecho referencia, sino que solo a las supuestas bondades de su propuesta, las cuales tampoco dan garantías a nuestro gremio y solo buscan que quienes irrumpieron ilegalmente, atropellando el Estado de Derecho, debido al adormecimiento de la autoridad que nada ha hecho por mejorar la operatividad del transporte remunerado de pasajeros regulado por el

Decreto 212 y valiéndose de la mala imagen del Taxi, para encontrar apoyo para un proyecto que busca monopolizar el transporte.

Cree que una política de futuro tan agresiva como a la que por medio de lo expresado se le está abriendo las puertas, afectará gravemente a todos quienes viven de la actividad del transporte de pasajeros y carga. Es evidente que, con la forma depredatoria que irrumpen los mercados, una vez acabada la competencia, los precios dejarán de ser un atributo, por lo que tenderán al alza y sin que mucho se pueda hacer, ya que tal como plantea el ejecutivo en este proyecto, no quieren que se regule tarifas ni cantidad de vehículos.

Dice que no se niega a las bondades de la tecnología, sin embargo, cree que la tecnología debe estar al servicio de la comunidad y no la comunidad al servicio de la concentración de riqueza por medio del uso de dicha tecnología.

Considera que el fondo real del proyecto de ley debiese ser estudiado incluso por el Tribunal Constitucional, así como también el Tribunal de la Libre Competencia, en post de buscar el beneficio del Pueblo Chileno y no el del interés de capitales extranjeros que, aunque pagasen un 10% de impuestos, será un ingreso bajo que no irá tampoco en ayuda de las miles de familias que se verán gravemente afectadas.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y los fundamentos contenidos en el mensaje, las señoras Diputadas y los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia. Se estima que es innegable la urgente necesidad de establecer condiciones mínimas para la operación de las aplicaciones de transportes.

Los integrantes de la Comisión se manifestaron contestes en cuanto a que las aplicaciones de transportes debían ser consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros, entendiendo que la plataforma o aplicación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

Asimismo, que debía establecerse la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT), a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que se consignara información de la empresa y también de los vehículos y conductores asociados. Lo anterior, para garantizar la transparencia a los usuarios sobre conductores y vehículos y poder fiscalizar el cumplimiento de condiciones de seguridad, entre otras.

También se manifestaron de acuerdo en que las EAT debían estar constituidas en Chile, mantener un canal oficial para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos, y contratar seguros de responsabilidad civil para los conductores y pasajeros. Y en cuanto a su operación, que debían entregar al usuario información suficiente que le permita optar por el mejor servicio disponible.

Asimismo, con el fin de velar por la seguridad de los pasajeros, que las exigencias para los conductores de contar con una licencia profesional clase A-1 y no tener en su certificado de antecedentes especiales anotaciones por determinados delitos de connotación social, eran del todo apropiadas. De igual manera, la delegación a un reglamento de los requerimientos técnicos, de antigüedad, seguridad y capacidad de los vehículos.

Parte importante se considera, además, que el proyecto de ley promueva el uso de las tecnologías por parte de los taxis en cualquiera de sus modalidades, permitiéndoles de ese modo utilizar aplicaciones de transporte tanto para contactar pasajeros como para utilizarlas como mecanismo de cobro distinto del taxímetro. Se busca igualar el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte, estableciéndoles a estas últimas exigencias sobre seguridad y vehículos, pero también incentivando que los taxis se incorporen a las tecnologías, de manera de que internalicen sus beneficios.

Igualmente se considera adecuado que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para adoptar decisiones en materia de movilidad y de tránsito, reciba información por parte de las EAT, y que se le faculte a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión.

Establece que las EAT deben entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros. Además, especifica que esa información pueda ser entregada en forma sincronizada o consolidada y en forma estadística e innominada. También que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está obligado a comunicar anualmente al Servicio de Impuestos Internos la información correspondiente a la identificación de los conductores y los vehículos adscritos a las EAT.

Respecto del catálogo de infracciones y de sanciones que contiene el proyecto, tanto para las EAT como para los conductores, expresan su asentimiento, ya que busca incentivar la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de las normas sobre seguridad establecidas.

Propone que las EAT puedan ser sancionadas pecuniariamente y, en su caso, la cancelación de éstas del Registro de Empresas de Aplicación de Transportes. A los conductores, a su vez, se les aplica las sanciones establecidas en el artículo 194 del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito. También

que se sancione con multa al pasajero que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control.

Se acoge la definición de las EAT como toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de los usuarios un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido.

El proyecto de ley en informe fue perfeccionado en este trámite legislativo al acogerse una serie de indicaciones, dando mayor precisión y claridad a su texto; cambios que más adelante se sintetizan:

1.- Dentro de la definición de las EAT, se precisa que se trata de transporte menor de pasajeros.

2.- En el Registro que se crea se contendrá la nómina de las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT) y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones.

3.- En los antecedentes que se deben consignar en el Registro se agregan:

i.- Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región. Estarán habilitados solo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda.

ii.- Las EAT y los conductores deberán señalar una dirección de correo electrónico habilitada para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirá la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4.- Se establece la obligación para las EAT de informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los conductores con los que operan y la baja de éstos de sus servicios, los que serán eliminados del registro si no prestaren servicios en una de las demás EAT inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las EAT en el plazo de 10 días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.

5.- Se limita el registro solo a vehículos de propiedad de personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas EAT.

6.- Se adicionan los siguientes requisitos para la prestación del servicio:

i.- Contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos y pasajeros, y de vida para el conductor, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento, y

ii.- Operar solo con conductores inscritos en el registro;

iii.- Operar solo con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica.

