

SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

BOLETÍN N° 11.934-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en segundo informe, el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “simple”, el 11 de marzo del año en curso.

REAPERTURA DEL DEBATE

Se deja constancia que, con fecha 18 de marzo del presente año, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento del Senado, la Comisión aprobó la reapertura del debate sobre el proyecto de ley en estudio, una vez que éste ya había sido despachado en su totalidad.

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

El inciso cuarto del artículo 12 y el inciso segundo del artículo 14 del proyecto, son de naturaleza orgánica constitucional, toda vez que radican en los Juzgados de Policía Local el conocimiento y fallo de las infracciones contempladas en la iniciativa.

Sin perjuicio, y como complementos indispensables de tales preceptos, también comparten tal carácter normativo, los artículos 11, 13 y 14 (sólo en lo referente a los ilícitos contravencionales contemplados en esta última disposición).

La calificación de tales preceptos se hace en conformidad con lo contemplado en el inciso primero del artículo 77 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, las disposiciones mencionadas deben ser aprobadas por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 del texto constitucional.

ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El artículo 2° del proyecto dispone la creación de un registro electrónico, en el cual se consignan diversos antecedentes de las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), de los conductores adscritos a las mismas y de los respectivos vehículos.

El inciso tercero del artículo 3°, en lo pertinente, faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para fijar cobros por la inscripción en el registro de empresas de aplicación de transportes y conductores habilitados y por la emisión de documentos.

A su vez, el artículo 7° consagra, como exigencia para los vehículos que operen con las aplicaciones en examen, el que los mismos exhiban un distintivo que permita identificarlos como tales. Este implemento, se resalta, está contemplado dentro de las estimaciones efectuadas por el informe financiero de la iniciativa, sosteniéndose en dicho documento que su venta a los particulares permitirá solventar el costo de su adquisición.

A su turno, los artículos 12, 13 y 14 del proyecto contemplan distintas hipótesis de infracciones sancionadas con multas a

beneficio estatal, elemento considerado, asimismo, en el referido informe financiero, en términos de recaudación fiscal.

Por último, el artículo quinto transitorio dispone que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación del proyecto de ley en referencia, durante el primer año de vigencia, será financiado con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Hacienda de suplementar dichas cantidades con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público.

En consecuencia, las citadas disposiciones deben ser conocidas por la Comisión de Hacienda, en tanto inciden en materias financieras del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

- - - - -

A una de las sesiones en que la Comisión trató el proyecto, asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Álvaro Elizalde Soto

- - - - -

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; de la Asesora Legislativa de la Ministra, señora Josefina Hübner; de la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya, y del Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez.

Asistieron como oyentes:

De Didi Chile: el Asesor Comunicacional, señor Rodrigo Suárez y el Representante, señor Gonzalo Bassaber.

De la Asociación Gremial de Taxis Independientes de Viña del Mar (AGRETAXIS): el Secretario, señor Alexis Hernández, y los Dirigentes, señores Francisco Hidalgo y Marcelo Fernández.

De CONATACH: los Voceros, señores Claudio Morales, Víctor Adasme, José Badilla, Carlos Calderón, Carlos Muñoz y Eduardo Vilches.

De la Confederación de Taxis de Regiones: los Dirigentes, señores Luis Dubó y Alejandro Mesa.

De ALLRIDE: el cofundador, señor Bernardo Bacigalupo.

De la Multigremial del Transporte Menor de Chile (MTM): el Presidente, señor Mario Hidalgo y los Dirigentes, señores Iván Muñoz y Andrés Torrejón.

Además, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor García Huidobro, señores Cristián Rivas y Felipe Álvarez; del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Karen Herrera; del Honorable Senador señor Soria, señor Cristian Beltrán; del Honorable Senador señor Galilea, señora Camila Madariaga; del Comité de Renovación Nacional e Independientes, señores Octavio Tapia y Cristián Carvajal; del Comité Demócrata Cristiano, señoras Constanza González y Javiera Cabezas; del Comité del Partido Socialista, señor Francisco Aedo; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Consuelo Miranda y señor Tomás de Tezanos; de Libertad y Desarrollo, señores Esteban Ávila y Rubén Valdivia, y de la Segpres, señora Javiera Garrido y señores Pedro Arancibia, Daniel Lara, Benjamín Ruz y Roiter Schalchly.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: ---.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:
N^{os} 7, 10, 13, 28, 33, 54, 76 bis, 80, 86.a, 90.a y 90.b.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: N^{os} 36, 37 bis, 38, 39, 42, 46, 48, 55 ter, 55 quáter (primera parte de la indicación), 67, 74, 78, 79, 81, 89, 91 y 97.

IV.- Indicaciones rechazadas: N^{os} 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 8 bis, 9, 9 bis, 11, 15, 18, 19, 20.a, 20.b, 20, 21, 23, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 32 bis, 33.a, 34, 35, 37, 41, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 65 bis, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 82, 83, 86.b, 86, 87, 88, 90, 92, 92 bis, 93, 94, 95, 95 bis y 96.

V.- Indicaciones retiradas: N^o 55 bis.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: N^{os} 12, 14, 16, 17, 22, 24, 26, 40, 43, 55 quáter (segunda parte de la indicación), 55 quinquies, 60, 84, 85, 85 bis y 96 bis.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las ciento dieciocho indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

Indicación N^o 1

1.- De la Honorable Senadora señora Allende, para agregar, en todas las disposiciones del proyecto, antes del vocablo "conductor" la palabra "trabajador".

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, expresó que el punto abordado por la misma trata una cuestión fundamental del proyecto, con repercusiones en todo el articulado de la iniciativa, ya que establece el carácter laboral del vínculo entre las empresas de aplicaciones y el conductor, circunscribiendo, a su vez, las funciones de este último.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que la posición del Ejecutivo sobre el particular es clara, a saber, tratar estas materias en un proyecto distinto, de autoría de S.E. el Presidente de la República, que aborda la regulación de la relación entre las empresas de aplicaciones y las personas que se desempeñan en ellas (Boletín N° 12.618-13).

En esa línea, señaló que no se debe perder de vista la naturaleza de los servicios en este contexto, los cuales, a través de la presente iniciativa, se pretende regular, a fin de superar el escenario actual en donde no existe normativa al respecto.

De ese modo, agregó, se debe reconocer la forma en que tales prestaciones se ejecutan, las que son desarrolladas por personas que destinan su tiempo y su vehículo para tales efectos.

Asimismo, expresó que en dicho esquema no se cumplen las características tradicionales de dependencia, propias de una relación laboral, ya que, por ejemplo, no existe una jornada de trabajo, ni la obligación del conductor de realizar un trabajo diario siguiendo las instrucciones del empleador, como tampoco la sujeción a la vigilancia directa de este último, ni mantenerse a su disposición.

Es así, añadió, como es el propio conductor el que define los horarios en que operará, como, asimismo, si acude o responde a las solicitudes de viajes de los usuarios.

Todo lo anterior, reiteró, da cuenta de una relación distinta de la laboral.

En consecuencia, manifestó que la posición del Ejecutivo en este punto es mantener sólo el vocablo “conductor”, dejando que el debate acerca de las cuestiones laborales se desarrolle en el marco de la iniciativa previamente indicada.

El Honorable Senador señor Letelier, concordó con quien le antecedió en el uso de la palabra en lo referente a que la discusión sobre las materias relacionadas con cuestiones laborales deba darse en una instancia distinta, estimando que la regulación que se proponga con tal finalidad debe considerar que el particular se aleja de la noción

tradicional de jornada del trabajo, de ahí que recomiende que dichos tópicos sean tratados en un nuevo Capítulo del Código del Trabajo, reconociendo, de igual modo, que los conductores en este ámbito se ven sujetos, en los hechos, a la celebración de un contrato de adhesión, cuyas condiciones vienen dadas por la empresa de aplicaciones de transporte de que se trate.

En consecuencia, prosiguió, el proyecto de ley en estudio debe abocarse al examen de los asuntos referentes a la operación de las citadas compañías en nuestro país, desde una óptica regulatoria, con la finalidad de fijar reglas claras a las que aquéllas deberán ceñir sus servicios.

Por consiguiente, recomendó rechazar la presente indicación, a fin de que estos temas sean tratados, en la discusión legislativa pertinente, en la Comisión de Trabajo y Previsión Social de la Corporación.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, expresó que él es coautor¹ de una iniciativa que reconoce el carácter laboral de la relación entre los trabajadores de aplicaciones y estas últimas **(Boletín N° 12.497-13)**.

Sin perjuicio de lo anterior, se manifestó a favor de que el debate de dichas materias se lleve a cabo en la instancia legislativa con competencia en estas materias, a saber, la Comisión aludida por quien le antecedió en el uso de la palabra.

Por ende, indicó que su rechazo a la indicación en análisis no se debe a un desconocimiento de la naturaleza laboral de la relación en cuestión, sino a entender que la presente iniciativa no es la idónea para que se lleve a cabo una discusión seria y completa de todos los aspectos que involucra una regulación de esa envergadura.

Por último, consultó acerca del estado de tramitación del proyecto de ley que el Ejecutivo presentó al respecto.

Se informó que el proyecto de ley sobre modernización laboral para la conciliación, familia e inclusión **(Boletín N° 12.618-13)**, fue presentado por S.E. de la República el pasado 14 de mayo del corriente, en esta Corporación, siendo enviada para su discusión a la Comisión de Trabajo y Previsión Social, encontrándose en trámite

¹ Los demás autores son los Honorables Senadores señora Muñoz, y señores Guillier, Huenchumilla e Insulza.

reglamentario de Primer Informe, sin que el mismo haya sido despachado todavía.

El Honorable Senador señor Pizarro, destacó que se debe tener claro que, de rechazarse la presente indicación, el criterio que se adoptaría, para el resto de la discusión del articulado de la iniciativa, será el de excluir a los tópicos laborales del debate.

El Honorable Senador señor Letelier, precisó que, si bien no es partidario de normar la relación laboral en el presente proyecto, sí debiese efectuarse en este último una declaración acerca de la naturaleza laboral del vínculo que une al conductor con la empresa de aplicaciones de transporte.

En votación la indicación N° 1, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

ARTÍCULO 1

El artículo 1 aprobado en general por el Honorable Senado, efectúa una definición normativa de las compañías tecnológicas en este contexto, denominándolas como Empresas de Aplicaciones de Transportes (en adelante, "EAT"), y estableciendo que se catalogarán como tales 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 trasladado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido.

De igual modo, dispone que tales compañías serán consideradas, para todos los efectos legales, como empresas de transporte remunerado de pasajeros y, asimismo, las prestaciones que las mismas ejecuten serán calificados como servicios de la misma naturaleza.

Por último, se determina que las provisiones en comento deberán prestarse por las referidas empresas de conformidad a los requisitos que fije la presente iniciativa y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.

A este artículo se presentaron cinco indicaciones, signadas con los N°s 2, 3, 4, 5 y 6.

Inciso primero

Indicación N° 2

2.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la palabra “conductor” por la expresión “trabajador conductor”.

En discusión esta indicación, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió rechazarla, por las mismas razones expresadas con ocasión del debate de la proposición anterior.

En votación la indicación N° 2, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Sin perjuicio de lo anterior, se consigna que luego la Comisión debatió acerca del alcance de la frase “contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros”, contemplada en el inciso primero del artículo 1 en análisis.

El Honorable Senador señor Letelier, expresó que, de acuerdo a la fórmula de texto en comento, el “contacto” que un usuario puede hacer en este ámbito es con el administrador, propietario o el conductor de un vehículo.

Por consiguiente, consultó acerca del alcance del término “administrador de un vehículo” en este contexto.

El Honorable Senador señor Pizarro, entiende que dicha expresión debiese responder a la idea de un sujeto que gestiona una flota de vehículos.

El Honorable Senador señor Letelier, se manifestó en contra de la posibilidad de que existan flotas asociadas a las aplicaciones de transporte, resaltando que presentó una indicación (la N° 20), precisamente para acotar a uno el número de vehículos por persona en este rubro.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, indicó que el concepto en cuestión da cuenta del modo en que las plataformas tecnológicas operan, ya que es quien administra a esta última el que recibe la solicitud de viaje y la deriva al conductor respectivo.

Sin perjuicio de lo anterior, observó que el texto

despachado por la Honorable Cámara de Diputados, en el primer trámite constitucional del proyecto, limita, para estos efectos, a dos el número máximo de vehículos asociados a una persona natural.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que, en tanto ser la aplicación quien reconduce la petición de traslado del usuario al conductor, la alusión al “administrador del vehículo” debiese ser mencionado en primer lugar en la redacción en comento, separándolo de las alusiones al propietario o conductor de aquél.

Lo anterior, además, a fin de no excluir la posibilidad de que plataformas locales puedan desarrollar, reguladamente, las mismas funciones y actividades que las grandes compañías del sector.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, expresó que, originalmente, la nomenclatura adoptada, en este punto, por el proyecto, obedeció a la pretensión de que la iniciativa regule las aplicaciones de transporte con prospectividad, por medio de fórmulas flexibles, que no excluyan tecnologías futuras que se puedan verificar más adelante.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que, durante el primer trámite constitucional del proyecto, se limitó la posibilidad de flotas en este ámbito, en tanto se dispuso que sólo las personas naturales pudiesen inscribir, como máximo, a dos vehículos asociados a las plataformas.

Luego, explicó que el Ejecutivo, por medio de la indicación N° 20.a, pretende eliminar tales restricciones, a fin de que se siga una línea de flexibilidad en este ámbito, con el objetivo de que, por ejemplo, una persona pueda cederle la administración de un vehículo a la empresa de aplicaciones, bajo un determinado modelo de negocios.

En tal sentido, recomendó, eventualmente, ligar el presente debate con el que se genere con ocasión de la discusión del inciso final del artículo 3 del proyecto.

El Honorable Senador señor Letelier, a fin de evitar confusiones en este contexto, sugirió eliminar, del inciso primero del artículo 1 de la iniciativa en estudio, la frase “, contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros, para”.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que, con la supresión sugerida, queda abierta la posibilidad de que cualquier tipo de transporte pueda realizar las actividades en análisis, por lo que sugirió acotar las definiciones en este punto, a fin de que la regulación que se pretende introducir, efectivamente, quede circunscrita a un determinado

tipo de móviles.

El Honorable Senador señor Letelier, propuso sólo eliminar las alusiones a los sujetos con los que el usuario se contacta (administrador, propietario o conductor de vehículo), a fin de mantener que los traslados deban ser por un medio de transporte menor.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, respaldó la última proposición realizada por quien le antecedió en el uso de la palabra, señalando que lo relevante es determinar que el “contacto” del usuario se realiza a través de la interfaz de la plataforma, la cual luego deriva la solicitud de viaje respectiva al conductor de que se trate.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que las referencias al conductor, administrador o propietario del vehículo (para efectos del contacto que realiza el usuario), son elementos accidentales del artículo, siendo lo esencial la definición, en línea con lo sostenido por la Unión Europea al respecto, que las empresas de aplicaciones en este contexto, efectivamente, realizan servicios de transporte de pasajeros, en tanto los usuarios descargan y emplean dichos softwares con tal finalidad, y no con un objetivo meramente informático.

El Honorable Senador señor Letelier, estimó que, en este punto, el articulado debiese reglar el procedimiento que ocurre entre el usuario y la plataforma, por lo que, además de la categorización de la empresa como una que presta servicios de transporte, debe contenerse en la definición la descripción del antedicho proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, preguntó si debiese señalarse, para efectos de claridad con el resto del ordenamiento jurídico, y especialmente para que no se invoque luego la posibilidad de recibir subsidios, que los vehículos en este ámbito realizan transporte privado de pasajeros.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, expresó que el proyecto no circunscribe el carácter privado o público de tales móviles, precisamente porque la iniciativa permite, en su artículo 8, que, además de los vehículos particulares, los taxis también puedan adscribirse a las plataformas.

Indicación N° 3

3.- Del Honorable Senador señor Latorre, para agregar, después de la frase “para ser transportado desde un origen a un destino determinado”, la siguiente expresión: “por el mismo pasajero”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, manifestó el rechazo del Ejecutivo a la misma, señalando que ella es redundante.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que la redacción propuesta excluiría la posibilidad de que un usuario pida el servicio de transporte para un tercero.

En votación la indicación N° 3, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 4

4.- Del Honorable Senador señor Latorre, para reemplazar la frase “pagando una tarifa por el servicio recibido”, por la siguiente: “y en que el conductor reciba una remuneración que exceda el costo del viaje”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, señaló que la misma incorpora elementos económicos o de carácter laboral que la Comisión, previamente, ha resuelto descartar en el presente debate, de ahí que expresara el rechazo del Ejecutivo a la misma.

No obstante lo indicado, afirmó que la lógica perseguida por la propuesta no resulta fácil de comprender.

El Honorable Senador señor Pizarro, observó que, en su opinión, la indicación persigue establecer una especie de tarifa mínima que se asegure al conductor, en tanto se ha verificado que, en muchos viajes, los costos asociados al traslado son superiores a los ingresos que recibe aquél.

En tal sentido, explicó que el punto es una de las cuestiones fundamentales a discutir en el marco de la iniciativa en estudio, a fin de debatir la posibilidad de establecer una tarifa mínima en este ámbito, resaltando que él es autor de algunas de las indicaciones que se orientan en tal dirección.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en primer lugar, resaltó que la indicación en análisis recoge una de las proposiciones efectuadas sobre el punto por parte de ALLRIDE durante la discusión general del proyecto

En la misma línea, se hizo presente que la finalidad de la propuesta en comento es, precisamente, excluir de la definición de empresa de aplicación de transporte al “carpooling”, concepto que dice relación con distribuir los costos de un viaje entre personas que buscan ser trasladadas en una determinada ruta, sin que exista una remuneración o una utilidad de por medio por parte del conductor.

En votación la indicación N° 4, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 5

5.- De la Honorable Senadora señora Aravena, para reemplazar la expresión “empresas de transporte remunerado de pasajeros” por “empresas de intermediación digital de transporte remunerado de pasajeros”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, aseveró que un elemento central del proyecto es la consideración de las compañías de aplicaciones del rubro como empresas de transporte remunerado de pasajeros, y no como meras entidades comerciales de intermediación digital.

Ello, agregó, transparenta finalmente lo que el usuario persigue cuando descarga el programa respectivo, a saber, ser trasladado de un origen a un destino determinado.

En efecto, explicó que en esa línea se ha inclinado la jurisprudencia de la Unión Europea al respecto, como también cierta normativa comparada sobre el punto.

Por último, reparó en que tal decisión obedece, asimismo, a evitar que se generen vacíos regulatorios, a través de los cuales luego las compañías puedan evadir ciertas obligaciones legales, desvirtuando de esa forma el espíritu de la legislación.

Finalmente, señaló que, por las razones antedichas, el Ejecutivo es contrario a la aprobación de la indicación en debate.

El Honorable Senador señor Pizarro, expresó que, efectivamente, el particular sin duda es una definición central que se debe adoptar en la discusión de la iniciativa en estudio, en tanto tener repercusiones a lo largo de todo el articulado del proyecto y de, por ende, la regulación que se pretende impulsar.

En ese orden de cosas, añadió, la postura del Ejecutivo se refleja, justamente, en el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados al respecto, el que, precisamente, califica a las empresas en cuestión como compañías de transporte remunerado de pasajeros.