7.- Se precisa que los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.

8.- Las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que defina el reglamento deben corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos.

9.- Se excepciona al taxi colectivo de la posibilidad de adscribirse a una o más EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.

10.- Se prohíbe a las EAT realizar servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, los que solo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo. Lo anterior, se sanciona de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.

11.- Se establece la obligación para el Ministerio de informar a Carabineros de Chile, para fines de fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normativa complementaria.

12.- Se incorporan para los conductores las siguientes infracciones graves:

i.- Comprometer, ofrecer, comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro;

ii.- Conducir por una ruta ineficiente distinta de la sugerida en la aplicación;

iii.- 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;

iv.- Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT, y

v.- Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.

Se consideran leves las demás infracciones a esta ley o su reglamento.

13.- Se hace de competencia del juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la infracción el conocimiento de estas infracciones.

14.- Se hace imperativo para la Subsecretaría de Transportes el revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro

por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

15.- Se agrega la sanción de suspensión de licencia por el término de seis meses al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2°. Al pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte recae una sanción por el juez de policía local de multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente recae una sanción de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

16. Se precisa que las condiciones de operación que puede establecer el Ministerio a las EAT y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, serán solo para efectos de fijar medidas para favorecer el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, determinando para tales efectos requerimientos técnicos tarifarios, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros. Se adiciona que, no obstante lo anterior, el Ministerio podrá establecer condiciones preferentes para vehículos de transporte remunerado de pasajeros, que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración del transporte público o los medios no motorizados de transporte.

17.- Se incorpora la obligación para el Ministerio de realizar anualmente evaluaciones y estudios, que le permitan definir fundadamente el número de conductores y vehículos que podrán operar en el registro, de manera de atender adecuadamente las necesidades de oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros a nivel de cada región, considerando las condiciones de congestión y contaminación particulares de cada zona del país.

18.- Se preceptúa que los vehículos station wagon y con tracción a las 4 ruedas que a la fecha de publicación de la presente ley se encuentren autorizados para prestar servicios de transporte de turistas, de conformidad con lo dispuesto en el decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que operen con una plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de tales vehículos, quedarán sujetos a las reglas establecidas en esta ley.

19.- Se mandata que durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, los conductores deban inscribirse en el Registro a que alude el artículo 2°. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo solo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de 12 meses, el Ministerio definirá fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley.

El Ministerio mantendrá a disposición, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para

nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.

Puesta en votación general la idea de legislar, se **APRUEBA POR UNANIMIDAD.**

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.-

Artículo 1°.-

Este artículo, que define el concepto de Empresa de Aplicación de Transportes (EAT), y las considera a ellas y los servicios que presten como de transporte remunerado de pasajeros, de conformidad a los requisitos que fije esta ley y su reglamento, **fue objeto de una indicación complementaria de los diputados Álvarez, Saavedra, Cicardini, Bianchi, Ossandón y Sabag,** para intercalar en el inciso primero, luego de la oración “administrador o conductor de un vehículo,” antes de la coma (,), la frase: “de transporte menor de pasajeros”.

El artículo, con la indicación, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN Y LOS DIPUTADOS SEÑORES KARIM BIANCHI, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 2°.-

Este artículo, que crea el Registro de Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, y obliga a consignar antecedentes que indica, fue objeto de una indicación complementaria suscrita por las señoras diputadas **Jenny Álvarez, Daniela Cicardini (reemplazo Marcos Ilabaca) y Ximena Ossandón,** y los señores diputados **René Alinco, Karim Bianchi, Nino Baltolu (reemplazo Juan Antonio Coloma), René Manuel García, Félix González, Javier Hernández, Jaime Mulet, Iván Norambuena y Leopoldo Pérez,** que hace extensivo tal registro a los conductores habilitados por región, modificando sus letras d) y e) en tal sentido.

El artículo, con la indicación, fue aprobado en forma unánime.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ, DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO MARCOS ILABACA) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, NINO BALTOLU (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ

MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 3°.-

Este artículo, que indica que el Registro será de consulta pública y encarga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la responsabilidad en la confección y custodia de las bases de datos, debiendo resguardar aquéllos de tipo personal de conformidad con la ley, estando facultado para establecer cobros por la inscripción en el registro y por la emisión de documentos, **fue objeto de una indicación complementaria, suscrita por las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Félix Gozález, Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García,** para obligar a las EAT a informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los conductores con los que operan y la baja de éstos de sus servicios, que serán eliminados si no lo prestaren en una de las demás EAT inscritas, pudiendo registrarse solo vehículos de propiedad de personas naturales y con un máximo de dos.

El artículo, con la indicación, fue aprobado en forma unánime.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 4°.-

Este artículo, que exige para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, que las EAT deban inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que indica, fue objeto de una **indicación complementaria suscrita por las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores René Alinco, Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García,** para agregar la exigencia de contar con seguros de responsabilidad civil tanto para vehículos como pasajeros y de vida para el conductor, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento.

El artículo, con la indicación, fue aprobado en forma unánime.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 5°.-

Este artículo que contiene los requisitos para que las EAT puedan operar fue objeto del siguiente tratamiento:

Se presentaron sendas **indicaciones complementarias suscritas por las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y por los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García,** que incorpora dos exigencias adicionales, que son: operar solo con conductores inscritos en el registro y con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Se presentó, asimismo, **una indicación complementaria suscrita por el diputado señor Mulet,** que preceptúa que en ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica.

El artículo, con las indicaciones, fue aprobado en forma unánime.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 6°.-

A este artículo, que indica los requisitos necesarios para ser conductor de vehículos adscritos a una EAT, **se presentaron las siguientes indicaciones complementarias:**

1.- De las señora diputadas Jenny Álvarez, Daniella Cicardini, Ximena Ossandón, Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, aprobada por mayoría de votos (en contra Jaime Mulet), para reemplazar la mención “clase A-1” por “para conducir vehículos de transporte de pasajeros”.

2- De la señora diputada Ximena Ossandón, y los señores diputados René Alinco, René Manuel García, Gustavo Sanhueza (reemplazo Juan Antonio Coloma), Javier Hernández, Marcos Ilabaca, Leopoldo Pérez y Jorge Sabag, para eliminar después de la palabra “asimismo” hasta el final del párrafo.

El artículo, con las indicaciones, fue aprobado por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LA SEÑORA DIPUTADA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. SE ABSTUVO LA SEÑORA DIPUTADA DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ).

Artículo 7°.-

Este artículo, que prescribe que los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio, **fue objeto de una indicación complementaria suscrita por las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, que precisa que tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos.**

El artículo, con la indicación, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 8°.-

A este artículo, que preceptúa que los taxis en cualquiera de sus modalidades podrán adscribirse a una EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro y que los taxis que operen con estas aplicaciones deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte, **se presentaron sendas indicaciones complementarias a su inciso primero:**

1.- Del diputado señor Félix González, para permitir que los taxis, en cualquiera de sus modalidades, puedan adscribirse a una o más EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.

2. De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Raúl Soto, Leopoldo Pérez y René Manuel García, que agrega luego de la mención “en cualquiera de sus modalidades,” la siguiente frase: “a excepción de la modalidad de taxi colectivo,”

El artículo, con las indicaciones, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 9°.-

A este artículo, que preceptúa que los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, solo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo, **fue objeto de sendas indicaciones complementarias:**

1.- De la diputada señora Ximena Ossandón y de los diputados señores René Alinco, René Manuel García, Félix González, Marcos Ilabaca, Gustavo Sanhueza, Javier Hernández, Leopoldo Pérez y Jorge Sabag, que precisa su texto en el sentido de prohibir en forma expresa a las EAT realizar servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí; los que solo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

2.- De los diputados señores Raúl Soto, Jaime Mulet, René Manuel García y Leopoldo Pérez, para que las EAT que ofrezcan estos servicios, o bien a través de las mismas presten dichos servicios, sean sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.

El artículo, con las indicaciones, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 10.-

Este artículo, que obliga a las EAT a registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos

por los vehículos con y sin pasajeros, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento, sin que ello transgreda la ley sobre protección de datos personales, fue objeto de una indicación complementaria de las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, que obliga al Ministerio a proporcionar acceso a esta información a Carabineros de Chile para fines de fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normativa complementaria.

El artículo con las indicación fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, LEONARDO SOTO (REEMPLAZO DE MARCOS ILABACA), JAIME MULET E IVÁN NORAMBUENA.

Artículo 11.-

Este artículo, que preceptúa que las EAT serán responsables por las infracciones graves que indica, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para agregar las palabras “y los conductores” luego de la sigla EAT; y para reemplazar la mención “clase A-1” en su letra d), por la frase: “para conducir vehículos de transporte de pasajeros”.

2.- De la diputada señora Ximena Ossandón y los diputados señores René Manuel García, René Alinco, Jaime Mulet, Félix González, Javier Hernández e Iván Norambuena, que agregan los siguientes tipos infraccionales: Comprometer, ofrecer, comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro; Conducir por una ruta ineficiente distinta de la sugerida en la aplicación; 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; Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT.

3.- De los Diputados señores René Manuel García, Leopoldo Pérez, Jaime Mulet y Raúl Soto, que agrega el siguiente tipo infraccional: Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.

4.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para precisar que se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley o a su reglamento.

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, LEONARDO SOTO (REEMPLAZO DE MARCOS ILABACA) Y JAIME MULET.

Artículo 12.-

Este artículo, que establece la sanción para la EAT y para el conductor, en su caso, que incurra en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo 11, o leves en términos generales, y las agrava para el caso de reincidencia, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, que en su inciso segundo reemplaza la frase “las letras d) y e) del artículo 11” por la siguiente: “el artículo 11, según corresponda.”.

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, que reemplaza su inciso cuarto para indicar que será competente para conocer de estas infracciones el juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la infracción.

3.- De las Diputadas señoras Daniella Cicardini y Ximena Ossandón y de los diputados señores René Alinco, René Manuel García, Karim Bianchi, Javier Hernández, Felix González, Jaime Mulet, Jorge Sabag, que en su inciso final hace imperativo para la Subsecretaría de Transportes el que deba revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, NINO BALTOLU (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 13.-

Este artículo, que preceptúa que al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2º, se le aplicará lo dispuesto en el inciso primero del artículo 194 del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para en su inciso primero incorporar además la sanción de suspensión de su licencia de conductor por el término de seis meses.

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para reemplazar su inciso segundo por el siguiente: “El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con una multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con una multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.”.