Así, explicó que la indicación, en una línea opuesta al referido texto, pone el énfasis, para efectos de categorizar a las empresas del rubro, en la intermediación digital que realizan y no en los servicios de traslado que prestan, cuestión con la que él no concuerda.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recordó que la calificación de las empresas en cuestión como compañías de intermediación digital, fue una de las posiciones sostenidas por algunos de los exponentes durante la discusión general del proyecto (como ciertas compañías de aplicaciones y Libertad y Desarrollo).

Sin perjuicio de lo anterior, se manifestó en contra de tal definición, precisamente porque la principal actividad que ellas prestan, desde el punto de vista del usuario y de la realidad, es un servicio de transporte remunerado de pasajeros.

En votación la indicación N° 5, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y Pizarro, y el voto a favor del Honorable Senador señor García Huidobro, la rechazó.

Indicación N° 6

6.- De la Honorable Senadora señora Aravena, para reemplazar la expresión “servicios de transporte remunerado de pasajeros” por “servicios de intermediación digital de transporte remunerado de pasajeros”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió rechazarla en los mismos términos que la propuesta anterior, en tanto ambas orientarse en idéntico sentido.

En votación la indicación N° 6, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y Pizarro, y el voto a favor del Honorable Senador señor García Huidobro, la rechazó.

ARTÍCULO 2

El artículo 2 aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:

“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, y 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 sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda.

e) La dirección de correo electrónico habilitada que provean las empresas de aplicación de transportes y los conductores para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirán la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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 empresas de aplicación de transportes que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

A este artículo se presentaron nueve indicaciones, signadas con los N°s 7, 8, 8 bis, 9, 9 bis, 10, 11, 12 y 13.

Inciso primero**Encabezamiento****Indicación N° 7**

7.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar, después de la expresión “un registro”, la palabra “electrónico”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González,** expresó que aquella introduce una correcta precisión en este ámbito, en tanto el registro, por cierto, será electrónico, por lo que se trata, a su juicio, de un buen aporte.

En votación la indicación N° 7, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la aprobó sin enmiendas.

Indicación N° 8

8.- Del Honorable Senador señor Guillier, para sustituir la expresión “conductores habilitados” por “trabajadores habilitados”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán,** sugirió rechazarla, en tanto, como se acordó previamente, se prefiere que las materias de carácter laboral, referentes a la relación entre el conductor y la empresa de aplicaciones de transporte, sean tratadas en una iniciativa distinta, que aborde el particular de manera sistemática.

En votación la indicación N° 8, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 8 bis

8 bis.- De S.E. el Presidente de la República, para eliminar la expresión “que se subdividirá por regiones,”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González,** indicó que la subdivisión del registro por regiones fue un elemento incorporado por la Honorable Cámara de Diputados durante el primer trámite constitucional de la iniciativa en estudio, y perseguía que

existiere, en este punto, una regulación equiparable a la que presentan los taxis.

En efecto, explicó que estos últimos cuentan con una inscripción que los circunscribe a un radio urbano determinado, pudiendo sólo, de forma excepcional, circular fuera de él, siendo tal circunstancia sujeta a la interpretación o calificación del juez o fiscalizador respectivo, según corresponda.

De ese modo, se pretende que la aludida subdivisión permita adscribir, sólo a una determinada región, a los conductores de plataformas. Lo anterior, agregó, a fin de evitar la masificación de conductores, en períodos estivales, circulando en zonas turísticas, en detrimento de los taxistas locales.

Sin perjuicio de lo anterior, explicó que el Ejecutivo entiende que, al ser electrónico el registro, no es difícil que se inscriba el conductor en distintas regiones del país, en tanto no existir una restricción en tal sentido.

En consecuencia, desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estima poco razonable el limitar los traslados entre regiones, los que cada vez se verifican con mayor frecuencia.

De ahí, añadió, que el Ejecutivo proponga suprimir la alusión a la subdivisión regional del registro, pensando que una limitación de esa naturaleza no tendrá mucho alcance en términos prácticos.

El Honorable Senador señor García Huidobro, recordó que, cuando se dispuso el congelamiento del parque de taxis, se trabajó luego para que tal medida se extendiere, de igual modo, al traspaso de vehículos entre regiones, evitando migraciones masivas en este ámbito, medida que finalmente se logró implementar.

Ella, prosiguió, permitió un ordenamiento, particularmente, de los taxis colectivos en las regiones, evitando, asimismo, la competencia desleal en este contexto.

En consecuencia, estimó que lo apropiado es conservar, en este punto, el texto aprobado en general.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, tampoco estimó apropiado eliminar la referencia en comento, ya que ello pudiese tener un impacto vial significativo, constituyendo un incentivo perverso para que, en temporada estival, muchos conductores de plataformas migrasen a los puntos turísticos del país,

generando congestión vial y, en definitiva, que el servicio no opere correctamente.

Lo anterior, además, no constituiría una buena práctica respecto del actual sector regulado de taxis, por las razones antes indicadas por quien le precedió en el uso de la palabra.

El Honorable Senador señor Pizarro, resaltó que el registro en referencia contiene una nómina de las empresas de aplicaciones de transporte, el que opera a nivel nacional.

Por consiguiente, destacó, al tenor de la disposición en análisis, no existe inconveniente para que los conductores adscritos a tales compañías conduzcan en cualquier zona del país.

Por ende, añadió, es incorrecto sostener que, al tenor del encabezamiento del artículo 2 del texto aprobado en general, se limite la posibilidad de los conductores a operar sólo en una región determinada, en tanto no ser ello lo que dispone tal precepto, sino la mera subdivisión regional del registro, sin que se contemple una limitación en los términos antes expresados.

Lo anterior, por cierto, sin perjuicio de la legitimidad de lo planteado previamente por los Honorables Senadores señores Chahuán y García Huidobro.

En esa línea, afirmó que lo que ha afectado a los conductores de taxis es la existencia misma de las plataformas, por lo que si es eso lo que se quiere evitar, se debiese establecer un único sistema regulado, que no deje espacio a aquéllas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, señaló que, a su parecer, el punto reside sólo en definir si un conductor de aplicaciones podrá trabajar sólo en una región o en todo el territorio nacional.

El Honorable Senador señor Pizarro, reparó en que es un hecho de la causa que las empresas de aplicaciones de transporte operan en todo el país, de ahí que haya sostenido el razonamiento antes expresado.

El Honorable Senador señor García Huidobro, reiteró que el sistema regulado se encuentra congelado a nivel regional, por lo que, de no seguirse una regla similar en el ámbito de las aplicaciones de transportes, se estaría directamente perjudicando a los taxis.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, indicó que el particular se encuentra abordado en la letra d) del artículo 2 del texto aprobado, ya que es ahí donde se dispone la limitación del conductor a operar en una determinada región.

En ese sentido, agregó, si bien el Ejecutivo no comparte la conveniencia de una medida de esa naturaleza, es perfectamente posible la fiscalización de la misma de manera electrónica, pudiendo incluso sancionarse a la empresa de aplicaciones si ha proporcionado información falsa al respecto.

No obstante lo señalado, y en tanto ser el usuario el foco de la normativa en debate, expresó que el Ministerio que representa no considera razonable el establecimiento de restricciones de este tipo, toda vez que los modelos de movilidad de las personas presentan múltiples opciones, dentro de las cuales se pueden verificar traslados entre ciudades próximas entre sí, pero que pertenecen a regiones distintas, traslados que se verían restringidos con la disposición de la prohibición en análisis.

En votación la indicación N° 8 bis, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y el voto a favor del Honorable Senador señor Pizarro, la rechazó.

Letra d)

Indicación N° 9

9.- Del Honorable Senador señor Guillier, para sustituir la palabra “Conductores” por la expresión “Conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 9, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 9 bis

9 bis.- De S.E. el Presidente de la República, para suprimir la frase “por cada región; estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda”, agregando un punto aparte después de la palabra “adscritos”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, expresó que es en esta proposición en donde efectivamente está el núcleo del debate originado con ocasión de la discusión de la indicación N° 8 bis.

Lo anterior, agregó, en tanto es en esta letra d) donde se contiene la restricción de que los conductores y vehículos adscritos a las plataformas puedan operar sólo en una región determinada.

Así, se manifestó a favor de tal limitación, indicando que es contrario a la supresión de la misma.

En votación la indicación N° 9 bis, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Sin perjuicio de lo anterior, y por razones de técnica legislativa, se sugirió agregar, luego del punto y coma de la presente letra d), que pasa a ser punto seguido, la siguiente expresión “Los primeros,”.

La Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, y por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, aprobó la proposición previamente descrita.

Indicación N° 10

10.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar, después de la expresión “cuya inscripción corresponda”, lo siguiente: “, salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, señaló que la misma introduce una excepción razonable en este ámbito, por lo que respaldó a la misma.

El Honorable Senador señor Pizarro, explicó que la propuesta en análisis establece que el traslado a otra región distinta a la que está inscrito podrá ser efectuado por el conductor, siempre que en el siguiente viaje retorne a aquélla.

En votación la indicación N° 10, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la aprobó sin enmiendas.

Indicación N° 11

11.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar las siguientes oraciones finales: “Una vez al año las EAT deberán entregar información actualizada respecto del estado de las revisiones técnicas, el número y naturaleza de infracciones del tránsito, accidentes y otros antecedentes del automóvil que establezca un reglamento. Del mismo modo, las EAT deberán informar anualmente respecto de las infracciones del tránsito cursadas al conductor y de todo otro antecedente de carácter personal y judicial de este último que establezca un reglamento.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, explicó que la letra f) del artículo 2 del proyecto, permite a la Secretaría de Estado que representa, dentro de sus labores de fiscalización, requerir cualquier antecedente que estime necesario a las empresas de aplicaciones de transporte, cuestión que, por cierto, se tiene contemplado hacer una vez que la iniciativa en debate entre en vigor.

Ello, resaltó, se hace aún más apremiante en la actualidad, debido a los distintos episodios de falsificación de documentos que han salido a la luz pública (tales como licencias de conducir, permisos de circulación, certificados de revisión técnica, entre otros).

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que, de acuerdo a la redacción de la indicación en examen, los requerimientos de información sólo se efectuarían anualmente, lo que, efectivamente, limita las atribuciones de la autoridad en este contexto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sostuvo que la proposición en análisis invierte la carga de entrega de la información, en tanto la misma sería remitida, no sólo cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo demande, sino que también de oficio por la propia compañía, en los términos que el respectivo reglamento lo disponga.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, indicó que si bien entiende la observación efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, lo cierto es que se debe mejorar la redacción de la indicación, reubicando, asimismo, su contenido en otra parte del articulado.

Lo anterior, además, teniendo en cuenta que el artículo 2, precepto en el cual se insertaría la nueva letra propuesta por la indicación, dice relación con los requisitos que se deben informar por las empresas de aplicaciones al momento de su inscripción en el registro.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, precisó que el inciso cuarto del artículo 3 del proyecto recoge el punto en comento.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, cuestionó el contenido de la indicación en análisis, ya que, en primer lugar, la misma no establezca a qué entidad las EAT entregarán la información.

En segundo orden, añadió, hay datos personales en este ámbito que no tienen por qué estar en manos de las compañías, en tanto los mismos estar dentro de la esfera privada de la persona de que se trate.

Precisamente lo contrario, agregó, se generaría con la aprobación de la indicación ya que obligaría a las compañías a requerir a los conductores cualquier tipo de información. Lo anterior, destacó, producto de que la indicación presenta fórmulas considerablemente amplias en este contexto, como por ejemplo, la alusión a la entrega de “todo otro antecedente de carácter personal y judicial de este último (conductor) que establezca un reglamento”.

Por último, recomendó que, eventualmente, se rescaten algunos de los contenidos de la proposición en examen, a fin de que luego sean incorporados en el texto del proyecto en un artículo posterior.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a su turno, indicó que el hecho de que sea la plataforma la responsable de generar el flujo de la información es funcional al modelo del registro, ya que es positivo, por ejemplo, que la compañía exija al conductor aporte periódicamente información relevante, para que el mismo pueda seguir adscrito a aquélla.

Asimismo, expresó que ciertos elementos judiciales, tales como condenas y similares, constituyen un antecedente

significativo en este contexto, por lo que no pueden considerarse como datos sensibles de los conductores, precisamente porque el conocimiento de tal información permite saber el comportamiento que ha tenido el conductor en cuestión.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, cualquier reglamento que se dicte para normar estas materias se encontraría sometido al trámite de toma de razón de la Contraloría General de la República, oportunidad en la cual se examinaría la juridicidad del mismo, controlándose, entre otras cosas, la coherencia del mismo con las normas sobre protección de datos personales vigentes.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió rechazar, por las consideraciones previamente expuestas, la indicación en examen, sin perjuicio de que los elementos valiosos de la misma sean recogidos, adelante, en otros preceptos del proyecto.

En votación la indicación N° 11, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

- - - - -

Indicación N° 12

12.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar, a continuación de la letra f), la siguiente letra nueva:

“...) Los antecedentes necesarios para la correcta fiscalización que ejerce la Dirección del Trabajo a través de sus inspecciones, para el evento de concretarse las relaciones laborales entre los conductores habilitados y la EAT.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece una nueva atribución a la Dirección del Trabajo, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo

118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 12 como inadmisibile.

Indicación N° 13

13.- Del Honorable Senador señor Guillier, para incorporar el siguiente inciso final, nuevo:

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

En discusión esta indicación, el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que la misma es en algún sentido repetitiva, ya que no genera mayores efectos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, calificó de positiva a la proposición en análisis, ya que permite que quede expresamente clara la sanción para las empresas de aplicaciones de transporte, ante la falta de antecedentes exigidos para su inscripción en el registro, o en caso de su consignación parcial.

En votación la indicación N° 13, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la aprobó sin modificaciones.

ARTÍCULO 3

El artículo 3 aprobado en general por el Honorable Senado, señala que 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 de aquéllas 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 empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las empresas de aplicación de transportes en el plazo de diez días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.

Sólo 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 empresas de aplicación de transportes.

A este artículo se presentaron trece indicaciones, signadas con los N^{os} 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 a, 20 b, 20, 21, 22, 23 y 24.

Inciso segundo

Indicación N° 14

14.- Del Honorable Senador señor Durana, para reemplazarlo por el siguiente:

“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 que correspondan a la inscripción, vigencia, actualización, modificación y de cualquier otra naturaleza referidos al mencionado Registro y por emisión de documentos que de ello se deriven. Los montos y fechas de pago, correspondientes a los cobros antes referidos, deberán ser determinados cada dos años y ser publicados en la página web del mencionado Registro.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece una nueva atribución recaudatoria al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

De igual forma, y por tal razón, la misma también repercute en la administración financiera del Estado, por lo que, infringe, asimismo, la iniciativa exclusiva presidencial existente en este ámbito, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso tercero del referido artículo 65 del texto constitucional.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 14 como inadmisibile.

Indicación N° 15

15.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar, después de la locución “sobre protección de datos personales”, lo siguiente: “, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan al consejo para la transparencia”.

En discusión esta indicación, el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor **Juan Carlos González**, estimó que la misma es redundante, por lo que resultaría innecesaria.

En votación la indicación N° 15, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Inciso cuarto

Indicaciones N°s 16 y 17

16.- De la Honorable Senadora señora Allende, y **17.- del Honorable Senador señor Guillier**, para agregar, después de la palabra “Telecomunicaciones”, la expresión “y a la Dirección del Trabajo”.

Se hizo presente que estas indicaciones se consideran como inadmisibles, en tanto establecen una nueva atribución a la Dirección del Trabajo, por lo que vulneran la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a las indicaciones N°s 16 y 17 como inadmisibles.

Indicación N° 18

18.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores” por “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 18, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 19

19.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar, después del vocablo “registro”, la expresión “del Ministerio de Transportes”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, sostuvo que el articulado del proyecto no deja dudas de que el registro estará a cargo de la Cartera de Estado que representa, por lo que consideró a la indicación como inoficiosa.

En votación la indicación N° 19, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Inciso quinto

Indicaciones N°s 20 a. y 20b.

20 a.- De S.E. el Presidente de la República, y 20 b.- del Honorable Senador señor Kast, para eliminarlo.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, resaltó que el punto que las mismas proponen suprimir, constituye uno de los ejes centrales del proyecto de ley en debate.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, indicó que, por tratarse el particular de un aspecto sustantivo de la iniciativa en estudio, solicitó que se prosiga con el debate de esta indicación una vez que la Ministra del ramo se pronuncie directamente sobre esta materia, permitiendo el debate de tal posición con todos los miembros de la Comisión.

El Honorable Senador señor Pizarro, expresó que, a su parecer, la regla actual, presente en el texto aprobado en general, y que el Ejecutivo pretende suprimir, tiene como finalidad impedir la existencia de flotas en este ámbito, permitiendo asociar a un máximo de dos vehículos por persona natural.

Así, consultó si la supresión en cuestión persigue rediscutir una cuota distinta en este contexto, o una redefinición de la idea de flota.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, preguntó de qué modo se abordarán los vehículos que se tienen bajo un contrato de leasing, en tanto ser el propietario una persona distinta del que opera o tiene a su cargo el móvil.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondiendo a esta última pregunta, precisó que el leasing otorga, a quien suscribe tal convención, la calidad de tenedor del vehículo, lo que habilita a explotar el mismo. En consecuencia, lo que se verifica en estos casos es que, por la vía reglamentaria, se asimile tal situación con la del propietario, existiendo diversas hipótesis similares en los diversos registros que administra el Ministerio.

Por su parte, contestando a la consulta efectuada por el Honorable Senador señor Pizarro, señaló que la eliminación en cuestión es propuesta por el Ejecutivo ya que se considera que la regla en análisis es una restricción excesiva, especialmente a los emprendedores que deseen desarrollar sus actividades en este ámbito, como también a los que ven en este contexto una oportunidad laboral.

Así, agregó, tal limitación puede generar externalidades negativas no deseadas, como malas prácticas o fraudes a la

ley, a través de las cuales se burle tal restricción a través de medios artificiosos, alejados del espíritu de la regulación.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recordó que, algunos expositores, durante la discusión en general del proyecto, recomendaron extender la posibilidad de contar con vehículos, no sólo a personas naturales, sino también a personas jurídicas o a empresas individuales de responsabilidad limitada (E.I.R.L).

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, expresó que, de acuerdo al reciente fallo de la Excelentísima Corte Suprema sobre la posibilidad del Servicio de Impuestos Internos de requerir información a Uber, se hace razonable pensar en expandir tal limitación, siendo ello sugerido incluso por los propios gremios del rubro.

Sin perjuicio de lo anterior, recomendó analizar y estudiar los alcances de dicho arbitrio, a fin de regular de buena forma el particular.

El Honorable Senador señor Pizarro, cree que un aspecto fundamental en este punto es la clarificación del concepto de flota.

Lo anterior, en tanto, incluso en el sector regulado de transporte de pasajeros o de carga, es posible advertir que las flotas no sólo responden a un mismo propietario, sino que también se verifica la existencia de diversos dueños de un solo vehículo, asociados con tal propósito.

En consecuencia, agregó, se precisa de una revisión acabada de estos aspectos.

Por último, sugirió que el Ejecutivo formule una propuesta al respecto para poder avanzar en el debate del particular.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que, a partir de los argumentos vertidos previamente por los Honorables señores Senadores, el Ejecutivo ha reconsiderado su posición inicial, por lo que estima razonable permitir que sólo las personas naturales puedan inscribir vehículos en este ámbito, con la limitación de que sólo puedan registrar un máximo de dos móviles.