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, NINO BALTOLU (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 14.-

Este artículo, que señala que los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, sobre protección al consumidor, **fue aprobado por unanimidad sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS DANIELLA CICARDINI (REEMPLAZO JENNY ÁLVAREZ) Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, NINO BALTOLU (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 15.-

Este artículo, que indica que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las EAT, mediante resolución fundada del Ministro o Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para en su inciso segundo: En la frase “a efectos de establecer medidas para el acceso” intercala la palabra “favorecer” entre la preposición “para” y el artículo “el”. Reemplaza la palabra “estableciendo” por “fijando”. Intercala la palabra “tarifarios,” luego de la mención “requerimientos técnicos,”

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez y Ximena Ossandón, y de los diputados señores René Alinco, Karim Binchi y Leopoldo Pérez, para reemplazar el inciso tercero por el siguiente:

“No obstante lo anterior, el ministerio podrá establecer condiciones preferentes para vehículos de transporte remunerado de pasajeros, que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración del transporte público o los medios no motorizados de transporte.”.

El artículo con las indicaciones fue aprobado por mayoría de votos.

VOTÓ A FAVOR LA SEÑORA DIPUTADA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. EN CONTRA LO HIZO EL DIPUTADO SEÑOR JAIME MULET Y SE ABSTUVO LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ.

Artículo 16.-

Este artículo, que preceptúa que 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, el que podrá autorizarla de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento, fue **objeto de una indicación sustitutiva, patrocinada por las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, del siguiente tenor:**

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizará anualmente evaluaciones y estudios, que le permitan definir fundadamente el número de conductores y vehículos que podrán operar en el registro, de manera de atender adecuadamente las necesidades de oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros a nivel de cada región,

considerando las condiciones de congestión y contaminación particulares de cada zona del país.”.

La indicación sustitutiva fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Este **ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO**, que preceptúa que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis 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 noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. Los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia, **fue aprobado por unanimidad, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Este **ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO**, que preceptúa que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos, **fue aprobado, por unanimidad, con un solo cambio de tipo formal.**

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Indicación de la diputada señora Daniella Cicardini, para incorporar en el artículo segundo transitorio la siguiente frase, a continuación del punto final que pasará a ser seguido, del siguiente tenor:

“Considerando en lo anterior, el aumento del número de fiscalizadores a nivel regional con que contará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

Votada que fue la declaración de admisibilidad realizada por la señora Presidenta de la Comisión, ésta se rechazó por mayoría de votos, considerándose, por tanto, como una indicación inadmisibile.

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO .-

Este artículo fue incorporado al aprobarse, por unanimidad, una indicación de las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Biachi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, y cuyo tenor es el siguiente:

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO. - Los vehículos station wagon y con tracción a las 4 ruedas que a la fecha de publicación de la presente ley se encuentren autorizados para prestar servicios de transporte de turistas, de conformidad con lo dispuesto en el decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que operen con una plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de tales vehículos, quedarán sujetos a las reglas establecidas en la presente ley.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO.-

Este artículo fue incorporado al aprobarse, por unanimidad, una indicación de las diputadas señoras Jenny Álvarez y Ximena Ossandón, y los diputados señores René Alinco, Gustavo Sanhueza (reemplazo de Juan Antonio Coloma), Félix González, Javier Hernández,

Marcos Ilabaca y Sergio Bobadilla (reemplazo de Iván Norambuena), y cuyo tenor es el siguiente:

“ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO. – Durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, los conductores deberán inscribirse en el Registro a que alude el artículo 2°. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo solo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de 12 meses, el Ministerio definirá fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley.

El Ministerio mantendrá a disposición, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.”.

VOTARON A FAVOR LAS SEÑORAS DIPUTADAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS SEÑORES DIPUTADOS RENÉ ALINCO, GUSTAVO SANHUEZA (REEMPLAZO JUAN ANTONIO COLOMA), DIEGO PAULSEN (REEMPLAZO DE RENÉ MANUEL GARCÍA), FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, SERGIO BOBADILLA (REEMPLAZO DE IVÁN NORAMBUENA), LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

INDICACIONES RECHAZADAS.-

AL ARTÍCULO 1°.-

1.- De los señores diputados Leopoldo Pérez y René Manuel García, para reemplazar la frase de su inciso primero que indica “para todos los efectos” por la siguiente: “para efectos de esta ley y su reglamento”. (3x6).

2.- Del señor diputado Raúl Soto, para eliminar la expresión: “Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y asimismo sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.”. (0x9).

AL ARTÍCULO 2°.-

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, para intercalar luego de la sigla entre paréntesis “EAT”, la frase “y de conductores habilitados,” (12x0).

2.- De los señores diputados Leopoldo Pérez y René Manuel García, para intercalar en el inciso primero, después de la expresión “el registro,” la siguiente frase: “que se subdividirá por regiones” (12x0).

3.- Del diputado señor Mulet, para intercalar en el inciso primero, después de la expresión “el registro” la siguiente frase: “que se subdividirán por regiones” (12x0).

4.- Del diputado señor Raúl Soto, en artículo 2, literal d), agréguese la siguiente frase final: “, los que deberán encontrarse inscritos en el “Registro de Vehículos y Conductores de EAT; el cual a a su vez estará compuesto por los Registros Regionales.” (12x0).

5.- De la diputada señora Daniella Cicardini, para reemplazar la letra d) del artículo 2 por el siguiente:

“Los automóviles y conductores que presente servicios remunerado de pasajeros a través de una EAT, también deberán inscribirse en un registro especial que se habilitara por cada región, estando habilitado solo para prestar el servicio en la región donde esté inscrito.” (12x0).

6.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, para reemplazar la letra d) por la siguiente: “d) La inscripción de los conductores habilitados;” (12x0).

7.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, para agregar una letra e) nueva como sigue, pasando las actuales letras e) y f) a ser f) y g) respectivamente. “e) La identificación de los vehículos adscritos a las EAT;” (12x0).

8.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, en la actual letra e) que pasó a ser letra f) reemplaza la frase “La individualización de” por la siguiente:

“Las EAT y los conductores deberán señalar” (12x0).

AL ARTÍCULO 4°.-

1.- Del diputado señor Raúl Soto, en el artículo 4, sustitúyase el literal b) por el siguiente:

“b) Tener giro de empresa de servicios integrales de informática y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos, de acuerdo al código 72600.” (9x1).

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag: Agrega en la letra c) antes de punto y coma, la frase “u oficinas de atención al público.” (10x1).

3.- De la diputada señora Cicardini: Incorporar una nueva letra e) en el artículo 4, pasando la actual a ser f), del siguiente tenor:

“e) No exceder el número de vehículos autorizados para prestar el servicio, en virtud de lo establecido en el reglamento respectivo;”. (4x6).

AL ARTÍCULO 5°.-

1.- Del diputado señor Raúl Soto: En el artículo 5, literal a) sustitúyase la expresión “, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada” por la siguiente:

“, la que en caso alguno debe ser inferior a la establecida por el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a la resolución número 2089 del 2012” (0x8+2).

2.-Del diputado señor René Alinco: Reemplácese la letra e) por la siguiente: “Informar al conductor una vez iniciado el viaje el porcentaje de ganancia correspondiente al trayecto, el que no podrá ser inferior al 85% del total”. (1x7+3).

3.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García: f) Efectuar el cobro por sus servicios solo mediante medios electrónicos.” (3x6+2).

AL ARTÍCULO 6°.-

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, Intercala antes de la coma que sigue a la frase “haber acreditado ante la EAT”, la siguiente oración: “y ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones” (9+1).

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, Reemplaza la frase “los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni” por la siguiente: “a los delitos del artículo 3° y 5° de la ley N° 20.000; a los delitos previstos en el artículo 8°, 9°, 10°, 10 A y 14 D del Decreto 400 del 1978 del Ministerio de Defensa Nacional, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 17.798, sobre control de armas, ni a” (9+1).

3.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, Agrega un inciso final como sigue:

“Las EAT serán responsables del controlar el cumplimiento de los requisitos señalados precedentemente” (9+1).

4.- Del diputado señor Félix González, para reemplazar el artículo 6° por el siguiente: “Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, los conductores deberán inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que se señalan a continuación:

a) Poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.

b) No tener antecedentes penales relativos a los delitos previstos en el libro segundo, título séptimo, párrafos 5 y 6, título octavo, párrafos 1 y 2 y artículos 141 y 142 del Código Penal; a los delitos previstos en el artículo 8°, 9', 10°, 10 A y 14 D del Decreto 400 del 1978 del Ministerio de Defensa Nacional, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 17.798, sobre control de armas; ni a 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. (9+1).

5.- De la diputada señora Ximena Ossandón, Modifíquese el artículo 6°, para agregar luego de la expresión “delitos previstos en” lo siguiente: “los artículos 141 y 142 del Código Penal” (9+1).

6.- De la diputada señora Ximena Ossandón, Modíquese el artículo 6°, para agregar luego de la expresión “párrafos 5 y 6” lo siguiente: “título octavo, párrafos 1 y 2” (9+1).

7.- Del diputado señor Jaime Mulet, Incluir inciso segundo: “Los representantes de las EAT inscritas en el Registro a que se refiere el artículo 2° deberán verificar el cumplimiento de estos requisitos al momento de adscribir vehículos a sus plataformas tecnológicas y permitir el uso de tales por terceras personas distintas al dueño, siendo responsable del incumplimiento de los requisitos contemplados en el presente artículo. (9+1).

AL ARTÍCULO 7°.-

1.- Del diputado señor Alinco, Para reemplazarlo por el siguiente: “Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento”. (3x7).

2.- De la diputada señora Cicardini, Incorpórese en el Artículo 7 a continuación de la expresión “deberán” la siguiente frase: “tener una cilindraje superior a 2.4 cc color definido y” (2x8).

3.- De los diputados señores Leopoldo Pérez y René Manuel García, Para sustituir la expresión "que se definan en el reglamento" por siguiente frase "establecidas en la presente ley" (2x7+1).

4.- Del diputado señor Jaime Mulet, Para sustituir la expresión “que se definan en el reglamento” por la siguiente frase “establecidas por ley” (2x7+1).

5.- De la diputada señora Daniella Cicardini, para reemplazar la frase “, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio” por “, y exhibir una placa patente de diferente color que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.”. (9x1).

5.- Del diputado señor Jaime Mulet, Agrégase después del punto aparte, pasando a ser un punto seguido, el siguiente texto “ Con todo el ministerio deberá privilegiar en las exigencias técnicas de los vehículos criterios de cilindrara, ambientales, de autonomía, eficiencia, y seguridad, establecidas para los taxis básicos” (10x0).

6.- Del diputado señor Raúl Soto, En artículo 7, inciso primero, sustitúyase la expresión “que se definan en el reglamento” por “establecidas en la presente ley”. (2x7+1).

7.- Del diputado señor Raúl Soto, En artículo 7, agréguese el siguiente inciso final:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá, por resolución fundada, el número de vehículos que podrán inscribirse en el Registro señalado en la letra d) del artículo 2 de esta Ley por cada región. Sin embargo, dicho número no podrá exceder el 10% de los taxis inscritos, incluyendo sus submodalidades, en la Región de que se trate”. (0x9+1).

8.- Del diputado señor Jaime Mulet, Para agregar un nuevo inciso segundo, del siguiente tenor: El ministerio de Transporte y Telecomunicaciones establecerá, por resolución fundada, el número de vehículos que podrán inscribirse en el registro señalado en la letra d) del artículo 2° de esta ley por cada región. Dicho número no podrá exceder el 50% de los taxis inscritos, incluyendo sus sub – modalidades, en la región de que se trate”(0x8+2).