El Honorable Senador señor Letelier, dejó constancia de que debiese existir algún tipo de control respecto de aquellos casos en que, con el objetivo de burlar el espíritu de la presente regulación,

personas relacionadas entre sí inscriban diversos vehículos en el registro, con la finalidad de generar verdaderas flotas de transporte en este contexto.

Lo anterior, resaltó, sería una distorsión fraudulenta a la limitación propuesta por el proyecto en este punto.

En votación las indicaciones N^{os} 20.a y 20.b, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, las rechazó.

Posteriormente, y con el objetivo de abordar la situación de los meros tenedores de un vehículo, quienes generalmente resultan en tal posición producto de la celebración de un contrato de leasing, cuestión que previamente fue hecha presente en el debate, el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, propuso reemplazar, en el inciso quinto del artículo 3 del texto aprobado en general, la frase “de propiedad de”, por “cuyos propietarios o meros tenedores sean”.

La Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, y por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, aprobó la proposición previamente descrita.

Indicación N° 20

20.- Del Honorable Senador señor Letelier, para reemplazarlo por el siguiente:

“En el registro de colaboradores, sólo se podrá registrar un vehículo por persona natural. La persona que registre el vehículo deberá estar en posesión de una licencia profesional o en su defecto asociar al vehículo con uno o más conductores con licencia profesional. No se podrá asociar a un mismo conductor con licencia profesional a más de dos vehículos.”.

En votación la indicación N° 20, se efectuó una primera votación, en la cual se pronunció por la afirmativa el Honorable Senador señor Letelier, por la negativa los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y Pizarro, y se abstuvo el Honorable Senador señor García Huidobro.

Posteriormente, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 178 del Reglamento del Senado, se repitió la votación, verificándose el mismo resultado, por lo que se procedió a rechazar la indicación en referencia, considerándose, en concordancia con el citado precepto, a la abstención como favorable a la posición de rechazo a la propuesta en examen.

Indicación N° 21

21.- Del Honorable Senador señor Durana, para sustituirlo por el que sigue:

“Sólo podrán registrarse vehículos nuevos, fabricados en el año en el cual se requiera la inscripción, de características similares a las que se exigen para taxis básicos, de propiedad de personas naturales. Sólo podrá registrarse un vehículo por cada propietario y el vehículo sólo podrá mantener su registro en una plataforma digital. Su inscripción en una segunda plataforma digital anulará inmediatamente su registro en la primera de ellas.”.

En votación la indicación N° 21, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 22

22.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazarlo por los siguientes:

“Podrán registrarse vehículos de propiedad de personas jurídicas o naturales. Las personas jurídicas deberán constituirse previamente como empresa de transporte de conformidad a la normativa vigente, debiendo registrar siempre a sus conductores trabajadores ante la Dirección del Trabajo. Las personas naturales deberán registrarse en conformidad a la presente Ley.

La Dirección del Trabajo deberá crear un registro de conductores Trabajadores vía Aplicación el cual se regulará por un reglamento que deberá dictarse al efecto.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece una nueva atribución a la Dirección del Trabajo, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y

atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 22 como inadmisibles.

Indicación N° 23

23.- Del Honorable Senador señor Durana, para contemplar un inciso final del tenor que se señala:

“En caso de fallecimiento del propietario del vehículo registrado, la limitación de registro de un solo vehículo por cada propietario, no será aplicable a sus herederos.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, señaló que el punto debiese aclararse, en tanto ésta podría ser una vía por la cual se podría ver vulnerada la restricción de dos vehículos por persona natural.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, precisó que en tanto la sucesión por causa de muerte es un modo de adquirir el dominio, en este caso, de un vehículo, la limitación antes referida rige plenamente, no debiendo ser el presente una situación de excepción a tal regla.

El Honorable Senador señor Pizarro, concordó con quien le antecedió en el uso de la palabra, estimando que es mejor no alterar la restricción en análisis.

En votación la indicación N° 23, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, **Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro**, la rechazó.

Indicación N° 24

24.- De la Honorable Senadora señora Allende, para consultar el siguiente inciso final:

“La Dirección del Trabajo creará un registro de conductores Trabajadores vía Aplicación el cual se regulará por un reglamento que deberá dictarse al efecto.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece una nueva atribución a la Dirección del Trabajo, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 24 como inadmisibles.

Indicación N° 25

25.- De la Honorable Senadora señora Allende, para incorporar, a continuación del artículo 3, un artículo nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo ...- Sobre los Datos, su Titularidad y Registro. Los datos son de propiedad de quien los genera, sea éste trabajador o usuario, por lo que la empresa que opera vía aplicación o plataforma tecnológica sólo estará facultada para registrarlos, mantenerlos y ponerlos a disposición de tales conductores trabajadores y/o usuarios.

Los datos sólo podrán ser utilizados a nivel nacional. Los órganos del Estado, según su competencia, podrán tener la facultad de fiscalizar en beneficio del usuario y del trabajador dichos datos. Además, deben ser mantenidos a disposición de conductores trabajadores, consumidores y la autoridad, al menos por un plazo de dos años posteriores al cómputo de la prescripción extintiva que corresponda de conformidad a la ley.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que la regulación de las limitaciones al tratamiento de datos personales en este ámbito ya se encuentra abordada en los artículos 3 y 10 del presente proyecto de ley, por lo que la propuesta en examen no sería necesaria.

En votación la indicación N° 25, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

- - - - -

Indicación N° 26

26.- Del Honorable Senador señor Guillier, para introducir, después del artículo 3, un artículo nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo ...- Sobre los Datos, su Titularidad y Registro. Los datos son de propiedad de quien los genera, sea este trabajador o consumidor, por lo que la empresa que opera vía aplicación o plataforma tecnológica solo estará facultada para registrarlos, mantenerlos y ponerlos a disposición de tales conductores trabajadores y/o consumidores, además la autoridad fiscalizadora respectiva, conforme los derechos y facultades que la ley les reconozca.

Los datos deben ser guardados en el territorio nacional. Los órganos del estado tienen la facultad de fiscalizar en beneficio del consumidor y del trabajador dichos datos. Además, deben ser mantenidos a disposición de conductores trabajadores, consumidores y la autoridad al menos por un plazo de dos años posteriores al cómputo de la prescripción extintiva que corresponda de conformidad a la ley.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece nuevas funciones fiscalizadoras a los órganos del Estado, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo

118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 24 como inadmisibile.

ARTÍCULO 4

El artículo 4 aprobado en general por el Honorable Senado, indica que, para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las empresas de aplicación de transportes 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.
- e) Las demás que señale el reglamento.

A este artículo se presentaron siete indicaciones, signadas con los N°s 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 32 bis.

Letra b)

Indicación N° 27

27.- De la Honorable Senadora señora Aravena, para reemplazar la expresión “giro de transporte remunerado de pasajeros” por “giro de intermediación digital de transporte remunerado de pasajeros”.

En discusión esta indicación, **el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, expresó que ella sigue la misma lógica que las indicaciones N°s 5 y 6, por lo que recomendó proceder en los mismos términos seguidos con estas últimas.

En votación la indicación N° 27, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y Pizarro, y el voto a favor del Honorable Senador señor García Huidobro, la rechazó.

Letra d)

Indicación N° 28

28.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la expresión “de vida para el conductor” por la siguiente: “de vida o incapacidad transitoria o permanente para el conductor”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, precisó que, en el mercado de seguros, no se ofertan seguros de vida puros y simples, por lo que es complejo operativizar el contenido de la proposición en examen.

Asimismo, señaló que la nomenclatura adoptada por aquélla puede generar distorsiones en su aplicación práctica, pudiendo ocasionar coberturas parciales, sin perjuicio de que, siguiendo el tenor de la misma, la empresa de aplicación de transporte cumpliría con su exigencia en este ámbito si sólo contase con un seguro de incapacidad, no siendo necesario el que contratase un seguro de vida.

El Honorable Senador señor Pizarro, indicó que los seguros siguen una lógica de cobertura proporcional al hecho asegurado, por lo que, de acuerdo a la redacción de la indicación, pudiese generarse un espacio de cobertura menor a la necesaria.

No obstante lo expresado, sugirió que el Ejecutivo examine el particular, a fin de que el proyecto aborde adecuadamente este punto.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, reparó que, revisando las pólizas que actualmente existen en el sector, se puede verificar que, si bien es usual que venga aparejado al seguro de vida la protección contra invalidez o incapacidad, no es forzoso que ello se incluya, de ahí que el Ejecutivo estime como positivo el contenido de la indicación.

Asimismo, señaló que la incorporación de los siniestros en comento no generaría un costo adicional demasiado alto, sobre todo si las EAT contratan colectivamente dichos seguros, a fin de que quedasen cubiertos por los mismos a todos los conductores que operen bajo su plataforma.

El Honorable Senador señor Pizarro, a su turno, sostuvo que la obligación de la empresa de contratar seguros de esa envergadura para el conductor genera una relación de responsabilidad compartida entre la compañía y este último, lo que pudiera dar paso a la verificación de un vínculo de dependencia entre ambos.

En efecto, agregó, lo que pareciera razonable es que se le exigiese al conductor, previo a su ingreso al sistema, el acreditar que cuenta con los seguros en referencia.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, manifestó que difiere de la posición de quien le antecedió en el uso de la palabra, en tanto estimar que los requisitos en análisis sólo dan cuenta, en el marco del presente proyecto, de una regulación comercial existente entre ambas partes.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, observó que la obligación de contar con seguros en este contexto no produce que la relación entre el conductor y la EAT se torne en un vínculo de carácter laboral.

En efecto, añadió, el contar con determinadas pólizas no tiene tal consecuencia en otros aspectos del sector de transportes, como es el caso del seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), sino que sólo permite cubrir los daños ocasionados a terceros, cuestión que sigue la lógica de la responsabilidad civil extracontractual.

El Honorable Senador señor Letelier, estimó que, eventualmente, el punto pudiera dar un paso para que la jurisprudencia pudiese determinar que, a la luz de la regulación contemplada en la presente iniciativa, sí existe una relación laboral.

De ese modo, y de acuerdo a los argumentos reiterados previamente en el debate, dejó constancia de que, al menos en el proyecto de ley en estudio, no se ha efectuado un pronunciamiento de ese tipo a la luz de la normativa introducida por el mismo.

En votación la indicación N° 28, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, y el voto en contra del Honorable Senador señor Pizarro, la aprobó sin enmiendas.

Indicación N° 29

29.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para consultar, a continuación de la letra d), una letra nueva, del siguiente tenor:

“...) Otorgar una boleta en garantía por 500 unidades tributarias mensuales en favor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que establece la presente ley. Una vez al año deberá renovarse la garantía.”.

En discusión esta indicación, **el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González,** afirmó que, en este ámbito, la posición del Ejecutivo es mantener la mayor flexibilidad posible. Por consiguiente, con una regla como la contenida en la proposición en análisis, se generaría una segmentación del tipo de empresas que, en términos reales, podrían participar en el transporte de pasajeros por medio de aplicaciones.

En seguida, explicó que, en la actualidad, la tecnología permite desarrollar programas sin que sea necesario desembolsar sumas significativas de dinero (lógica que siguen los denominados *start-up*).

En ese contexto, la regla propuesta aparece como una traba incluso para los taxistas que pretendan constituirse como empresas de aplicaciones de transporte.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en la misma línea, señaló que la indicación en estudio puede constituir una barrera de entrada en este espacio de emprendimiento, especialmente para los gremios del sector regulado, quienes, con medidas como éstas, que revisten una onerosidad considerable, se verían impedidos de poder desarrollar sus actividades en este rubro.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, manifestó que el modelo sancionatorio más efectivo, para las compañías, es que se prevea su cancelación del registro en caso de que se incumplan las obligaciones.

Ello, ya que las sanciones pecuniarias que se cursan a éstas terminan, en los hechos, incorporándose al flujo de la compañía, distribuyendo sus costos en los valores cobrados al usuario o a las comisiones de los conductores.

En votación la indicación N° 29, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

- - - - -

Indicación N° 30

30.- De la Honorable Senadora señora Allende, para incluir, después de la letra d), una letra nueva, del tenor que se indica:

“...) Pagar de forma directa a las autopistas los peajes generados durante el uso de la aplicación en los vehículos respectivos, e informar al propietario del vehículo el detalle de los pagos.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, explicó que el cobro de las autopistas ya se encuentra regulado en detalle en diversos cuerpos normativos, por lo que no debiese establecerse una disposición legal como la propuesta, ya que pudiese generar distorsiones en el sistema, por ejemplo, en el caso de no pago de la empresa de aplicaciones de transporte a la concesionaria.

En efecto, resaltó que el responsable de tal pago es el conductor del vehículo que transita por las autopistas o carreteras respectivas, por lo que estima inconveniente una modificación a esta regla.

Sin perjuicio de lo anterior, indicó que no existen reparos si, voluntariamente, la compañía de aplicaciones y el conductor llegan a un acuerdo de que la primera solventará el cobro de peajes y TAG´s.

Así, resaltó, la problemática se suscita al momento de pretender que tal acuerdo se asuma como regla imperativa de carácter general.

En votación la indicación N° 30, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

- - - - -

Indicación N° 31

31.- Del Honorable Senador señor Guillier, para consultar, a continuación de la letra d), una letra nueva, del siguiente tenor:

“...) Pagar en forma directa a las autopistas urbanas e interurbanas, concesionadas o no concesionadas, el cobro de tránsito efectuado por los vehículos de su registro en uso de la aplicación, sin que éste importe desembolso o descuento alguno al trabajador conductor.”.

En discusión esta indicación, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recomendó rechazarla, por los mismos argumentos vertidos en el debate de la anterior proposición, en tanto orientarse en idéntico sentido.

En votación la indicación N° 31, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 32

32.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar, a continuación de la letra d), la siguiente letra nueva:

“...) Celebrar el correspondiente contrato de trabajo con los conductores habilitados que hayan cumplido tres meses de prestación de servicios en la correspondiente EAT.”.

En discusión esta indicación, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, al igual que con proposiciones anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 32, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 32 bis

32 bis.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar una nueva letra, del siguiente tenor:

“...) Depositar una boleta de garantía anualmente por un valor de 1 UTA por cada conductor habilitado en el Ministerio de

Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que estos fondos se utilicen en caso de eventuales daños o perjuicios a conductores y/o pasajeros.”.

En discusión esta indicación, **el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, expresó que ella reviste los mismos problemas señalados en el debate de la indicación N° 29, por lo que indicó que el Ejecutivo no se encuentra a favor de su aprobación.

De igual forma, expresó que el monto de una unidad tributaria anual resulta del todo insuficiente para cubrir los siniestros que pueda padecer el conductor o el pasajero.

Por último, señaló que el proyecto ya aborda de mejor forma las materias de seguros en este contexto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recomendó proceder al rechazo de esta indicación, por lo señalado previamente por quien le precedió en el uso de la palabra, además de los argumentos sostenidos durante el debate de la indicación N° 29.

En votación la indicación N° 32 bis, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

ARTÍCULO 5

El artículo 5 aprobado en general por el Honorable Senado, establece que las empresas de aplicación de transportes 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 sólo 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 de que el recorrido incluya pago de peajes, éstos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente.

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

e) Operar sólo con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

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.

A este artículo se presentaron doce indicaciones, signadas con los N^{os} 33 a, 33, 34, 35, 36, 37, 37 bis, 38, 39, 40, 41 y 42.

Inciso primero

Indicación N° 33 a

33 a.- Del Honorable Senador señor Guillier, para incorporar una nueva letra a), del siguiente tenor, reordenándose correlativamente la actual a) y las demás:

“a) Contar con un registro de los usuarios de la aplicación, cuya inscripción haya sido validada mediante cédula de identidad y o pasaporte.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, manifestó que el modelo regulatorio que se propone desplegar, siempre deja depositado en el usuario la posibilidad o no de entregar, de manera voluntaria, sus datos a la plataforma, por lo que no cree conveniente que ello sea exigido imperativamente por la ley, precisamente por el resguardo que se debe otorgar al derecho de privacidad de aquél.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, a su turno, y concordando con el señor González,

estimó complejo que se fije un deber legal, respecto del pasajero, de proporcionar sus datos.

En ese sentido, consultó cómo opera el particular en lo referente a los listados de pasajeros de los buses interurbanos.

La Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya, explicó que el punto se encuentra regulado en el Decreto Supremo N° 212, del Ministerio del ramo, el que sólo dispone que las empresas sean las que informen de tales listas a la autoridad, sin que ellas deban velar que los datos entregados por los pasajeros sean fidedignos.

En efecto, agregó, no existe la obligación del usuario de proporcionar sus datos personales.

Sin perjuicio de lo anterior, añadió, atendido el número de siniestros viales que se verifica en dichos medios de transporte, se están estudiando medidas para poder contar con planillas digitales con tal información, de manera tal que se pueda realizar una mejor fiscalización al respecto.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que al momento en que una persona se registra en la aplicación respectiva, lo hace no necesariamente con la información a que se refiere la propuesta, especialmente en los casos en que el traslado requerido se paga en efectivo y no por medio de tarjeta bancaria, bastando, en estos casos, sólo el número del dispositivo móvil.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, cuestionó que la indicación sugiera establecer, imperativamente en la ley, el deber de la plataforma de validar la información de los usuarios por medio de los instrumentos oficiales que se mencionan, en tanto pudiese configurarse la hipótesis en que a un pasajero se le niegue la prestación, por el mero hecho de no entregar sus datos personales.

El Honorable Senador señor Letelier, a su turno, afirmó que todas las empresas del rubro ya cuentan con registros de usuarios, a partir de la información que requieren de éstos para proceder a su inscripción en la aplicación de que se trate.

En ese orden de cosas, observó que lo relevante es impedir que los datos personales sean tratados indiscriminadamente por parte de las compañías, procurando establecer los fines que permitirán, válidamente, el procesamiento de dicha información.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, sostuvo que una regulación como la propuesta por la indicación, en opinión del Ejecutivo, vulnera el derecho a la privacidad que asiste a todos los usuarios del sector.

En votación la indicación N° 33.a, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 33

33.- Del Honorable Senador señor Guillier, para consultar, a continuación de la letra a), una letra nueva, del siguiente tenor:

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

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt,** expresó que la misma, básicamente, describe el modo como funcionan las aplicaciones en este contexto, en tanto la información cruzada del pasajero y del conductor es enviada por la plataforma a ambos, precisamente para efectos de generar su encuentro y el posterior viaje.

Así, indicó que, en principio, la incorporación de esta proposición no sería necesaria, justamente por reflejar la forma en que ya operan las empresas del sector.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sin perjuicio de concordar con quien le antecedió en el uso de la palabra, recomendó formalizar tales deberes como obligaciones a las que se tendrán que sujetarse las compañías en sus operaciones.

El Honorable Senador señor Letelier, señaló que lo relevante en el particular es el momento en el cual se proporciona la información, en este caso al conductor, a fin de que pueda elegir si realiza el traslado o no. En tal sentido, entiende que el tenor de la indicación es correcto para alcanzar tal propósito.

El Honorable Senador señor Pizarro, en el mismo sentido indicado por quien le precedió en el uso de la palabra, sostuvo que la indicación sólo describe algo que actualmente ocurre en la

operación de las plataformas, por lo que resulta razonable formalizar esta obligación.

En votación la indicación N° 33, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la aprobó sin modificaciones.