9.- De los diputados señores Leopoldo Pérez y René Manuel García, Para agregar un nuevo inciso segundo, del siguiente tenor:

"El ministerio de Transporte y Telecomunicaciones establecerá, por resolución fundada, el número de vehículos que podrán inscribirse en el registro señalado en la letra d) del artículo 2 de esta ley por cada región.

Dicho número no podrá exceder el 50% de los taxis inscritos, incluyendo sus submodalidades, en la región que se trate" (1x8+1).

AL ARTÍCULO 9°.-

1.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, Elimina el prefijo “pre” que acompaña a la palabra preestablecido. (10x0).

2.- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, Reemplaza el punto final por una coma y agrega la siguiente frase: “la que se encuentra excluida de la presente ley.” (10x0).

3.- Del diputado señor Jaime Mulet, Para agregar al termino del inciso, pasando el punto aparte a ser un punto seguido, la siguiente frase “quienes están excluidos en la presente ley” (10x0).

4.- Del diputado señor Raúl Soto, Agréguese al final del inciso primero del artículo 9, la siguiente expresión:

“..., quienes están excluidos en la presente ley.” (10x0).

AL ARTÍCULO 11.-

1.- Del diputado señor René Alinco, letra d), para modificarla de la siguiente forma: “Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional A o no cumplan los requisitos de la presente ley”. (10x0).

2.- Del diputado señor Félix González. Reemplázase la letra d) del artículo 11° del proyecto de Ley por la siguiente: “Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional clase A o no cumplan los requisitos de la presente ley, y”. (10x0).

3. De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniella Cicardini y Ximena Ossandón, y los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag. Agrega las siguientes letras f), g), h), i) y j) nuevas:

f) Comprometer, ofrecer, comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro;

g) Conducir por una ruta ineficiente distinta de la sugerida en la aplicación, causando un perjuicio económico al pasajero;

h) Efectuar cobros en dinero efectivo;

i) 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; y

j) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT." (10x0).

4.- Del diputado señor Raúl Soto. En artículo 11, agréguese un nuevo literal f):

f) Ofrecer u operar servicios existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí" (**no se vota. Artículo 296 del Reglamento**).

5.- Del diputado señor Juan Antonio Coloma, para eliminar la nueva letra g) incorporada a su texto. (7x2).

6.- Del diputado señor Karim Bianchi, para incorporar una nueva letra con el siguiente texto: "Tomar pasajeros fuera de la región informada en el registro.". (3x6).

7.- De la diputada señora Daniella Cicardini, para incorporar una nueva letra del siguiente tenor: "Efectuar cobros en dinero efectivo.". (10x0).

AL ARTÍCULO 12.-

1.- Del diputado señor Raúl Soto, para sustituir los guarismos 10, por "100" y 100 por "1000"; los los guarismos 20, por "200" y 200 por "2000". (10+1).

2.- De los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez, para reemplazar el inciso primero por el siguiente:

"Las EAT que incurran en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo anterior, serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 50 ni superior a 300 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 100 unidades tributarias mensuales ni superiores a 500 unidades tributarias mensuales.". (6x4+2).

3.- Del diputado señor Raúl Soto, para agregar el siguiente inciso tercero, pasando el tercero a ser cuarto, este quinto y, su vez, el quinto, sexto;

“En el caso del conductor que sea responsable de la conducta indicada en el literal f), se le sancionará con multa de entre 20 y 50 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT.”. (12x0).

4.- Del diputado señor Raúl Soto, inciso cuarto, para sustituir la expresión: “Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales...” por “Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 20 ni superior a 50 unidades tributarias mensuales...”. (10+1).

5.- Del diputado señor Raúl Soto, inciso cuarto, para sustituir la expresión: “... y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.” por “y en el caso del conductor será de 10 unidades tributarias mensuales además del retiro de circulación del vehículo con que se cometió la infracción.”. (10+1).

AL ARTÍCULO 13.-

1.- Del diputado señor Raúl Soto, para intercalar después de “Al conductor” y antes de “ de un vehículo que realice”, la siguiente expresión: “que deba estar inscrito en los términos del literal d) del artículo 2,” (9+1).

2.- Del diputado señor Raúl Soto, para intercalar después de “que realice servicios de transporte” y antes de “sin estar adscritos”, la siguiente frase: “que preste servicio sin encontrarse inscrito en el Registro a que se refiere esta disposición o...” . (9+1).

3.- Del diputado señor Raúl Soto, para suprimir la expresión “menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o” (9+2).

4.- Del diputado señor Karim Bianchi, para incorporar el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Adicionalmente, si el conductor es reincidente en alguna de las conductas descritas en el anterior artículo 11, se le suspenderá su licencia de conducir por un período de seis meses.”. (8x3).

AL ARTÍCULO 14.-

- Del diputado señor Raúl Soto, para reemplazar la expresión “se registrarán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor.”, por la siguiente: “en su calidad de proveedor según lo dispuesto en el artículo 1 numeral segundo de la Ley N° 19496, se registrarán por lo dispuesto en dicha ley en lo relativo a la protección del consumidor.”. (10x1).

AL ARTÍCULO 15.-

1.- Del diputado señor Raúl Soto, inciso segundo, para sustituir la expresión: “cobertura” por “seguridad”. (9+1).