Letra b)

Indicación N° 34

34.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores”, por la expresión “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 34, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 35

35.- Del Honorable Senador señor Quinteros, para agregar, después de la palabra “Registro”, lo siguiente: “, los que no podrán manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales y cumplido el recorrido que se encontraren realizando, no podrán permanecer disponibles por un lapso de dos horas como mínimo”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, si bien se manifestó de acuerdo con la idea recogida en la misma, expresó que su aprobación implicaría entrar a regular cuestiones laborales, asunto que, como ya se ha señalado, la Comisión ha estimado necesario abordarlo en un proyecto integral sobre el punto.

En efecto, explicó, la proposición en comento contempla una regulación de la jornada laboral de los conductores adscritos a las plataformas, por lo que norma materias claramente pertenecientes a la esfera del Derecho del Trabajo.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, observó que la indicación incorpora una regla muy parecida a la que, actualmente, presentan los conductores de vehículos de transporte público urbano, por lo que, concordando con quien le antecedió en el uso de la palabra, estimó que estos tópicos deben ser debatidos en el marco de otra iniciativa, destacando que el Ministerio de Trabajo y Previsión Social se encuentra trabajando en un proyecto de ley que regula el vínculo entre las personas que realizan labores adscritos a una plataforma y estas últimas, de manera integral, respecto de todo tipo de aplicaciones, no sólo las de transporte.

El Honorable Senador señor García Huidobro, subrayó que el modo en que se disponen los descansos, por parte de la indicación, hace muy compleja su fiscalización, atendida la naturaleza de los servicios prestados en este ámbito, los que suponen que, después de realizado un viaje, en muchas ocasiones, el conductor pasa luego un tiempo esperando el próximo traslado.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en línea con lo expuesto precedentemente, sugirió rechazar esta propuesta, debido a que, como se ha reiterado a lo largo del debate, se requiere de un proyecto integral que aborde las materias laborales en este ámbito.

En votación la indicación N° 35, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Letra c)

Indicación N° 36

36.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar, después de la expresión “ruta o trazado”, lo siguiente: “, o por razones viales, de accidente o tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la misma tiene por finalidad establecer en qué hipótesis se podrá, válidamente, modificar la ruta o el valor del traslado.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, indicó que, efectivamente, lo que

persigue la propuesta es determinar ante qué eventos será lícito que se afecte el trazado o el precio del servicio.

Al respecto, observó que, frente a esta disyuntiva, lo razonable sería seguir una regla similar a la existente en la actualidad con los taxis, los que, ante rutas más extensas a recorrer, proceden a cobrar un mayor valor por el traslado. Lo anterior, agregó, en tanto es lógico entender que ante una ruta de mayor distancia, los costos que deberá soportar el prestador serán más altos.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que le parece razonable que, ante el acaecimiento de determinados episodios, la plataforma informe al usuario el cambio de ruta o del valor de la prestación, debiendo este último aceptar o rechazar tal modificación, sin que ello sea unilateralmente fijado por la plataforma o el conductor.

El Honorable Senador señor Soria, consultó las alternativas del pasajero ante dicha eventualidad.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, explicó que, en un sistema competitivo, se justifica que, ante una alteración del recorrido o del tiempo de desplazamiento, se verifique un precio más alto para el consumidor, precisamente la situación que existe en el rubro de los taxis.

En ese sentido, sugirió que se establezca un trato igualitario para los conductores de aplicaciones, permitiendo que la tarifa en cuestión se incremente en caso de ocurrir los episodios en comento. De ahí, que se requiera la precisión conceptual de las hipótesis que habilitarán a ello.

Por último, respondiendo la consulta efectuada por quien le precedió en el uso de la palabra, indicó que, lo más probable, es que en estos casos el usuario no tenga muchas opciones disponibles, por lo que deba aceptar las modificaciones en cuestión.

El Honorable Senador señor Soria, sin perjuicio de indicar su respaldo a la libre empresa, manifestó su rechazo al cambio de las reglas que, a su juicio, pretenden llevar a cabo algunas de las empresas de aplicaciones de transporte, evitando de esa forma sujetarse al ordenamiento que rige en nuestro país.

Por tal motivo, es que se expresó en contra de la presente indicación.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por su parte, recomendó precisar los conceptos que habilitarán a las alteraciones de los viajes y valores en este ámbito.

En ese sentido, aseveró que el término “razones viales” resulta ser ambiguo.

Asimismo, discrepó que se considere a una mera alteración de tráfico como una razón suficiente para modificar el recorrido, en tanto, como se sabrá, la congestión vial es cada día más significativa, lo que no puede conducir a que la plataforma, de algún modo, constriña al pasajero a aceptar una ruta diferente, con la consecuente alza en el valor de la prestación.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, en línea con lo indicado por el Honorable Senador señor García Huidobro, sugirió sustituir, en el texto de la indicación, el vocablo “razones” por “interrupciones”, e intercalar, entre los términos “accidente o” y “tráfico”, la expresión “imprevistos de”.

Finalmente, recordó que la indicación en examen tiene la finalidad de resguardar, legítimamente, que el conductor de plataformas no deba absorber costos adicionales, por eventuales extensiones en la ruta o en el tiempo del viaje.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, expresó que, a partir de la redacción resultante de la indicación, se consagraría adecuadamente el deber de la empresa de aplicaciones de transporte de informar oportunamente al pasajero de cambios en sus recorridos y en los valores de los mismos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió aprobar la presente propuesta, con las enmiendas recomendadas por la señora Ministra.

En votación la indicación N° 36, la Comisión, por cuatro votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, y el voto en contra del Honorable Senador señor Soria, la aprobó con modificaciones, sustituyendo, en el texto de la misma, el vocablo “razones” por “interrupciones”, e intercalando, entre los términos “accidente o” y “tráfico”, la expresión “imprevistos de”.

Indicación N° 37

37.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar la siguiente oración final: “Con todo, la tarifa deberá incluir los tiempos de espera y los probables contratiempos que deban sortear los conductores.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, señaló que la finalidad perseguida por la misma se logra de mejor forma por medio de la fórmula de texto adoptada con ocasión del debate de la anterior proposición, por lo que sugirió desechar la presente propuesta.

En votación la indicación N° 37, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 37 bis

37 bis.- Del Honorable Senador señor Chahuán, para agregar la siguiente oración final: "Asimismo, se podrá establecer anticipadamente una modalidad de pago, a elección del pasajero".

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, observó que el contenido de la misma se encontraría recogido en el texto de la indicación N° 33, antes aprobada, de ahí que la primera se encontraría subsumida en esta última.

En votación la indicación N° 37 bis, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la aprobó con enmiendas, en idénticos términos al texto de la indicación N° 33.

Indicaciones N°s 38 y 39

38.- De la Honorable Senadora señora Provoste y 39.- del Honorable Senador señor Pizarro, para contemplar, a continuación de la letra c), una letra nueva, del siguiente tenor:

"...) Las EAT, deberán disponer de una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos, que permita solventar los costos operativos del servicio y generar un margen de utilidades razonable."

En discusión estas indicaciones, el **Honorable Senador señor Letelier**, manifestó su adhesión a ellas.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, indicó que la presentación de las mismas obedece al hecho de que, durante la discusión en general del proyecto de ley en estudio, muchas de las organizaciones que participaron del debate expresaron la necesidad de contar con una tarifa que permitiera a los conductores soportar los costos económicos del servicio, generando, además, una porción razonable de ganancias para aquéllos.

En tal sentido, aseveró que el punto constituye uno de los ejes fundamentales de la iniciativa en examen, por lo que el particular debe debatirse en profundidad.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, expresó su respaldo a las proposiciones en análisis, señalando que ella se hace cargo de los múltiples reclamos sostenidos por los conductores adscritos a las plataformas, referentes a los abusos que, en ocasiones, se verifican por parte de estas últimas.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, señaló que, en cualquier negocio, los ingresos del mismo debiesen solventar los costos operativos del servicio, posibilitando, además, obtener un margen de utilidades razonable.

Sin perjuicio de lo anterior, subrayó, este último concepto es de compleja interpretación, en tanto no existe claridad sobre la razonabilidad de las ganancias que debiesen generarse en el rubro para que se pueda identificar a una tarifa como sustentable.

Posteriormente, afirmó que, en su opinión, el sistema legal de resguardo comercial cuenta con mecanismos a los cuales se puede acudir en caso de que se produzcan arbitrariedades o distorsiones, siendo ejemplo de ello la Fiscalía Nacional Económica.

No obstante lo indicado, observó que, de igual modo, existen distintos instrumentos que permiten detectar si las tarifas permiten o no cubrir los gastos operacionales. En efecto, explicó que para tal finalidad se debe analizar un período en el ejercicio de la actividad, a fin de determinar un promedio del valor de la prestación, habiéndose registrado las alzas y bajas respectivas, para luego establecer si dicho promedio está por sobre o debajo del costo de la operación.

Por último, resaltó que, si bien entiende el espíritu de la indicación, debe considerarse que, por la naturaleza de los servicios que se verifican en este contexto, la tarifa que se advierte es dinámica, la que se ajusta a la demanda observada y no sólo a los costos de la prestación.

Así, destacó que, a su parecer, se debe evitar la fijación de tarifas, a fin de que las mismas se determinen por consideraciones de diversa naturaleza, impidiendo así la rigidez de los valores.

Sin perjuicio de lo anterior, por razones de técnica legislativa, y a fin de que sea congruente el encabezado del artículo con la redacción contemplada en la presente letra nueva, se sugirió que el texto de la indicación adopte el siguiente tenor.

“...) Disponer de una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos, que permita solventar los costos operativos del servicio y generar un margen de utilidades razonable.”.

En votación las indicaciones N^{os} 38 y 39, la Comisión, por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y Letelier, y el voto en contra del Honorable Senador señor García Huidobro, las aprobó con modificaciones, bajo la redacción antes referida.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como letra e) del artículo 5.

Indicación N^o 40

40.- Del Honorable Senador señor Bianchi, para considerar, a continuación de la letra d), una letra nueva, del siguiente tenor:

“...) Dar protección laboral y de seguridad social a los conductores de los vehículos adscritos a una EAT.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto incorpora una regla que tiene incidencia en las normas de seguridad social, por lo que se vulnera la iniciativa exclusiva del Presidente de la República en estas materias, de acuerdo al numeral 6^o del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N^o 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo

118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 40 como inadmisibile.

Indicación N° 41

41.- Del Honorable Senador señor Letelier, para consultar, a continuación de la letra e), una letra nueva, del siguiente tenor:

“...) Valores de recorrido por kilómetro, los que no podrán variar al alza sin informar previamente a la autoridad reguladora. Con todo, dicho aumento sólo se podrá realizar una vez al año, salvo que en un semestre se acumule un aumento del IPC por sobre 10%.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que la postura del Ejecutivo sobre el particular es no regular tarifas por medio del presente proyecto de ley, en parte, agregó, en tanto estas materias deben ser analizadas integralmente, asumiendo que el único caso en nuestro país en donde se encuentran fijados los valores tarifarios para los taxis es en el caso de la Región Metropolitana, cuestión que se encuentra fijada por los procesos licitatorios llevados a cabo, y que se materializa por medio del uso del respectivo taxímetro en los vehículos.

Así, destacó, en el resto del país el sector fija sus tarifas libremente.

Por consiguiente, una normativa como la propuesta puede afectar a los propios actores formales en este ámbito.

Luego, señaló que, en caso de que haya quejas por la existencia de valores inadecuados en este contexto, la institucionalidad a cargo de la defensa de la libre competencia (vgr. La Fiscalía Nacional Económica), puede procesar tales reclamos, en hipótesis en que, por ejemplo, se establezca una tarifa que no permita cubrir los gastos operacionales del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, añadió, la iniciativa en estudio permite a los taxistas adscribirse a las plataformas, pudiendo, en ese evento, sujetarse a las tarifas dinámicas proporcionadas por las empresas de aplicaciones.

Por tales razones, concluyó, es que el Ministerio que encabeza estima conveniente que las tarifas del rubro permanezcan abiertas y competitivas, sin que se regule el valor de la mismas, siendo un factor relevante para tal determinación, la complejidad que supondría

establecer valores para la significativa diversidad de recorridos y rutas requeridas por los usuarios, las que, además, varían de acuerdo al tipo de vehículo que se demande por el cliente para ello.

En votación la indicación N° 41, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

- - - - -

Indicación N° 42

42.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar los siguientes incisos, nuevos:

“Las empresas de aplicaciones de transporte no podrán bloquear a sus conductores sin previo procedimiento establecido en el reglamento, que asegure un debido proceso al conductor. Lo anterior, con excepción de cualquier acto que pueda configurar crimen o simple delito, en cuyo caso el bloqueo podrá efectuarse de manera inmediata y posterior a la correspondiente denuncia ante la autoridad respectiva.

Así también, las empresas de aplicación de transporte tendrán estrictamente prohibido realizar promociones con cargo a los ingresos del conductor.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que, en términos generales, se encuentra de acuerdo con el contenido de tal proposición.

En efecto, explicó que es relevante que el conductor adscrito a las compañías de aplicaciones de transporte sepa las condiciones que deben verificarse para proceder a su bloqueo por parte de la plataforma.

No obstante ello, precisó que los bloqueos en este ámbito generalmente se producen por quejas de los usuarios, debido a un bajo nivel de calidad de los servicios entregados por el conductor, lo que se traduce en la respectiva calificación negativa para este último por parte de los primeros.

Finalmente, concordó con lo contemplado por la indicación en lo referente a la proscripción de que las promociones que hagan las compañías repercutan económicamente en el conductor.

El Honorable Senador señor Pizarro, preguntó por el alcance del segundo inciso propuesto por la indicación en examen, en tanto, en su opinión, los términos del servicio a prestar por el conductor son conocidos por este último antes de realizar el viaje, por lo que él debe aceptar o rechazar el traslado, de acuerdo a las condiciones que le son fijadas por la plataforma.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, observó que, a su juicio, la intención del referido inciso es prohibir que las promociones que hagan las empresas, por ejemplo, en materia de tarifas, no sean soportadas por el conductor, en términos de menores ingresos o de una reducción del valor que ellos reciban por el viaje que realicen.

Posteriormente, y retomando nuevamente el debate respecto del bloqueo de los conductores por parte de las plataformas, expresó que el procedimiento para ello debiese regularse en un reglamento, a fin de que el mismo pueda ser modificado conforme al dinamismo tecnológico del sector.

Lo anterior, añadió, en tanto existen múltiples quejas de dichos conductores respecto al desconocimiento de la razón que ocasionó su bloqueo.

El Honorable Senador señor Pizarro, luego, manifestó su respaldo a la idea de que los conductores se informen y sepan las razones por las cuales son desvinculados de las compañías de aplicaciones de transporte, evitando así que se generen bloqueos arbitrarios, para lo cual se requiere que las empresas se sujeten a un determinado estándar.

Ello, resaltó, sin entrar a zanjar el debate respecto de la existencia o no de una relación de dependencia en este contexto, cuestión que cruza toda la discusión del particular.

Finalmente, expresó que, en su opinión, no se debiese incorporar en este punto el concepto de debido proceso, en tanto no condecirse con la naturaleza de las prestaciones que se verifican en este ámbito.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por su parte, previno de que, en la actualidad, hay aplicaciones que exigen a sus conductores un mínimo de horas conectados a la plataforma para permanecer operando con la misma, exigencia que, eventualmente, pudiese configurar una relación de carácter laboral.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, a su turno, explicó que, en los últimos días, en Londres, en donde el particular se encuentra regulado, se detectó un importante número de clonaciones o adulteraciones de cuentas, en donde la foto del conductor no correspondía al sujeto al volante, o, incluso, el vehículo que realizaba el traslado era diferente del que aparecía en la pantalla del dispositivo del usuario.

Por tal razón se procedió a bloquear la aplicación del sistema londinense, cuestión que discurre en una línea distinta del particular, que sólo pretende regular el procedimiento de bloqueo de los conductores adscritos a las plataformas.

En seguida, coincidió con el Honorable Senador señor Pizarro en lo referente a excluir, en este contexto, a la noción de debido proceso, en tanto la misma no ser procedente.

Asimismo, agregó, la forma en que se encuentra redactada la segunda parte del primer inciso propuesto por la indicación, referente a la posibilidad de bloquear a un conductor por la comisión, por parte de éste, de cualquier acto que pudiese configurar un crimen o simple delito, le parece una fórmula demasiado vaga, que no contribuye a otorgar certeza sobre el punto.

Finalmente, sostuvo que, en conformidad a lo acordado previamente por la Comisión, los aspectos laborales que, eventualmente, pudiese presentar el particular, serán tratados en un proyecto de ley distinto de la iniciativa en estudio. Lo anterior, añadió, sin perjuicio de que un tribunal del trabajo pudiese declarar, en un caso concreto, que la relación entre el conductor y la plataforma es de carácter laboral.

El Honorable Senador señor Pizarro, sugirió que se rescate de la redacción de la indicación en examen, el deber de la empresa de aplicación de transporte de informar al conductor la razón de su bloqueo.

Para ello, recomendó que el Ejecutivo propusiera un texto que aborde de buena forma las materias en comento.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, estimó que, atendida la lógica de mercado presente en este ámbito, sería razonable pensar que las plataformas dispongan de criterios mínimos que debe observar el conductor adscrito a la misma, pudiendo luego, en caso de incumplimiento, proceder a la cancelación de su registro en la aplicación.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, en esa

línea, propuso que, más que disponer de un verdadero procedimiento de bloqueo para los conductores, lo más apropiado es establecer deberes de información para las EAT, a fin de que las mismas comuniquen oportunamente las condiciones a las que se deberán sujetar los conductores, a fin de que los mismos sepan, de antemano, en qué hipótesis ellos podrán ser desvinculados.

De ese modo, sugirió intercalar las siguientes letras h) e i) al artículo 5 del texto aprobado en general.

“h) Mantener un acceso dentro de la misma plataforma o en sus sitios web asociados, informando detalladamente los términos y condiciones en que se presta el servicio, tanto para el conductor, los propietarios de vehículos y los usuarios. Los términos y condiciones de las EAT para la inscripción de conductores, deberán establecer expresamente las causales de eliminación, suspensión o bloqueo a los conductores, y sólo podrán aplicar dichas causales, informando debidamente al afectado, y considerando la posibilidad de apelar a esta medida. Asimismo, los referidos términos y condiciones deberán contener las posibles promociones que las empresas de aplicación de transporte pueden ofrecer a sus usuarios y conductores, y los mecanismos de funcionamiento de las mismas, estableciendo con cargo a quién aplican.

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

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, explicó que con la proposición en comento se otorgaría transparencia a los términos en los cuales se desarrolla la relación comercial entre el conductor y la respectiva compañía.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió aprobar la indicación en examen, bajo el texto de la propuesta previamente descrita.

En votación la indicación N° 42, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la aprobó con modificaciones, bajo el tenor de la proposición antes referida.

Indicación N° 43

43.- Del Honorable Senador señor Bianchi, para incorporar, después del artículo 5, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo...- Un panel de expertos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la tarifa sustentable que podrá cobrar una EAT, la que deberá contener, al menos, los gastos de operación de cada vehículo, su depreciación y la remuneración del conductor de acuerdo al concepto hora hombre.”.

Se hizo presente que esta indicación es considerada como inadmisibles, en tanto establece nuevas funciones a un organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 43 como inadmisibles.

ARTÍCULO 6

El artículo 6 aprobado en general por el Honorable Senado, dispone que los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deban poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.

A este artículo se presentaron ocho indicaciones, signadas con los N°s 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 y 51.

Indicación N° 44

44.- Del Honorable Senador señor Galilea, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 6.- Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán contar con licencia de conducir clase B, con una antigüedad de al menos cinco años. Dicho plazo se computará desde que se solicita la inscripción.

Asimismo, al momento de la inscripción, los conductores deberán demostrar que en los tres años previos no han tenido más de dos infracciones gravísimas, o que en los dos años previos no han tenido más de cuatro infracciones graves.

Además, los conductores perderán su habilitación para conducir vehículos adscritos a una EAT toda vez que sean infraccionados con más de dos infracciones gravísimas, o más de cuatro infracciones graves, durante tres o dos años respectivamente. La inhabilitación durará el período de tiempo que permita volver a solicitar la inscripción, de acuerdo a lo establecido en el inciso anterior.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, expresó que, en lo referente a las exigencias de licencias y documentación asociada que se le aplicarán a los conductores de aplicaciones, existen distintas proposiciones, por lo que recomendó que las mismas sean analizadas conjuntamente.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, señaló que el requerimiento de los conductores adscritos a las EAT de contar con licencia profesional, obedece al hecho de que ello es exigido a todos quienes se encuentran al volante de un vehículo que efectúa transporte remunerado de pasajeros.

El Honorable Senador señor Pizarro, observó que el punto no se encuentra del todo resuelto, de ahí que, justamente, se hayan presentado tantas indicaciones al respecto.

En ese sentido, indicó que se deben analizar las distintas fórmulas que permitan verificar que el conductor cuenta con la experiencia y capacidades necesarias para transportar de manera segura a los usuarios de las plataformas, cuestión que, en ocasiones, no está garantizado por el mero hecho de que la persona cuente con licencia profesional.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, destacó que el particular es uno de los ejes centrales de la discusión del presente proyecto de ley, concordando con la posición del Ejecutivo que se requiere, como piso mínimo, que los conductores de las EAT cuenten con licencia profesional.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, por su parte, aseveró que, a su juicio, existe consenso sobre la necesidad de que el conductor cuente con una experiencia y trayectoria que permita validar sus

competencias al volante, al momento de evaluar si el mismo o no se encuentra capacitado para transportar pasajeros.

En ese sentido, explicó, las indicaciones presentadas en estas materias siguen, fundamentalmente, dos líneas, una que dispone como exigencia el tener una licencia distinta de la profesional para operar con aplicaciones, mientras que otras proponen un nuevo régimen para la obtención de la aludida licencia profesional.

El Honorable Senador señor Pizarro, posteriormente, sostuvo que exigir licencia profesional, en el corto plazo, para los conductores adscritos a las EAT, pudiese, eventualmente, atentar contra el funcionamiento mismo del sistema que se pretende implementar, precisamente por las deficiencias que presenta, actualmente, el procedimiento de adquisición de tal tipo de documentación.

En esa línea, aseveró que una alternativa razonable puede ser la propuesta efectuada por el Automóvil Club de Chile, durante la discusión en general del proyecto, que recomienda disponer de un sistema de certificación alternativo de capacidades técnicas de los conductores.

Por último, sugirió que el Ejecutivo realizare alguna proposición sobre estas materias, que permitiese regular de buena forma a este punto.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, resaltó que la postura de la Secretaría de Estado que encabeza sobre el particular es mantener la exigencia de licencia profesional.

En votación la indicación N° 44, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 45

45.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores” por la expresión “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 45, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 46

46.- De la Honorable Senadora señora Provoste, para agregar los siguientes incisos nuevos:

“El conductor no podrá aceptar un nuevo viaje mientras se encuentre trasladando a un pasajero desde el punto de origen hacia el punto de destino. Sólo podrá aceptar el nuevo viaje, mientras se encuentre sin pasajeros o detenido.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas, que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal; los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, expresó que la misma fundamentalmente establece el deber del conductor que pretende adscribirse a una EAT de acreditar que no cuenta con antecedentes delictuales relativos al consumo de alcohol o de estupefacientes, como tampoco respecto de ilícitos de índole sexual.

En ese sentido, agregó, durante el primer trámite constitucional de la iniciativa en estudio, en la Honorable Cámara de Diputados, el punto fue discutido y se estimó apropiado generar una regla de igualdad similar a la existente en la actualidad al momento de acceder a la licencia profesional, en la cual se exige, a fin de corroborar la idoneidad moral de la persona, un certificado de antecedentes.

El Honorable Senador señor Letelier, aseveró que el usuario espera que la compañía de aplicaciones efectuase un control periódico de la idoneidad moral del conductor, más allá de la que se debe acreditar al momento de registrarse en la plataforma respectiva.

Lo anterior, prosiguió, en tanto se han conocido múltiples denuncias de pasajeros respecto de abusos de todo tipo por parte de los conductores.

Por otra parte, resaltó que la primera parte de la indicación, recoge lo planteado, durante la discusión en general, por parte de la Fundación Emilia, que sostiene que se debe prohibir la manipulación del dispositivo de que se trate durante la conducción del vehículo.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, a su turno, expresó que la Cartera de Estado que encabeza cuenta con registros en los cuales se puede advertir si un conductor cuenta con algún antecedente penal, especialmente para el caso de traslado de menores.

Posteriormente, indicó que en lo que concierne a la manipulación de dispositivos durante la conducción, se estima más apropiado generar una regulación general sobre el particular, que se consagre en la Ley de Tránsito, con independencia de las medidas que se fijen en el proyecto de ley en estudio.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió recoger las inquietudes vertidas en el presente debate y efectuar modificaciones al texto de la indicación en examen.

Con tal propósito, se sugirió la siguiente redacción:

“El conductor no podrá aceptar un nuevo viaje mientras se encuentre trasladando a un pasajero. Ello sólo podrá realizarse cuando el vehículo esté detenido, o en caso de que el conductor no esté transportando a un pasajero.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas, que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal, los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

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

En votación la indicación N° 46, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la aprobó con enmiendas, bajo la redacción previamente descrita.

Indicación N° 47

47.- Del Honorable Senador señor Durana, para agregar los siguientes incisos, nuevos:

“Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente. Excepcionalmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá autorizar, cuando se trate de una primera inscripción en el Registro, por una sola vez y por el lapso impostergable de seis meses, que el conductor no posea licencia profesional.

El incumplimiento de este requisito será sancionado con la cancelación del registro del vehículo en el Registro del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió que la misma sea rechazada, en tanto haberse previamente acordado que la exigencia de licencia profesional para los conductores adscritos a plataformas de transporte, será un requisito que tendrán que cumplir los mismos para operar en el sistema.

En votación la indicación N° 47, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 48

48.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para agregar los siguientes incisos nuevos:

“Los conductores sólo podrán aceptar una solicitud de viaje en cuanto se encuentren sin pasajeros a bordo.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la Empresa de Aplicación de Transportes, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas, la circunstancia de no tener anotaciones vigentes relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal; los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió aprobarla bajo el mismo tenor resultante de la indicación N° 46, en tanto referirse a las mismas materias.

En votación la indicación N° 48, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la aprobó con modificaciones, adoptando la misma redacción final que la indicación N° 46.

Indicación N° 49

49.- Del Honorable Senador señor Quinteros, para agregar un inciso nuevo, del siguiente tenor:

“Asimismo, los conductores quedarán sujetos al seguro contra riesgo de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales establecido en la Ley N° 16.744, que será de cargo de la EAT.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó rechazarla, en tanto la misma aborda materias laborales que se pretenden regular exhaustivamente en una futura iniciativa que regule integralmente tales tópicos.

Además, agregó, las cuestiones relativas a seguros ya fueron contempladas en el texto aprobado de la indicación N° 28.

En votación la indicación N° 49, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, la rechazó.

Indicación N° 50

50.- De los Honorables Senadores señores Allamand, Coloma y Pizarro, para consultar un nuevo inciso, del tenor que se señala:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 13 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, los conductores de los vehículos adscritos a una EAT, podrán obtener también su licencia profesional A-1 de cumplir con los siguientes requisitos:

1) Acreditar cuatro años de posesión de licencia clase B;

2) No tener anotaciones vigentes en la hoja de vida del conductor con infracciones gravísimas;

3) Aprobar un curso especial que contemple los contenidos indicados en el artículo 33 de la Ley de Tránsito, de entre treinta y cincuenta horas, que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidas por el Estado, y

4) Cumplir con las demás condiciones establecidas en el artículo 14 de la Ley de Tránsito.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió que la misma sea rechazada, en tanto haberse previamente acordado que la exigencia de licencia profesional para los conductores adscritos a plataformas de transporte, será un requisito que tendrán que cumplir los mismos para operar en el sistema.

En votación la indicación N° 50, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Soria, la rechazó.

Indicación N° 51

51.- De los Honorables Senadores señores Allamand y Coloma, para agregar los siguientes incisos, nuevos:

“También podrán acceder a la licencia profesional Clase A-1, aquellos conductores que cumplan con los siguientes requisitos:

1.- No registrar anotaciones en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados del artículo 210 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 por infracciones gravísimas.

2.- Acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos seis años, de la licencia Clase B.

En tales casos, los conductores podrán eximirse de la realización de cursos teóricos y prácticos dispuestos en el artículo 13, inciso segundo, N° 3 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. De todos modos, quienes reúnan dichas condiciones, deberán obligatoriamente rendir y aprobar el examen teórico y práctico ante la Municipalidad en que se ha solicitado la licencia.

Adicionalmente deberán cumplir con las exigencias establecidas en el artículo 14 letra A) N° 1 y N° 2 letra a), de la ley de Tránsito.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió rechazarla por las mismas razones antes expuestas en el debate de la propuesta anterior.

En votación la indicación N° 51, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Soria, la rechazó.

ARTÍCULO 7

El artículo 7 aprobado en general por el Honorable Senado, establece, en su inciso primero, que los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las empresas de aplicación de

transportes 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.

A su turno, su inciso segundo dispone que tales exigencias deban corresponder, como mínimo, a las establecidas para los taxis básicos.

A este artículo se presentaron seis indicaciones, signadas con los N^{os} 52, 53, 54, 55, 55 bis y 55 ter.

Inciso primero

Indicación N° 52

52.- Del Honorable Senador señor Letelier, para reemplazar la expresión “un distintivo que reúna las características que éste determine” por la siguiente: “una placa patente distintiva”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que la Secretaría de Estado que encabeza se encuentra trabajando en un proceso de digitalización que permita obtener, sólo con los datos de la placa patente del vehículo, toda la información relacionada con el mismo.

Lo anterior, considerando el altísimo costo que implica tener placas patentes diferenciadas.

En seguida, señaló que el exigir que los vehículos adscritos a las plataformas cuenten con tales instrumentos genera un riesgo, a saber, que los mismos sean parados por los usuarios en las calles, sin que medie la plataforma de por medio, distorsionándose así la forma de operación de los servicios verificados por medio de las aplicaciones de transporte, sin perjuicio de generar una competencia dañina a los taxis básicos.

Por consiguiente, y tal como lo propone el texto aprobado en general, indicó que la posición del Ejecutivo es que los vehículos en cuestión cuenten con un distintivo, que permita su identificación como móviles adscritos a una EAT, por la sola detección del código QR aparejado a tal sello, cuestión que, además, facilitará la fiscalización de la autoridad en el sector.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, resaltó que en México se emplea el sistema de distintivos para la identificación y control de los vehículos.

Asimismo, concordó que la exigencia de placa patente aparejaría el riesgo de que los móviles fueran parados por los usuarios en la calle, sin intermediación digital, frustrándose así la idea del proyecto, es decir, que los servicios sean requeridos por la respectiva plataforma.

El Honorable Senador señor Pizarro, en la misma línea sostenida por quienes le antecedieron en el uso de la palabra, señaló que la exigencia de placa patente diferenciada no se condice con la idea de que los vehículos adscritos a aplicaciones sólo realizan sus servicios de transporte de manera ocasional, y no de forma permanente.

En votación la indicación N° 52, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que el Honorable Senador señor Letelier, en virtud de lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento del Senado, solicitó la reapertura del debate de esta indicación.

Frente a tal petición, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier y Pizarro, acogió reabrir el debate de la indicación N° 52.

Posteriormente, el **Honorable Senador señor Letelier**, expresó que los taxis deben cumplir, atendida su calidad de transporte público menor, una serie de exigencias en su operación, como el estar pintados los vehículos de un determinado color, contar con una placa patente específica y tener a la vista la respectiva numeración de su recorrido.

Por consiguiente, añadió, no le parece razonable ni adecuado que a los vehículos adscritos a las EAT sólo se les exija un sello adhesivo, en tanto tal distintivo es de fácil falsificación o adulteración.

En ese sentido, señaló que lo importante es que se permita identificar con facilidad a los vehículos en comento, para efectos de su fiscalización.

A su turno, indicó que el riesgo de que dichos móviles sean parados por los usuarios directamente en la calle, sin intermediación de la plataforma, es una conducta que el proyecto sanciona, por lo que tal acción es derechamente ilegal. De ahí, resaltó, que lo que se necesita es un mayor control en el rubro, precisamente a través de una fácil identificación de los vehículos.

Por todas esas razones, añadió, es que la indicación en examen propone establecer placa patente para los móviles en comento.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, reiteró que la Secretaría de Estado que encabeza se encuentra en etapas avanzadas de un proceso de digitalización de los antecedentes de los vehículos motorizados, a los que se podrá acceder electrónicamente con la sola detección y escaneo del código QR pertinente aparejado al móvil.

Por consiguiente, prosiguió, con este tipo de tecnología resulta innecesario contar con diversas placas patentes.

Asimismo, observó que, a diferencia de los taxis que se encuentran permanentemente efectuando sus operaciones, los vehículos adscritos a plataformas sólo lo hacen ocasionalmente, circulando el resto del tiempo como autos particulares, siendo ello una característica central de las prestaciones que se realizan en este contexto.

El Honorable Senador señor Letelier, replicó indicando que, siguiendo el raciocinio expuesto por quien le antecedió en el uso de la palabra, si la fiscalización por la autoridad se desarrollará, en un futuro próximo, por medios digitales, la identificación física del vehículo resulta innecesaria, por lo que los taxis no debiesen tener una placa patente diferenciada ni estar pintados de un color específico.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, respondió que ello sí se requeriría, toda vez que, como ya señaló, los taxis realizan labores permanentes, a diferencia de los vehículos vinculados con una empresa de aplicaciones de transporte.

Lo anterior, explicó, en tanto los primeros operan en un mercado regulado, quienes cuentan con un permiso para operar en tal condición (en calidad de taxi).

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó sus dudas acerca de la efectividad de los controles digitales en áreas distantes de los centros de las urbes, especialmente en zonas rurales, de ahí que se requiera una identificación física ostensible del vehículo adscrito a plataformas.

En efecto, afirmó, lo señalado no sería necesario si la operación de los móviles en este rubro fuese totalmente regular, pero se ha observado, tanto por los propios conductores de aplicaciones, como, por

cierto, por parte de los taxistas, la enorme existencia de vehículos piratas en el sector.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, por su parte, precisó que, al día de hoy, en rigor, los móviles relacionados con las EAT son vehículos particulares, los que tienen prohibido realizar servicios de transporte remunerado de pasajeros.

De ahí, agregó, que las infracciones que se cursan por parte de la autoridad a aquéllos sólo se efectúan cuando se detecta el cobro por tales prestaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que el problema de la piratería o informalidad opera en otra lógica, ya que incluso si se supiese de toda la flota vinculada a las plataformas, el problema no se resolvería.

Por tal razón, subrayó, es que se requiere de un registro que incorpore a todos los conductores habilitados para operar en plataformas tecnológicas, que posibilite detectar, por parte de la autoridad, si el vehículo en cuestión se encuentra o no autorizado para realizar las labores en comento.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, manifestó que, al día de hoy, las capacidades de fiscalización de la piratería del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se encuentran sobrepasadas, no siendo suficientes para controlar tales irregularidades.

El Honorable Senador señor Letelier, expresó que los esfuerzos regulatorios que se están debatiendo en el marco de la iniciativa en estudio, deben permitir desembocar en una fórmula que permita identificar a los vehículos adscritos a plataformas con un cierto grado de certeza y visibilidad, siendo ello una exigencia para la operación de los mismos.

Así, entiende que se puede explorar alguna alternativa intermedia entre el sello distintivo y una placa patente diferenciada, que permita recoger las inquietudes que surgen respecto del punto.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, propuso que el particular siga la línea de la exigencia del dispositivo, sin perjuicio de establecer expresamente, como infracción grave, la inobservancia de tal requisito.

De ese modo, recomendó, añadir al catálogo del artículo 11 de la iniciativa en estudio, la siguiente contravención:

“k) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7 en las condiciones especificadas en el reglamento.”.

En votación la indicación N° 52, se efectuó una primera votación, la que resultó en un empate, pronunciándose por la afirmativa los Honorables Senadores señores Letelier y Soria, y por la negativa los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro

Posteriormente, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 182 del Reglamento del Senado, se repitió la votación, verificándose el mismo resultado, por lo que se procedió a rechazar la indicación en examen.

Sin perjuicio de lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Soria, aprobó la propuesta del Ejecutivo antes referida.

Indicación N° 53

53.- De la Honorable Senadora señora Provoste, para sustituir la locución “y cuyo uso será obligatorio” por la siguiente: “y una placa patente de color, cuyo uso será obligatorio”.

En discusión esta indicación, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, recomendó rechazarla, por las mismas razones expresadas durante el debate de la proposición anterior, en tanto ambas orientarse en la misma dirección.

En votación la indicación N° 53, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que el Honorable Senador señor Letelier, en virtud de lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento del Senado, solicitó la reapertura del debate de esta indicación.

Frente a tal petición, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier y Pizarro, acogió reabrir el debate de la indicación N° 53.

Ante tal reapertura, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió proceder, respecto de la propuesta en estudio, en los mismos términos que la indicación anterior.

En votación la indicación N° 53, se efectuó una primera votación, la que resultó en un empate, pronunciándose por la afirmativa los Honorables Senadores señores Letelier y Soria, y por la negativa los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro

Posteriormente, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 182 del Reglamento del Senado, se repitió la votación, verificándose el mismo resultado, por lo que se procedió a rechazar la indicación en examen.

Indicación N° 54

54.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para agregar, después del inciso primero, un inciso nuevo, del siguiente tenor:

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

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, señaló que la misma recoge lo expresado por diversas organizaciones durante el debate en general del proyecto, referente a equiparar las exigencias aplicables a los taxis a los requisitos de operación que se dispongan para los vehículos que se adscriban a las empresas de aplicaciones de transporte.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, observó que la indicación en cuestión, en su opinión, se orienta en la dirección correcta, ya que apunta a evitar que exista un trato distinto entre el sector formal y los vehículos que se registrarán como adscritos a EAT.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, precisó que el inciso segundo del artículo 7 aprobado en general, justamente establece que las exigencias en comento deban corresponder, como mínimo, a las establecidas para los taxis básicos.

En votación la indicación N° 54, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la aprobó sin enmiendas.

Inciso segundo

Indicación N° 55

55.- De la Honorable Senadora señora Aravena, para suprimirlo.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, manifestó que la posición del Ejecutivo es conservar el texto aprobado en general, por lo que se mostró partidaria de rechazar la presente proposición.