2.- De la diputada señora Daniella Cicardini y de los diputados señores Jaime Mulet y René Manuel García, para incorporar en el inciso segundo, a continuación de la frase “tecnológicos o administrativos”, lo siguiente:

“Una tarifa base neta para todos los vehículos que operan en las EAT, que no puede ser inferior al 70% de la tarifa ya regulada; por su parte las EAT no podrán cobrar una comisión superior al 15% de la tarifa bruta al conductor,”. (11+1).

3.- Del diputado señor Jaime Mulet, para incorporar los siguientes incisos, como cuarto y quinto:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá los parámetros para la determinación de la tarifa base neta que se cobre para los vehículos particulares que presten el servicio de transporte remunerado de pasajeros mediante el uso de las aplicaciones inscritas por las EAT, que deberá regirse por el rango de precios establecidos por el panel de expertos del artículo 14 de la ley N°20.378, que crea el subsidio nacional para el transporte público de pasajeros. Tal parámetro de precios se deberá establecer de forma diferenciada por cada una de las regiones tomando en consideración la geografía y la cantidad de vehículos autorizados que prestan el servicio de transporte público de pasajeros. Con todo, las tarifas que se determinen y regulen para los cobros mediante el uso de estas aplicaciones no podrán ser inferiores a las que se encuentran reguladas y establecidas para los taxis en todas sus modalidades y, en aquellas regiones en que no exista regulación de tarifas, éstas no podrán ser inferiores a las tarifas exigidas para la Región Metropolitana.”. (10x1+1).

4.- Del diputado señor Raúl Soto, para en el inciso tercero suprimir la expresión “o modalidad”. (12x0).

5.- De las diputadas señoras Álvarez, Cicardini y Ossandón y de los diputados señores Saavedra, Bianchi y Sabag, para en el inciso tercero reemplazar la mención “el Ministerio” por la frase: “No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”. (12x0).

AL ARTÍCULO 16.-

Del diputado señor Raúl Soto, para eliminar la frase “o modalidades de transporte”. (11x0).

AL ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.-

De la diputada señora Daniella Cicardini, para reemplazar:

a.- “Seis” por “tres”

b.- “Noventa” por “sesenta”. (11x0)

AL ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO.-

De la diputada señora Daniella Cicardini, para incorporar un nuevo artículo tercero transitorio del siguiente tenor:

“Solo podrá inscribirse en el registro de las EAT un número de automóviles equivalente al 50% de los taxis básicos inscritos en el registro de los servicios de transporte de pasajeros en cada región del país, dentro del plazo de un año de entrada en vigencia de esta ley. Dicho porcentaje será revisado cada 2 años contados desde la entrada en vigencia de la ley, según los disponga en la reglamento.”. (10+1).

AL ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO.-

- De las diputadas señoras Jenny Álvarez y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi, Jorge Sabag, Leopoldo Pérez y René Manuel García, para agregar el siguiente artículo transitorio nuevo:

“ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO. – Durante los primeros 6 meses de vigencia de esta ley, las EAT deberán informar al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones los conductores con los que operen y solicitar su registro, conforme a lo dispuesto en el artículo 3°. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por un plazo de 12 meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores por otros que se den de baja del referido Registro.

Al término del referido plazo de 12 meses, el Ministerio definirá fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16° de la presente ley.

El Ministerio mantendrá a disposición, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.”. (11+1).

- De las diputadas señoras Jenny Álvarez, Daniela Cicardini y Ximena Ossandón, y de los diputados señores Gastón Saavedra, Karim Bianchi y Jorge Sabag, para agregar el siguiente artículo transitorio nuevo:

ARTÍCULO QUINTO TRANSITORIO. – La obligación de contar con un medio electrónico de pago a que se refiere el artículo 5° letra f) y 11° letra h) comenzará a regir en el plazo de 12 meses contados de la entrada en vigencia de esta ley. **(no se vota. Artículo 296 del Reglamento).**

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY:

“TÍTULO I

DE LAS EMPRESAS DE APLICACIÓN DE TRANSPORTES Y SU REGISTRO

Artículo 1°.- Se denominará Empresa de Aplicación de Transportes, en adelante “EAT”, a toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo **de transporte menor de pasajeros**, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y asimismo sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.

Los servicios a que se refiere el inciso anterior deberán prestarse por las EAT de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.

Artículo 2°.- Créase un Registro que contendrá la nómina de las Empresas de Aplicación de Transportes y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes en el que se consignarán los siguientes antecedentes:

a) Antecedentes sobre la constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario, y domicilio en Chile;

b) La individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT, como asimismo su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región;

c) La descripción y denominación de los servicios y aplicaciones ofrecidas por la EAT, con la especificación detallada de las plataformas y tecnologías con que cuenta;

d) **Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región; estarán habilitados solo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda;**

e) **Las EAT y los conductores deberán señalar una dirección de correo electrónico habilitada para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirá la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y**

f) Los demás antecedentes necesarios para la autorización, fiscalización y control de los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados mediante vehículos adscritos a las EAT que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 3°.- El Registro será de consulta pública.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el responsable de la confección y custodia de las bases de datos que integren el Registro y aquellas que se conformen con motivo de su operación, debiendo resguardar los datos personales que estén incluidos en ellas conforme al marco legal vigente sobre protección de datos personales.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas y el procedimiento de inscripción y actualización de la

información en el referido Registro, y estará facultado para establecer cobros por la inscripción en el Registro y por la emisión de documentos.

Las EAT deberán informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los conductores con los que operan y la baja de éstos de sus servicios, los que serán eliminados del registro si no prestaren servicios en una de las demás EAT inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las EAT en el plazo de 10 días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.

Solo podrán registrarse vehículos de propiedad de personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas EAT.