En votación la indicación N° 55, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 55 bis

55 bis.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para reemplazar el punto final por una coma y agregar la siguiente expresión:

“, referidos en el Decreto Supremo N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, expresó que, efectivamente, el cuerpo reglamentario donde se contemplan los requisitos para la operación de los taxis básicos es el Decreto Supremo N° 212, al cual hace referencia la propuesta en estudio.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que dicha remisión se encontraría implícita en el inciso segundo del artículo 7 del texto del proyecto aprobado en general.

El Honorable Senador señor Pizarro, consultó si la indicación en examen introduce algún tipo de limitación al tratamiento del particular.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, sostuvo que, en su opinión, no es recomendable, por razones de técnica legislativa, contemplar en la ley una remisión a una norma administrativa de menor rango jerárquico, precisamente por estar sujeta esta última a cambios, lo que tornaría en imprecisa a la aludida remisión, generándose incluso, una eventual antinomia.

Así, agregó, en caso de que se quisiera regular a los taxis por la vía legal, la remisión al Decreto Supremo N° 212 complejizaría el punto.

El Honorable Senador señor Pizarro, por las razones previamente indicadas, y en su calidad de autor de la presente indicación, la retiró.

Indicación N° 55 ter

55 ter.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para agregar el siguiente inciso, nuevo:

“Para registrarse en una EAT, los vehículos deberán cumplir, como principal exigencia, tener una antigüedad, no superior a tres años, al solicitar su inscripción por primera vez en el Registro referido en el artículo 2, y no superior a 5 años en caso de reemplazo. La antigüedad se calculará como la diferencia entre el año en que se solicita la inscripción y el año de fabricación o modelo del vehículo anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt,** advirtió que la propuesta en comento no resultaría del todo coherente con la regla de igualdad de trato consagrada en el inciso segundo del artículo 7 del texto del proyecto aprobado en general.

En ese sentido, indicó que, a su juicio, especificaciones tales como la antigüedad de los vehículos, debiesen quedar contempladas en el reglamento más que en la ley, precisamente por el dinamismo de la industria en estas materias.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, sostuvo que es perfectamente posible establecer una regla general, para luego fijar las excepciones a la misma, justamente el caso en debate.

No obstante lo precedente, agregó, se mostró partidario de la propuesta regulatoria sobre antigüedad de los vehículos adscritos a las EAT, considerada en la presente indicación.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, resaltó que, durante la discusión general del proyecto en análisis, múltiples organizaciones respaldaron la idea de disponer una igualdad de trato entre los taxis y los referidos móviles.

El Honorable Senador señor Letelier, observó que, en su opinión, la opinión de tales gremios se dirigía, básicamente, a la idea de fijar pisos mínimos para unos y otros, sin perjuicio de incorporar luego requisitos adicionales para los nuevos actores.

En ese sentido, y a fin de que el texto del articulado resulte congruente, sugirió incorporar, al inicio de la indicación, la frase “Sin perjuicio de lo anterior,”.

En votación la indicación N° 55 ter, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier y Pizarro, la aprobó con modificaciones, incorporando, al inicio de la misma, la frase “Sin perjuicio de lo anterior,”.

Sin perjuicio de lo anterior, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, recomendó fijar un período transitorio en que la exigencia de antigüedad vehicular de los móviles adscritos a aplicaciones no entre en vigor, a fin de disponer de un intervalo que permita soslayar el desequilibrio, en este punto, respecto de las condiciones a que se someten los taxis.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, en la misma línea, recordó que la antigüedad promedio de un vehículo de alquiler es de cinco años.

El Honorable Senador señor Letelier, consultó que antigüedad se les exigirá a los vehículos de plataformas durante el lapso en comento.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondió señalando que lo más razonable sería seguir una regla similar a la que rige para el caso de los taxis.

Así, sugirió establecer el siguiente artículo transitorio:

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

La Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, y por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Soria, aprobó la proposición del Ejecutivo previamente descrita.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como artículo cuarto transitorio.

- - - - -

ARTÍCULO 8

El artículo 8 aprobado en general por el Honorable Senado, establece, en su inciso primero, que los taxis, en cualquiera de sus modalidades, con excepción de la de taxi colectivo, podrán adscribirse a una o más empresas de aplicación de transportes y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.

Por su parte, el inciso segundo del precepto, exige que los taxis que operen con estas aplicaciones deban cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte.

A este artículo se presentaron dos indicaciones, signadas con los N^{os} 55 quáter y 55 quinquies.

Inciso primero

Indicación N° 55 quáter

55 quáter.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para reemplazar el punto final por una coma y agregar la siguiente expresión:

“, pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estime conveniente, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios

para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio. En todo caso, las Secretarías Regionales podrán determinar, tras un estudio técnico junto al panel de expertos y dirigentes gremiales, la suspensión o eliminación gradual y de manera definitiva del taxímetro, por sistemas digitales o virtuales de cobro de mejor tecnología.

En discusión esta indicación, **se hizo presente que la segunda parte del texto de la misma sería inadmisibles, en tanto incorpora nuevas funciones a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.**

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la segunda parte de la indicación N° 55 quáter como inadmisibles.

Por consiguiente, el debate de esta proposición sólo recayó en la primera sección de la misma.

En tal sentido, el **Honorable Senador señor Pizarro**, expresó que la porción inicial de la indicación es del todo relevante, ya que otorga al usuario el derecho de elección de tarifa.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, por su parte, explicó que la Cartera de Estado que representa cuenta, en la actualidad, con suficientes atribuciones para reemplazar el taxímetro.

En efecto, indicó que dicho dispositivo sólo es imperativo en la Región Metropolitana, por disposición de las normas administrativas que rigen a las licitaciones respectivas en esta área.

El Honorable Senador señor Pizarro, consultó por los medios que se han utilizado para superar el empleo del citado artefacto.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondiendo a la interrogante antes señalada, afirmó que la Secretaría de Estado de la cual forma parte ha desarrollado, hasta el momento, ocho

pilotos de taxímetros virtuales, que se espera que sean implementados en el futuro.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, precisó que la alternativa tarifaria que la indicación pretende otorgar al usuario, sólo está disponible antes de que el mismo aborde un vehículo asociado a una EAT, ya que, en este último caso, al momento de solicitar el viaje por medio de la respectiva aplicación, el pasajero acepta el valor que la plataforma le entrega, no siendo posible luego cambiar tal monto.

El Honorable Senador señor Letelier, a su turno, se manifestó a favor de la propuesta en examen, ya que la misma busca dotar al consumidor de estos servicios de un derecho de elección, teniendo en cuenta que muchos taxistas se están organizando para contar con sus propias aplicaciones en el rubro.

Lo anterior, destacó, entendiendo que el taxímetro sólo opera en la Región Metropolitana, y que el punto perdería sentido si el taxi se adscribiera a una plataforma de transporte.

En votación la indicación N° 55 quáter, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier y Pizarro, la aprobó con modificaciones, conservando sólo su primera parte, la cual es del siguiente tenor:

“, pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estime conveniente, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.”.

- - - - -

Indicación N° 55 quinquies

55 quinquies.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para agregar el siguiente inciso, nuevo:

“En las zonas donde la tarifa no esté regulada, las Secretarías Regionales, con la participación de dirigentes gremiales, determinarán en primera instancia la regulación de la tarifa para los taxis básicos, de acuerdo a las zonas geográficas, congestión vial, impacto ambiental, oferta y demanda del servicio y regulaciones establecidas en cada comuna de Chile, las que serán aplicadas, a su vez, en las plataformas tecnológicas remuneradas.”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto incorpora nuevas funciones a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

El Honorable Senador señor Pizarro, sin perjuicio de estimar, de igual forma, que la proposición en comento es inadmisibles, especificó que la misma fue presentada a petición de diversos gremios regionales de taxis, precisamente porque en tales territorios no existen tarifas reguladas.

De igual modo, agregó, se trata de una materia que debe enmarcarse en una política pública más amplia, con independencia de que se normen o no tarifas a los servicios prestados por las aplicaciones de transporte.

Por consiguiente, afirmó que la indicación pretende colocar en debate a estas posiciones.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, concordó, en primer lugar, con el hecho de que la propuesta en estudio, al atribuir nuevas competencias a las Secretarías Regionales Ministeriales de la Cartera de Estado que representa, vulnera la esfera de la iniciativa exclusiva del Presidente de la República al respecto.

Posteriormente, observó que la indicación propone regular las tarifas de los servicios de taxis en todo Chile, no obstante estar fijadas, en la actualidad, sólo en Santiago. Además, añadió, la regulación de estos tópicos se encuentra contemplada en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que cualquier modificación en este ámbito debiese efectuarse a dicho cuerpo reglamentario y no en esta iniciativa legal.

Por último, resaltó que, tratándose de determinaciones tarifarias para las prestaciones que se realizan mediante plataformas digitales, el punto resulta complejo, ya que los valores en este contexto varían constantemente (las tarifas son dinámicas).

El Honorable Senador señor Letelier, sostuvo que la reflexión que debe efectuarse sobre el particular es definir qué es lo más beneficioso para el usuario y, por consiguiente, qué elementos debe contener una política pública al respecto.

En ese sentido, explicó, han existido diversas críticas de que, en las zonas de tarifa libre, se verifican abusos al momento de determinar los valores de los viajes en taxis.

A su turno, agregó, los conductores adscritos a las aplicaciones, sostienen que la estructura del negocio no les garantiza necesariamente la obtención de ingresos suficientes para solventar la inversión realizada por ellos al momento de la adquisición de sus vehículos.

Así, prosiguió, se advierte una alta rotación de tales conductores, precisamente por los déficits que se verifican en dicho contexto.

Finalmente, concluyó que el tratamiento de estos tópicos debe ser desarrollado en el marco de una discusión más amplia, en donde se debata acerca de la necesidad o no de una regulación pública de tarifas del sector, dilucidando las razones que explican que la determinación de los valores del rubro sólo se apliquen en Santiago y no en las demás zonas del país.

Todos estos puntos, resaltó, corresponden a definiciones que el Ejecutivo debe realizar.

El Honorable Senador señor Pizarro, afirmó que en regiones a los operadores les hace sentido la existencia de un determinado marco tarifario, independientemente de que ello sea o no abordado en el proyecto de ley en examen, a fin de que se cuenten con parámetros mínimos y máximos de precios de acuerdo a las distancias que se recorren en los traslados. Lo anterior, añadió, a fin de socializar esta información en el mercado formal de taxis, entre usuarios y conductores, con el objetivo de fomentar una competencia leal entre los actores.

Posteriormente, señaló que la discusión sobre tales puntos puede ser encauzada junto al debate que se debe desarrollar respecto a la implementación de un sistema de tarifas en el transporte público mayor, el que debiese llevarse a cabo durante el primer semestre del año en curso. Así, precisó que se pueden aprovechar los estudios y esfuerzos que se realicen para este tipo de medios, para abordar, asimismo, los valores del sector formal de taxis.

De ese modo, sostuvo, se podrían apreciar las diferencias que existen entre Santiago y las regiones, y de éstas entre sí.

Todo lo anterior, finalizó, sin perjuicio de que tal normativa no sea aplicable a los vehículos adscritos a las aplicaciones tecnológicas.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que la Secretaría de Estado que encabeza se encuentra trabajando con la Cartera de Hacienda y con expertos, a fin de determinar de qué modo se está tributando en el sector de transportes.

Sin perjuicio de lo señalado, agregó, tales tópicos exceden los contenidos que recoge la presente iniciativa legal.

En consecuencia, y por los argumentos descritos en su oportunidad, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 55 quinquies como inadmisibles.

ARTÍCULO 9

El artículo 9 aprobado en general por el Honorable Senado, en su inciso primero, proscribió a las empresas de aplicación de transportes 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 sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

A su turno, en su inciso segundo, dispone que en caso de que dichas empresas ofrezcan tales servicios o bien los presten, serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.

A este artículo se presentaron tres indicaciones, signadas con los N°s 56, 57 y 58.

Indicaciones N°s 56 y 57

56.- De la Honorable Senadora señora Aravena y 57.- del Honorable Senador señor Galilea, para eliminarlo.

En votación las indicaciones N°s 56 y 57, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, las rechazó.

Inciso primero

Indicación N° 58

58.- Del Honorable Senador señor Galilea, para reemplazar la palabra “relación” por “coordinación”.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, señaló que el concepto de “coordinación” propuesto por la misma, en opinión del Ejecutivo, es más adecuado que el de “relación”, en tanto este último podría asociarse, por ejemplo, a vínculos de parentesco, lo que podría complejizar la interpretación del alcance de dicho término.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, expresó que, en su opinión, la introducción de la idea de “coordinación”, podría suscitar un espacio para que luego se introduzcan actividades de “carpooling” por parte de las empresas de aplicaciones de transporte, validando de algún modo que tales acciones se efectúen en este contexto.

El Honorable Senador señor Pizarro, indicó que no sería adecuado proscribir el uso compartido del vehículo por parte de compañeros de trabajo o miembros de una familia, quienes están, por cierto, coordinados.

En efecto, aseveró que lo que el proyecto de ley busca en este punto es evitar que se abra una posibilidad de que se efectúe una competencia desleal hacia los taxis colectivos en este ámbito.

Así, atendidas tales consideraciones, estimó que resulta más apropiado conservar el término “relación”, en tanto tal expresión alude a que, en un determinado trazado del móvil, se impida al conductor que vaya recogiendo a personas sin vínculos entre sí.

En votación la indicación N° 58, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

ARTÍCULO 10

El artículo 10 aprobado en general por el Honorable Senado, dispone, en su inciso primero, que las empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes.

Por último, se establece que la referida Secretaría de Estado deba 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.

A este artículo se presentaron dos indicaciones, signadas con los N^{os} 59 y 60.

Inciso tercero

Indicación N° 59

59.- Del Honorable Senador señor Durana, para suprimirlo.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transporte, señor José Luis Domínguez**, expresó que el proyecto de ley en estudio sólo propone registrar a las empresas de aplicaciones de transporte, y a los conductores y vehículos adscritos a las mismas, por lo que se trata de una información bien definida.

En ese contexto, agregó, las atribuciones que se otorgan al Ministerio del ramo son coherentes con la información que se recogerá, por lo que, en opinión del Ejecutivo, la presente propuesta debiese ser rechazada.

El Honorable Senador señor Letelier, afirmó que es apropiado que la aludida Secretaría de Estado cuente con la información pertinente en este ámbito, a fin de que luego pueda desplegar las respectivas políticas públicas con mayor conocimiento de la forma en que opera el sector.

En votación la indicación N° 59, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Inciso cuarto

Indicación N° 60

60.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar la siguiente oración final: “Se les aplicará a los conductores, que así lo deseen y declaren, el régimen de tributación en renta presunta.”.

En discusión esta indicación, **se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto vulnera el inciso segundo y el N° 1 del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República. Lo anterior, ya que la primera disposición establece que la discusión legislativa de materias de carácter tributario debe comenzar en la Honorable Cámara de Diputados, mientras que el segundo precepto establece la iniciativa legislativa exclusiva del Presidente de la República sobre proyectos de ley sobre tributos.**

En consecuencia, y por los argumentos descritos previamente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 60 como inadmisibles.

No obstante lo anterior, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, observó que la indicación, además de abordar materias reservadas a la iniciativa exclusiva presidencial, considera también cuestiones y atribuciones que le corresponden al Ministerio de Hacienda, por lo que no resulta apropiado su inclusión en la presente iniciativa.

El Honorable Senador señor Pizarro, precisó, además, que el régimen tributario al que se sujeta el rubro de los taxis se aplica a los propietarios de los vehículos, no a sus conductores.

El Honorable Senador señor Letelier, indicó que, sin perjuicio de la corrección efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, el punto parece importante de abordar, ya que, en el caso de los conductores de aplicaciones, la mayoría de ellos son, a su vez, propietarios de los móviles.

Por tal razón, sugirió dejar este aspecto como pendiente en la discusión ulterior y futura que se haga con el Ejecutivo al respecto.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, concordó con tal recomendación.

Por otra parte, el **Honorable Senador señor García Huidobro**, solicitó oficiar al Ministerio de Hacienda con el fin de que este último organismo remita información respecto del régimen tributario aplicable actualmente a los propietarios de taxis, así como acerca del sistema impositivo al que debiesen sujetarse los titulares de los vehículos adscritos a empresas de plataformas digitales de transporte.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, acordó realizar la petición previamente descrita.

Se consigna que la solicitud en cuestión se materializó a través del envío del Oficio N° 3/TT/2020, de fecha 8 de enero del año 2020.

ARTÍCULO 11

El artículo 11 aprobado en general por el Honorable Senado, dispone que las empresas de aplicación de transportes 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 de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las

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

e) 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.

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

Finalmente, el precepto establece, como regla residual, que se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley y a su reglamento.

A este artículo se presentaron diez indicaciones, signadas con los N^{os} 61, 62, 63, 64, 65, 65 bis, 66, 67, 68 y 69.

Inciso primero

Encabezamiento

Indicación N° 61

61.- Del Honorable Senador señor Durana, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 11.- Las empresas de aplicación de transporte y los conductores, serán solidariamente responsables por las siguientes infracciones graves:”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, explicó que la misma propone una regla de solidaridad de responsabilidad infraccional, entre el conductor y la compañía.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, señaló que es complejo disponer de una regla de tal naturaleza en este ámbito. Lo anterior, agregó, en tanto no parece razonable responsabilizar a la empresa o al conductor por la contravención cometida por el otro.

Por ejemplo, añadió, con la mencionada solidaridad, el conductor sería responsable de la información adulterada que la compañía entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mientras que, a modo ilustrativo, la empresa sería responsable por la infracción cometida por el conductor al momento de tomar un pasajero en la calle, sin intermediación de la plataforma.

En votación la indicación N° 61, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 62

62.- De la Honorable Senadora señora Allende, para eliminar la expresión “y los conductores, según corresponda,”.

En votación la indicación N° 62, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 63

63.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores”, por la expresión “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que recogen materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 63, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Letra d)

Indicación N° 64

64.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores”, por la expresión “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con la propuesta precedente, recomendó su rechazo, por las razones previamente explicadas.

En votación la indicación N° 64, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Letra g)

Indicaciones N°s 65 y 65 bis

65.- De la Honorable Senadora señora Aravena, y 65 bis.- de S.E. el Presidente de la República, para suprimirla.

En discusión estas indicaciones, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, sostuvo que, para el usuario de aplicaciones, lo más importante es saber, antes de tomar el servicio, la tarifa que tendrá que pagar, siendo ésta, a su juicio, la clave del éxito de las plataformas digitales de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, añadió, el pasajero sabe de antemano la ruta que el vehículo recorrerá, por lo que su adulteración resulta compleja, de ahí que no sea aplicable en los hechos el tipo infraccional en comento.

El Honorable Senador señor Letelier, replicó aseverando que la contravención en examen busca resguardar al usuario ante la adopción arbitraria, por parte del conductor, de rutas distintas a la fijada por la aplicación, con la consecuente alza tarifaria.

En ese sentido, entiende que es plenamente

aplicable la falta en estudio, pudiendo comprobarse su verificación a través de los medios de prueba que dispone la ley. Así, añadió, la propia ruta que provee la aplicación de antemano al pasajero, podrá servir para contrastar el recorrido concreto por el que circula finalmente el conductor, a fin de detectar la concurrencia o no de la infracción.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por su parte, expresó que la indicación N° 75, de su autoría, aborda una hipótesis similar a la contemplada en la presente contravención, referente a adulteraciones en el sistema de georreferenciación por parte del conductor del vehículo.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló, a su turno, que el problema de la falta en comento viene dado, en su opinión, por el concepto de “ruta ineficiente”, el cual genera problemas al momento de establecer su sentido y alcance.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, indicó que, precisamente el reparo señalado por quien le antecedió en el uso de la palabra, es uno de los elementos que complejizarían la aplicación del presente tipo infraccional, en tanto no existe claridad respecto del concepto de “ruta ineficiente”.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, observó que, no obstante los cambios arbitrarios en el trazado, la tarifa ya se encuentra determinada con anterioridad por parte de la plataforma, por lo que se trata de una información con la que ya cuenta el usuario.

El Honorable Senador señor Letelier, explicó que, ante cambios en el recorrido, la aplicación recalcula el valor de la prestación, por lo que la tarifa es alzada.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, concordó con quien le precedió en el uso de la palabra, estimando como necesario sancionar al conductor que no efectúa el recorrido conforme al trazado fijado por la aplicación, en tanto ello apareja la posibilidad de que el usuario termine pagando un valor superior al inicialmente informado.

En votación las indicaciones N°s 65 y 65 bis, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, las rechazó.

Indicación N° 66

66.- Del Honorable Senador señor Galilea, para agregar, después de la palabra “aplicación”, la siguiente frase: “o de la elegida por el pasajero”.

En votación la indicación N° 66, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 67

67.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar, después de la palabra “aplicación”, la siguiente frase: “, con excepción de los cambios de ruta realizados en base a las condiciones emergentes del tránsito o a expreso requerimiento del pasajero”.

En discusión esta indicación, se sugirió, por razones de técnica legislativa, y a fin de que el proyecto sea coherente entre sí, concordar el contenido de la letra g) del artículo 11 con la redacción resultante de la letra d) del artículo 5.

De ese modo, se sugiere sustituir el texto de la referida letra g) por el siguiente:

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

Lo anterior, con el objetivo de que quede de buena forma delimitada la infracción contemplada en la aludida letra g). De ese modo, esta contravención sólo se configurará en caso de que la ruta sea alterada por razones distintas a las consideradas en la mencionada letra d), a saber:

- Decisión del pasajero.**
- Interrupciones viales.**
- Accidentes.**
- Imprevistos de tráfico.**

En votación la indicación N° 67, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la aprobó con modificaciones, sustituyendo la redacción de la letra g) del

artículo 11, por el texto previamente referido.

Indicación N° 68

68.- Del Honorable Senador señor Bianchi, para agregar la siguiente letra, nueva:

“...) No dar cumplimiento a la legislación laboral y de seguridad social de sus conductores.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que recogen materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 68, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 69

69.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar la siguiente letra, nueva:

“...) Registrar en la plataforma a pasajeros con información falsa, incompleta, o incorrecta.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, señaló que, de la redacción de la misma, no queda claro quién sería el responsable por la comisión del ilícito infraccional que se propone.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, expresó que son las plataformas digitales las que registran los datos de los usuarios.

El Honorable Senador señor Letelier, afirmó que la contravención en examen también podría ser perpetrada por un conductor de aplicaciones, el que pudiese, a través del respectivo dispositivo móvil,

crear una cuenta falsa para encubrir determinadas acciones ilícitas, como por ejemplo, la distribución ilegal de estupefacientes.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió también abordar en la presente discusión a los usuarios que emplean las plataformas con datos o nombres falsos o de fantasía.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, indicó que, con independencia de quien sea transportado, lo importante es que, a partir de las tarifas que se cobren por las plataformas, estas últimas luego paguen los tributos respectivos.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó que, eventualmente, se pudiese explorar la posibilidad de que el usuario, para poder inscribirse en la plataforma, deba proporcionar el número de su Cédula Nacional de Identidad, a fin de que luego el Estado pueda tener alguna posibilidad de hacer cruces de información con fines de ciberseguridad.

Lo anterior, a efectos de fomentar un uso responsable de los medios digitales.

El Honorable Senador señor Pizarro, reiteró la necesidad de precisar con claridad el sujeto activo de este tipo infraccional, para luego abordar los demás elementos relacionados con el mismo.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, observó que la medida propuesta por la indicación es de compleja verificación, sin perjuicio de resaltar que la idea general del proyecto de ley en estudio es que no se registre información del usuario.

En votación la indicación N° 69, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la rechazó.

- - - - -

ARTÍCULO 12

El artículo 12 aprobado en general por el Honorable Senado, dispone, en su inciso primero, que las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones graves, sean sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. Luego, se determina que, en caso de

reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 20 ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

Por su parte, el inciso segundo establece que al 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.

A continuación, en el inciso tercero, se contempla que las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones leves, sean sancionadas con 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.

Posteriormente, en el inciso cuarto, se radica el conocimiento de estas infracciones en el juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la contravención.

Finalmente, en el inciso quinto, se dispone que la Subsecretaría de Transportes 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.

A este artículo se presentaron nueve indicaciones, signadas con los N°s 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 76 bis y 77.

Inciso primero

Indicación N° 70

70.- Del Honorable Senador señor Durana, para sustituir la primera oración por la siguiente: “Las empresas de aplicación de transportes y los conductores que incurran en alguna de las infracciones señaladas como graves en el artículo anterior serán sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, explicó que la misma pretende sujetar a los conductores a los mismos parámetros sancionatorios aplicables a las empresas de aplicaciones de transportes.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, precisó que la propuesta en examen es coherente con la

indicación N° 61, también de autoría del Honorable Senador señor Durana, en la cual se incorporaba la regla de solidaridad, entre el conductor y la compañía, en términos de responsabilidad infraccional.

En votación la indicación N° 70, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 71

71.- De la Honorable Senadora señora Allende, para sustituir, en la primera oración, los guarismos “10” y “100” por “20” y “200”, respectivamente.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, estimó que la misma contiene sanciones desproporcionadas.

El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez, explicó que, en la sanción que se considera en el texto aprobado en general por el Honorable Senado, las multas comienzan en una suma cercana a los \$500.000.- (quinientos mil pesos) y tienen un límite alrededor de los \$5.000.000.- (cinco millones de pesos), por lo que la indicación en comento duplica tales márgenes.

En votación la indicación N° 71, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 72

72.- De la Honorable Senadora señora Allende, para sustituir, en la segunda oración, los guarismos “20” y “200” por “40” y “400”, respectivamente.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió rechazarla por las mismas razones señaladas en el debate de la proposición anterior.

En votación la indicación N° 72, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Inciso segundo

Indicación N° 73

73.- Del Honorable Senador señor Durana, para suprimirlo.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, expresó que la misma es coherente con las indicaciones N^{os} 61 y 70, también de autoría del Honorable Senador señor Durana, las cuales ya fueron rechazadas.

En votación la indicación N° 73, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 74

74.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar la siguiente oración final: “En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, se podrá eliminar al conductor del registro del artículo 2°.”.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, reparó que la misma no establece qué autoridad aplicará la infracción, sin perjuicio de que, además, dicha atribución es presentada en términos facultativos, no en términos imperativos, por lo que se trataría de una potestad discrecional, cuestión que no aparece como razonable en el ámbito sancionatorio.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, se mostró partidario de evaluar la eliminación del conductor del registro, en caso de que, en reiteradas ocasiones, haya incurrido en contravenciones en este ámbito.

El Honorable Senador señor Pizarro, señaló que, a su juicio, la indicación responde al hecho de que el texto actual del proyecto no sanciona a la reincidencia en el caso del conductor.

Sin perjuicio de lo anterior, agregó, para el propósito perseguido por la proposición en estudio, se debe precisar el tipo de reincidencia que se castigará, a saber, si sólo se aplicará la sanción en caso de reiteración de infracciones graves, o ello se configurará de igual modo en caso de multiplicidad de contravenciones leves.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, afirmó que el inciso final del artículo 12 del texto aprobado en general por el Honorable Senado resuelve el punto en debate, en tanto en tal precepto se determina el modo en que se sancionarán las reincidencias en este contexto.

El Honorable Senador señor Pizarro, sostuvo que, de ser ése el caso, la indicación en comento debiese rechazarse.

En votación la indicación N° 74, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió estudiar la sanción de la reincidencia de ambos actores del sector (EAT y conductores). Para ello, solicitó la reapertura del debate de la indicación N° 74, lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento del Senado.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, aprobó la reapertura del debate de la indicación N° 74.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, efectuó la siguiente propuesta de redacción de la indicación, a fin de que se sancione la reincidencia del conductor (entendiendo que el castigo de la reincidencia de la EAT se encuentra contemplado en la indicación N° 76 bis).

“En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.”.

En votación la indicación N° 74, la Comisión, por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la aprobó con enmiendas, bajo la redacción antes referida.

Inciso tercero

Indicación N° 75

75.- Del Honorable Senador señor Durana, para eliminar la siguiente frase: “, y en el caso del conductor, será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales”.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, expresó que la misma es coherente con las indicaciones N°s 61, 70 y 73, también de autoría del Honorable Senador señor Durana, las cuales ya fueron rechazadas.

En votación la indicación N° 75, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, la rechazó.

Indicación N° 76

76.- De la Honorable Senadora señora Provoste, para incorporar, a continuación del inciso tercero, un inciso nuevo, del tenor que se señala:

“Además de las sanciones establecidas en los incisos anteriores, ante reincidencias graves y reiteradas a las normas de la presente ley, especialmente para el caso de la no observancia de la inhabilidad establecida hacia el conductor en el artículo 6 de la presente ley, el juez podrá también ordenar como pena accesorio la confiscación del automóvil inscrito en el registro.”.

En discusión esta indicación, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, expresó que la misma, a su juicio, no establece la oportunidad en la cual el juez interviene para la aplicación de la infracción propuesta.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, consideró razonable examinar la posibilidad de establecer una sanción adicional, tal como lo dispone la indicación en estudio.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, explicó que en el inciso primero del artículo 13 del texto aprobado en general por el Honorable Senado, se regulan las hipótesis en que se faculta a la autoridad a retirar de circulación al vehículo adscrito a aplicaciones de transporte, una vez verificado el cometimiento de la infracción respectiva por parte del conductor del móvil.

Por consiguiente, explicó que el contenido de la indicación en examen debiese ser tratado en el citado artículo 13.

A su turno, se hizo presente que el concepto de “confiscación” empleado por la proposición en estudio debe ser corregido. Lo anterior, en tanto aquél dice relación con la apropiación, por parte del Fisco, de todos los bienes del sujeto responsable de la infracción o delito de que se trate.

Así, y, precisamente, por la considerable

gravosidad de dicha sanción, la Constitución Política de la República, en la letra g) del numeral 7° de su artículo 19, proscribire la imposición de tal pena, salvo respecto de las asociaciones ilícitas.

En consecuencia, se sugirió, en caso de aprobarse la indicación, emplear un concepto técnico más adecuado.

El Honorable Senador señor Letelier, recomendó emplear la misma figura utilizada para sancionar el transporte de escombros o desechos a vertederos clandestinos.

Prosiguiendo con el debate de la presente indicación, se hizo presente que la pena contemplada en el delito que sanciona el transporte de basuras, desechos o residuos de cualquier tipo a vertederos o depósitos clandestinos (artículo 192 bis de la Ley de Tránsito), además de las multas aplicables, es la del retiro de circulación del vehículo.

En votación la indicación N° 76, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la rechazó.

Inciso quinto

Indicación N° 76 bis

76 bis.- De S.E. el Presidente de la República, para reemplazar, en el inciso quinto, la frase “sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el reglamento,” por la expresión “más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año,”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán,** señaló que la misma pretende sancionar a las EAT, con la cancelación de su inscripción en el Registro, en caso de que las mismas cometan más de diez infracciones en el período de un año.

El Honorable Senador señor Pizarro, a su turno, observó que la indicación, a su juicio, pretende sustituir la remisión existente en el texto aprobado en general por la Corporación, en donde se delega al reglamento la determinación de los casos, plazos y condiciones en los cuales se sancionará la reincidencia.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, afirmó que la proposición en comento fija un criterio más estricto al momento de determinar la sanción de la reincidencia en este ámbito.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, en la misma línea de quien le precedió en el uso de la palabra, expresó que la indicación incorpora un parámetro objetivo y reglado para la imposición de la cancelación de la inscripción de la EAT en el Registro.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, aseveró que, en otros cuerpos legales, se establece que, ante un número determinado de infracciones, la autorización, permiso o concesión de la que es titular un operador, es revocada.

Así, agregó, en estos casos, tal como ocurre con el particular, la discusión se centra en la proporcionalidad de la medida. Sin perjuicio de lo anterior, añadió, es fundamental saber las capacidades de fiscalización efectivas con las que cuenta la autoridad.

Lo anterior, explicó, ya que en la indicación se propone que sólo ante la décima infracción se revoque la inscripción de la EAT. En ese sentido, precisó, la falta de control en el rubro, hará prácticamente imposible que tal sanción se aplique, ya que será muy difícil que se detecten y apliquen diez contravenciones en un período de un año.

Por último, señaló que, lamentablemente, los déficits de fiscalización cruzan todo el debate del presente proyecto de ley.

Por otro lado, se hizo presente que el texto aprobado en general no contempla una sanción por la reincidencia en la comisión de infracciones por parte del conductor, como tampoco las hipótesis en donde se pueda revocar la inscripción de este último del registro.

En votación la indicación N° 76 bis, la Comisión, por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la aprobó sin enmiendas.

Indicación N° 77

77.- Del Honorable Senador señor Bianchi, para agregar el siguiente inciso final:

“Las empresas de aplicación de transporte serán solidariamente responsables de los daños que se produzcan por negligencia o dolo atribuible al conductor registrado a su nombre, durante el trayecto del servicio de transporte que haya contratado a través de su aplicación.”.

En discusión esta indicación, la **Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner**, explicó que la misma pretende generar una regla de responsabilidad entre la EAT y los conductores adscritos a ella, por los daños generados por estos últimos a título de dolo o culpa.

Así, agregó, no pareciera del todo razonable sancionar a las compañías por detrimentos o menoscabos respecto de los cuales no tienen un mayor grado de control.

El Honorable Senador señor Letelier, a su turno, observó que existe, en la redacción de la indicación, una falta de precisión en el sentido y alcance del concepto de daños.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, se mostró partidario, más que de establecer una regla de solidaridad en este contexto, de sancionar con rigurosidad las faltas cometidas por las EAT y los conductores, así como su reincidencia.

El Honorable Senador señor Letelier, indicó que las empresas de transportes responden por los daños ocasionados por vehículos de su propiedad, por lo que las compañías de aplicaciones debiesen ceñirse a un parámetro de solidaridad en caso de que sean propietarias de los vehículos.

Lo anterior, resaltó, por cierto, sin perjuicio de la responsabilidad que le quepa, en todo caso, al titular del vehículo.

En votación la indicación N° 77, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la

rechazó.

Indicación N° 78

78.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro, para introducir, después del artículo 12, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo...- El conductor que adultere los datos de georreferenciación, incurrirá en una falta gravísima, y se le sancionará con multas de entre 3 y 20 unidades tributarias mensuales, y las EAT estarán facultadas para darlo de baja del servicio de plataforma digital e informarán de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para la eliminación del Registro.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, observó que las conductas en comento deben ser abordadas en términos sancionatorios, evitando su impunidad infraccional.

El Honorable Senador señor García Huidobro, precisó que el particular debe ser considerado como una contravención de entidad, ya que hay un margen en el cual la georreferenciación puede ser adulterada en detrimento del usuario y la confianza del sistema.

No obstante lo anterior, agregó, se debe perfeccionar la redacción de la indicación, a fin de que sea coherente y se articule de buena forma en la estructura sancionatoria consagrada en el proyecto.

El Honorable Senador señor Letelier, sostuvo que la indicación, por una parte, sanciona al conductor por la adulteración de la georreferenciación, y por otra, faculta a la EAT a poder dar de baja a aquél por tal situación.

En estas situaciones, añadió, la desvinculación del conductor de la aplicación debiese ser imperativa, precisamente para proteger a los usuarios ante eventuales abusos en la prestación de los

servicios.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, recomendó que la infracción en comento sea recogida y reubicada, eventualmente, en el artículo 11 del proyecto.

El Honorable Senador señor Pizarro, sostuvo que el precepto antes mencionado debiese distinguir entre contravenciones que se aplicarán a las EAT, por una parte, y las que procederán respecto de los conductores, por otra.

Lo anterior, añadió, a fin de saber con claridad a qué faltas se sujetarán unas y otros.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, precisó que en el encabezado del referido artículo 11 se alude tanto a las EAT como a los conductores. Sin perjuicio de lo anterior, es posible efectuar un cambio en la citada disposición, haciendo la diferenciación indicada por quien le antecedió en el uso de la palabra.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, manifestó que tal distinción no debiese realizarse, en tanto algunas de las contravenciones pueden ser perpetradas por cualquiera de los dos actores en comento.

Así, prosiguió, para la imposición de la falta de que se trate, se deberá atender a la naturaleza de la misma (para efectos de determinar si la misma puede o no ser cometida por una EAT, un conductor o ambos) y al modo concreto en que ella fue realizada.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, por su parte, expresó que el Ejecutivo respalda a la indicación en examen, sin perjuicio de considerar apropiado reemplazar el término “georreferenciación” por “geolocalización”, en tanto ser este último el concepto técnico apropiado.

El Honorable Senador señor García Huidobro, estimó que, tal como la infracción es calificada en este caso, también debiese ser de tal carácter el castigo de la reincidencia, por lo que sugirió contemplar, para este último caso, la eliminación del conductor del Registro.

De acuerdo con los planteamientos vertidos en el debate, se sugirió la siguiente redacción de la indicación.

“Artículo ...- El conductor que adultere los datos de geolocalización, incurrirá en una falta gravísima, y se le sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales, debiendo las EAT, en caso de reincidencia, darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.”.

En votación la indicación N° 78, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la aprobó con modificaciones, bajo el tenor antes descrito.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como artículo 13.

ARTÍCULO 13

El artículo 13 aprobado en general por el Honorable Senado, establece, en su **inciso primero**, 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 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 de la Ley de Tránsito, procediéndose, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o de inspectores fiscales, poniéndolo a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.

Por su parte, el inciso segundo del artículo dispone que el pasajero que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. Asimismo, el pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

A este artículo se presentaron dos indicaciones, signadas con los N^{os} 79 y 80.

Inciso primero

Indicación N° 79

79.- Del Honorable Senador señor Letelier, para sustituir la oración que señala: “En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”, por la siguiente: “Además, serán multados con una cifra de 5 a 50 UTM y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 30 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la misma pretende establecer medidas serias para combatir la piratería en el sector, cuestión que, a la fecha, presenta importantes déficits.

En efecto, añadió, en la actualidad incluso existen cadenas de supermercados que invitan a vehículos particulares a que transporten a clientes de estos establecimientos, sin que tales conductores estén adscritos a una aplicación o sean taxistas formales.

De ahí, resaltó, que la proposición en examen considere un mecanismo sancionatorio especial y agravado.

El Honorable Senador señor Pizarro, sin perjuicio de concordar con la necesidad de incrementar los esfuerzos para controlar la piratería en este contexto, estimó que el problema de la indicación reside en que establece un período indeterminado en el cual el vehículo retirado de circulación quedará bajo custodia, en tanto sólo se alude a que dicho período no puede ser inferior a treinta días, por lo que perfectamente, por ejemplo, se podría extender por un lapso de seis meses.

El Honorable Senador señor Letelier, entendiendo la inquietud manifestada por quien le precedió en el uso de la palabra, sugirió acotar el plazo considerado en la indicación de treinta a diez días.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, destacó lo necesario que resulta dar una señal potente en este ámbito, en contra de la piratería, mediante la disposición de sanciones especiales y agravadas.

Sin perjuicio de las observaciones efectuadas previamente, se sugirió que, por razones de técnica legislativa, se sustituya, en el texto de la indicación, el vocablo “serán multados con una cifra de 5 a 50 UTM”, por la frase “serán sancionados con una multa de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales”.

En votación la indicación N° 79, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la aprobó con modificaciones, adoptando las enmiendas previamente descritas y sustituyendo el guarismo “30” por “10”.

Posteriormente, En virtud de lo contemplado en el artículo 125 del Reglamento del Senado, el **Honorable Senador señor Pizarro** solicitó la reapertura del debate de la presente indicación, sugiriendo ampliar el plazo mínimo que debe permanecer un vehículo retirado de circulación en el respectivo corral municipal.

Lo anterior, agregó, a fin de generar un desincentivo real a quienes realizan piratería en este sector.

En ese sentido, sugirió que se fijase, eventualmente, un mínimo de veinte días para tal efecto.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, aprobó la reapertura del debate de la indicación N° 79.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, sugirió que el intervalo en examen sea de quince días, en tanto, para el hechor, la sanción más severa es que el vehículo se encuentre en un recinto municipal sin que él pueda hacer uso del mismo, o siquiera mantenerlo en su poder.

El Honorable Senador señor García Huidobro, a su turno, consultó si resultaría adecuado fijar el lapso en cuestión como un

plazo de días hábiles en vez de uno de días corridos.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, expresó que los plazos de días hábiles, en este ámbito, siempre resultan complejos, en tanto a veces no existe claridad con los días administrativos que rigen en el sector público, por lo que recomendó mantener el plazo en días corridos.

Por consiguiente, añadió, en caso de que el intervalo concluya en un día domingo o feriado, se procederá a hacer retiro del automóvil el día hábil siguiente.

En votación la indicación N° 79, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la aprobó con enmiendas, reemplazando en su texto el guarismo “10” por “15”.

Sin perjuicio de lo resuelto previamente, se sugirió, por razones de técnica legislativa, al inicio del primer inciso del presente artículo, reemplazar la expresión “Al conductor”, por “El conductor”.

En virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, aprobó tal proposición

Indicación N° 80

80.- Del Honorable Senador señor Letelier, para agregar el siguiente inciso:

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

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, precisó que la misma da cuenta y sanciona, justamente, las acciones irregulares que realizan ciertas cadenas de supermercados, descritas previamente por el Honorable Senador señor Letelier en el debate de la proposición anterior.

El Honorable Senador señor Pizarro, estimó que la infracción en comento pudiese circunscribirse sólo respecto de empresas, en tanto se busca sancionar sólo a aquellos actores que sistemáticamente promueven actividades ilícitas en este ámbito.

El Honorable Senador señor Letelier, explicó que el empleo del término “personas”, por parte del texto de la indicación, pretende que puedan sancionarse también a particulares (personas naturales) que también ejecuten estas acciones, por ejemplo, en un balneario en época estival.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, sostuvo que incluso en el caso de que la empresa o persona desconociera si los vehículos se encuentran registrados o no, el sólo hecho de no saberlo con certeza debe conducirlo a abstenerse de realizar tales acciones de promoción. Así, si incluso sin conocimiento de aquello ejecuta de igual modo la conducta, será responsable en los términos propuestos por la indicación.

En votación la indicación N° 80, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la aprobó sin modificaciones.

Indicación N° 81

81.- Del Honorable Senador señor Letelier, para consultar, a continuación del artículo 13, un artículo nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo...- Los inspectores municipales podrán fiscalizar el incumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, pudiendo un registro fotográfico ser considerado plena prueba del incumplimiento señalado en el artículo anterior.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la misma introduce una regla probatoria en lo referente a la acreditación de los hechos sancionados.

El Honorable Senador señor Pizarro, recomendó que la regla en cuestión se pudiese aplicar no sólo ante evidencia fotográfica, sino también cuando se aporten registros audiovisuales.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner, observó que el parámetro procesal en comento podría ser aplicado para todas las infracciones del presente proyecto, por lo que el punto debiese ser estudiado.

Se precisó que la indicación propone que la regla probatoria, referente a que los registros fotográficos constituyan plena prueba para acreditar la realización de los ilícitos contemplados en el artículo 13, se aplique, de manera general, sólo a los tipos infraccionales considerados en el proyecto.

Lo anterior, en tanto respecto del delito considerado en el aludido precepto (prestación irregular de los servicios de transporte menor remunerado de pasajeros), rigen las reglas y estándares probatorios penales (más allá de toda duda razonable), por lo que no proceden criterios propios de prueba legal o tasada (como lo es el concepto de “plena prueba”).

A su vez, en lo que respecta a la judicatura de policía local, el juez debe apreciar la prueba conforme a las reglas de la sana crítica, por lo que tampoco el concepto de “plena prueba” pareciera ser del todo adecuado. En consecuencia, se sugirió que, ante la existencia de un registro audiovisual o fotográfico de la comisión de los ilícitos contravencionales considerados por el proyecto, se establezca una presunción en tal sentido

Por consiguiente, se recomendó que el nuevo artículo, adoptase la siguiente redacción.

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

En votación la indicación N° 81, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la aprobó con modificaciones, bajo el tenor previamente descrito.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como artículo 15.

ARTÍCULO 14

El artículo 14 aprobado en general por el Honorable Senado, indica que los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las empresas de aplicación de transportes se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 82.

Indicación N° 82

82.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar el siguiente inciso:

“Las empresas de aplicación de transportes deberán celebrar contratos de trabajo con sus conductores, y la relación laboral entre ellos será regida bajo las normas del Código del Trabajo.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que recogen materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 82, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

ARTÍCULO 15

El artículo 15 aprobado en general por el Honorable Senado, establece, en su inciso primero, que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las empresas de aplicación de transportes, mediante resolución fundada.

Posteriormente, en su inciso segundo, se dispone que las referidas condiciones se exigirán a las empresas de aplicación de transportes 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 y para contrarrestar eventuales impactos en la congestión. Asimismo, se contempla la posibilidad de fijar, para tales efectos, requerimientos técnicos, tarifarios, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.

Finalmente, su inciso tercero permite a la Secretaría de Estado en referencia 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.

A este artículo se presentaron tres indicaciones, signadas con los N^{os} 83, 84 y 85.

Indicación N° 83

83.- Del Honorable Senador señor Navarro, para consultar, a continuación del inciso primero, un inciso nuevo, del tenor

que sigue:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá velar para que los conductores y sus vehículos debidamente habilitados puedan ingresar a las vías exclusiva.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, manifestó su rechazo a la misma, señalando que ya le parece inapropiado que, en algunos horarios, se deje transitar a los taxis por las vías exclusivas, en tanto éstas fueron desarrolladas para fomentar el transporte público mayor de pasajeros.

Sin perjuicio de lo anterior, estimó que, de aprobarse la presente proposición, se abriría la posibilidad de que los conductores se adscribiesen a las EAT para el sólo efecto de poder circular por tales pistas.

El Honorable Senador señor García Huidobro, concordó con quien le antecedió en el uso de la palabra, señalando que una medida como la propuesta por la indicación se convertiría en un incentivo perverso para asociarse a una plataforma, con la sola finalidad de transitar de manera más expedita por las mencionadas vías.

En votación la indicación N° 83, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 84

84.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar el siguiente inciso final:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá otorgar, a los conductores y sus vehículos debidamente habilitados y que expresen su deseo de optar a la convertibilidad de propulsión a gas, iguales posibilidades y requisitos que los taxis básicos.”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto incorpora nuevas funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y por los argumentos descritos previamente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 84 como inadmisibles.

Indicación N° 85

85.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar los siguientes incisos finales:

“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.”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto incorpora nuevas funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y por los argumentos descritos previamente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 85 como inadmisibles.

Indicación N° 85 bis

85 bis.- Del Honorable Senador señor Navarro, para agregar un nuevo artículo, del siguiente tenor:

“Artículo ... “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá crear una EAT estatal para taxis básicos, que destine las utilidades de la misma al pago futuro de jubilaciones de los conductores habilitados que se incorporen a ella.”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto incorpora nuevas funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y por los argumentos descritos previamente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la

indicación N° 85 bis como inadmisibles.

ARTÍCULO 16

El artículo 16 aprobado en general por el Honorable Senado, dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realice, 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.

A este artículo se presentaron cuatro indicaciones, signadas con los N°s 86 a, 86 b, 86 y 87.

Indicación N° 86 a.

86 a.- De S.E. el Presidente de la República, para reemplazarlo por el siguiente:

“**Artículo 16.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones evaluará anualmente las condiciones de congestión, oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros, como asimismo la situación de la calidad del aire informada por los organismos competentes, y en base a dicha evaluación podrá resolver fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por un plazo determinado. Durante dicho período, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el Registro. El Ministerio mantendrá a disposición del público, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones.”.

En discusión esta indicación, la **Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hübner**, explicó que la misma pretende modificar la atribución que, en este punto de la iniciativa, asiste a la Cartera de Estado que representa.

Así, agregó, la proposición en examen deja al Registro abierto permanentemente, posibilitando que la Secretaría de Estado del ramo sólo lo pueda suspender por un plazo determinado, por medio de

una resolución fundada que siga ciertos parámetros.

Lo anterior, precisó, presenta una diferencia con la actual potestad que considera el texto aprobado en general, que faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones definir, a partir de evaluaciones y estudios anuales, el número de conductores y vehículos que podrán operar en el Registro.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, sugirió que el particular, en tanto implica una definición sustantiva sobre el fondo del proyecto, sea estudiado con detención con el Ejecutivo.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, afirmó que el texto de la indicación no cambia el fondo de la atribución contenida en el artículo 16 del texto aprobado en general, sino que sólo perfecciona y detalla de mejor forma la operatividad de dicha potestad.

En votación la indicación N° 86.a, la Comisión, por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la aprobó sin modificaciones.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como artículo 18.

Indicación N° 86 b

86 b.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para reemplazarlo por el siguiente:

“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. Los factores a considerar para determinar la cantidad de autorizaciones serán; las normativas y resoluciones necesarias para resguardar la sobrepoblación y saturación del mercado con los vehículos dedicados al transporte remunerado de pasajeros, los niveles de uso de los modos no motorizados, los niveles de congestión, saturación vial y contaminación atmosférica; con todo, la cantidad de autorizaciones permitidas como resultado, no podrá superar el 20% de los vehículos inscritos en el registro por cada región, referido en el artículo 2º, anualmente.”.

En discusión esta indicación, el Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, expresó que la idea de porcentajes recogida en la misma se aparta de la lógica regulatoria que persigue la iniciativa en estudio.

En votación la indicación N° 86.b, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente) y García Huidobro, y la abstención del Honorable Senador señor Soria, la rechazó.

Indicación N° 86

86.- Del Honorable Senador señor Guillier, para reemplazar la voz “conductores” por la expresión “conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con proposiciones anteriores que recogen materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 86, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 87

87.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar un inciso del siguiente tenor:

“Pese a lo anterior, en ningún caso las definiciones que adopte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrán afectar la operatividad y funcionamiento de los conductores y vehículos que se encuentran inscritos en el Registro con anterioridad.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Letelier**, señaló que la misma aborda un punto relacionado con el reconocimiento de derechos adquiridos en este ámbito, por lo que sugirió que el particular sea examinado con detención, a fin de advertir de buena forma su alcance.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de

Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, recomendó que, para no efectuar reconocimiento alguno de derechos adquiridos en el sector, la indicación simplemente se deseche.

En votación la indicación N° 87, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 88

88.- De la Honorable Senadora señora Allende, para agregar, después del artículo 16, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo ...- La prestación de servicios personales a una empresa vía plataformas tecnológicas o aplicaciones configura relación laboral entre el operador y la empresa, quedando regulado por las normas del Código del Trabajo.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán,** al igual que con proposiciones anteriores que recogen materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 88, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier, Pizarro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 89

89.- Del Honorable Senador señor Guillier, para agregar, a continuación del artículo 16, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo...- 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 autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento. Pero en ningún caso podrá autorizar el uso de vehículos de conducción autónoma.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador Pizarro**, expresó que si bien le parece adecuado que se le otorgue la posibilidad a las EAT de desplegar planes pilotos para diferentes propósitos, no estima razonable que se proscriba de antemano el que tales plataformas puedan operar con vehículos de conducción autónoma.

En consecuencia, sugirió aprobar el texto de la proposición, eliminando su última oración.

El Honorable Senador señor Letelier, por su parte, señaló que la realización de planes o programas piloto debiese ser una posibilidad abierta no sólo a las EAT, sino que también a otros actores del sector, como pudiesen ser, por ejemplo, las compañías de inteligencia artificial.

Sin perjuicio de lo anterior, estimó que incluso la indicación no sería del todo necesaria, en tanto los particulares siempre pueden hacer ejercicio de su derecho constitucional de petición ante la autoridad.

En votación la indicación N° 89, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Pizarro y Soria, y las abstenciones de los Honorables Senadores señores García Huidobro y Letelier, la aprobó con modificaciones, suprimiendo de su texto su oración final.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO PRIMERO

El artículo primero transitorio aprobado en general por el Honorable Senado, establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis meses para dictar el reglamento señalado en esta iniciativa legal, contados desde la publicación de ésta en el diario oficial, la que a su vez comenzará a regir en los noventa días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. De igual forma, se determina que los efectos del presente proyecto de 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.

A este artículo se presentó una indicación, signada con el N° 90 a.

Indicación N° 90 a

90 a.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para reemplazar la primera oración, por la siguiente:

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

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, precisó que la misma introduce cambios que reducen los plazos que tendrá la autoridad administrativa para dictar el reglamento a que se refiere la iniciativa legal en estudio, como también al período de vacancia legal del proyecto.

En votación la indicación N° 90.a, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Pizarro, y la abstención del Honorable Senador señor Letelier, la aprobó sin enmiendas.

ARTÍCULO SEGUNDO

El artículo segundo transitorio aprobado en general por el Honorable Senado, dispone que los vehículos station wagon y con tracción a las cuatro 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 iniciativa.

A este artículo se presentó una indicación, signada con el N° 90 b.

Indicación N° 90 b.

90 b.- Del Honorable Senador señor Pizarro,
para eliminarlo.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Pizarro**, expresó que el propósito de la misma es distinguir, en este ámbito, y para efectos de la aplicación del articulado de la iniciativa legal en estudio, a vehículos que cumplen una función distinta a la que desarrollarán los móviles adscritos a una EAT.

Lo anterior, agregó, a fin de evitar generar un espacio en donde los vehículos que ejecutan labores de turismo puedan realizar actividades propias de los servicios ligados a las aplicaciones de transporte.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, por su parte, expresó que, a su juicio, el artículo segundo transitorio del texto aprobado en general por el Honorable Senado, pretende sujetar a las reglas fijadas en esta iniciativa a los station wagons y demás móviles que realizan transporte de turistas al alero del decreto supremo N° 80, de 2004, cuando ellos emplean plataformas digitales para la prestación de sus servicios.

Por consiguiente, resaltó, no se trataría de generar un ámbito de competencia entre tales vehículos y los actuales taxis, como tampoco respecto de los móviles vinculados a una EAT.

El Honorable Senador señor Pizarro, destacó que los vehículos de turismo trasladan a un número de pasajeros considerable, sin perjuicio de contar con recorridos, circuitos y autorizaciones especiales.

En esa lógica, prosiguió, no le parece adecuado disponer la aplicación de la presente regulación a aquellos móviles, en tanto, a su parecer, perfectamente podrían comenzar a operar con un solo pasajero, esgrimiendo que se trata de un traslado de turismo, encubriendo de esa forma un transporte privado de pasajeros propio de los vehículos relacionados con las EAT, distorsionándose así el propósito de la iniciativa de ley en análisis.

El Honorable Senador señor Letelier, sostuvo que el proyecto de ley en examen busca fijar ciertas barreras de entrada para diferenciar las actividades de transporte ligadas a las plataformas del rubro, con las labores desempeñadas por parte del sector formal, evitando así menoscabar al transporte público menor.

Así, añadió, si bien el proyecto permite a los taxis básicos operar por medio de plataformas, no le parece razonable incorporar a otro actor, que cumple funciones de diversa naturaleza, a la regulación en examen, precisamente para evitar tergiversaciones en el propósito perseguido por la normativa en estudio.

Por último, afirmó que, en tanto no estar cerrado el registro de los vehículos de turismo, el sujetarlos a la misma regulación de los móviles adscritos a la EAT podría abrir un espacio para que los primeros pasaran, en los hechos, a realizar los servicios de los segundos de manera irregular.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, indicó que la Secretaría de Estado que encabeza cuenta con distintos instrumentos regulatorios según sea el tipo de vehículo de transporte de que se trate.

No obstante lo anterior, resaltó, y sin defender de por sí el contenido del artículo segundo transitorio, estimó que el contenido del mismo es sólo aplicar las mismas reglas que para las EAT a los vehículos que realizan transporte de turistas, en el caso de que estos últimos operen mediante plataformas tecnológicas.

Ello, agregó, en tanto el proyecto de ley en estudio pretende dar soporte regulatorio a las actividades de transporte remunerado de pasajeros que se realizan por medio de aplicaciones.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, estimó que la iniciativa debe ser coherente con las proscipciones establecidas a lo largo de su articulado. Por ende, añadió, si ya no se permite que se realicen labores propias del carpooling mediante vehículos adscritos a las EAT, no resulta adecuado, en su opinión, que se abra un espacio para los móviles que ejecutan servicios de turismo.

Lo anterior, destacó, a fin de evitar generar una competencia al sector formal de taxis, impidiendo, de igual forma, eventuales distorsiones en los propósitos buscados por la iniciativa en análisis.

En votación la indicación N° 90.b, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Letelier y Pizarro, la aprobó sin enmiendas.

ARTÍCULO TERCERO

El artículo tercero transitorio aprobado en general por el Honorable Senado, establece, en su **inciso primero**, que, durante los primeros tres meses de vigencia del presente proyecto de ley, los conductores de vehículos adscritos a las empresas de aplicación de transportes deberán inscribirse en el Registro a que alude el artículo 2 de la iniciativa legal en estudio. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Sin perjuicio de lo anterior, se dispone que, durante ese tiempo, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. A su turno, se fija que, al término del referido plazo de doce meses, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de este proyecto.

Por su parte, el inciso segundo de este precepto, ordena a la citada Secretaría de Estado la mantención de la 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.

A este artículo se presentaron nueve indicaciones, signadas con los N°s 90, 91, 92, 92 bis, 93, 94, 95, 96 bis y 96.

Indicación N° 90

90.- De la Honorable Senadora señora Aravena,
para eliminarlo.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, expresó que la misma

aborda un punto central del proyecto, en tanto apunta al tamaño del parque vehicular que se pretende contar para los servicios de transporte ligados a las EAT.

En seguida, resaltó que no es partidario de la eliminación del artículo transitorio en