TÍTULO II

DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 4°.- Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las EAT deberán inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que se señalan a continuación, según las especificaciones que señale el reglamento:

- a) Ser personas jurídicas constituidas en Chile;
- b) Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos;
- c) Mantener de manera permanente a disposición de los usuarios medios de comunicación para consultas, reclamos o denuncias;
- d) **Contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos y pasajeros, y de vida para el conductor, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento, y**
- e) Las demás que señale el reglamento.

Artículo 5°.- Las EAT inscritas en el Registro deberán cumplir con, a lo menos, los siguientes requisitos de operación:

- a) Otorgar información al usuario sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo al requerimiento efectuado, y el tiempo y costo estimado del traslado, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada;
- b) **Operar solo con conductores inscritos en el registro;**
- c) Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a menos que éste decida cambiar la ruta o trazado. En el caso que el recorrido incluya pago de peajes, estos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente;

d) Informar al pasajero la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor con su nombre y la calificación efectuada por otros usuarios;

e) **Operar solo con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, y**

f) Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento.

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica.

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.

Artículo 7°.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.

Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos.

Artículo 8°.- Los taxis en cualquiera de sus modalidades, **con excepción de la de taxi colectivo**, podrán adscribirse a una **o más** EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.

Los taxis que operen con estas aplicaciones deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte.

Artículo 9°.- **Prohíbese a las EAT realizar servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, los que solo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.**

Las EAT que ofrezcan estos servicios o bien a través de las mismas presten dichos servicios, serán sancionados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.

TÍTULO III

DE LA GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Artículo 10.- Las EAT deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento.

La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley. **El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará acceso a esta información a Carabineros de Chile para fines de fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normativa complementaria.**

Para los efectos indicados en el inciso precedente, las EAT deberán entregar un acceso seguro al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las interfaces que defina el reglamento, para acceder a información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento. Esta información deberá entregarse de manera que no pueda asociarse en ningún caso a una persona determinada.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá también solicitar reportes de dicha información a las EAT.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar anualmente al Servicio de Impuestos Internos, en la forma que este último determine mediante resolución, los antecedentes de que disponga en el Registro, correspondientes a la letra d) del artículo 2° de la presente ley.

TÍTULO IV

SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 11.- Las EAT y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves:

- 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, aun cuando no sea requerida regularmente;
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional **para conducir vehículos de transporte de pasajeros** o no cumplan los requisitos de la presente ley;
- e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada;
- f) **Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro;**
- g) **Conducir por una ruta ineficiente, distinta de la sugerida en la aplicación;**
- h) **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;**

i) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT, y

j) Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.

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

Artículo 12.- Las EAT que incurran en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo anterior, serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 20 unidades tributarias mensuales ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

En el caso del conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en el artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3 y 10 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT.

Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.

Será competente para conocer de estas infracciones el juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la infracción.

La Subsecretaría de Transportes **deberá** revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

Artículo 13.- Al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2°, **será sancionado con la suspensión de su licencia de conductor por el término de seis meses y se le aplicará lo dispuesto** en el inciso primero del artículo 194 del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito. 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.

El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con una multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con una multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

TÍTULO V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 14.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor.

Artículo 15.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las EAT, mediante resolución fundada del Ministro o Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Estas condiciones se exigirán a las EAT y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para **favorecer** el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, **fijando** para tales efectos requerimientos técnicos, **tarifarios**, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.

No obstante lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones preferentes para vehículos de transporte remunerado de pasajeros que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración del transporte público o los medios no motorizados de transporte.

Artículo 16.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizará anualmente evaluaciones y estudios que le permitan definir fundadamente el número de conductores y vehículos que podrán operar en el registro, de manera de atender adecuadamente las necesidades de oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros a nivel de cada región, considerando las condiciones de congestión y contaminación particulares de cada zona del país.

ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis 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 noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. Los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia.

ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO.- El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.”.

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO. - Los vehículos station wagon y con tracción a las 4 ruedas que a la fecha de publicación de la presente ley se encuentren autorizados para prestar servicios de transporte de turistas, de conformidad con lo dispuesto en el decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que operen con una plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de tales vehículos, quedarán sujetos a las reglas establecidas en la presente ley.

ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO. – Durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, los conductores de vehículos adscritos a las EAT deberán inscribirse en el Registro a que alude el artículo 2°. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo solo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de doce meses, el Ministerio de transportes y Telecomunicaciones definirá fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley.

El Ministerio de transportes y Telecomunicaciones mantendrá información actualizada sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.”.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 11 de enero de 2019.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 7 y 21 de agosto; 3, 4 y 25 de septiembre; 2, 9 y 16 de octubre; 6, 7, 13, 20 y 27 de noviembre y 18 diciembre de 2018; y 8 de enero de 2019, con la asistencia de las diputadas señoras Jenny Álvarez Vera (Presidenta) y Ximena Ossandón Irrarázabal, y de los diputados señores René Alinco Bustos, Juan Antonio Coloma Álamos, René Manuel García García, Félix González Gatica, Karim Bianchi Retamales, Javier Hernández Hernández, Marcos Ilabaca Cerda, Jaime Mulet Martínez, Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Jorge Sabag Villalobos.

Asimismo, concurrieron los señores diputados Pablo Prieto Lorca, Juan Luis Castro González, Nino Baltolu Rasera, Gustavo Sanhueza Dueñas, Diego Paulsen Kehr, Sergio Bobadilla Muñoz y las señoras diputadas Francesca Muñoz González y Daniella Cicardini Milla.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión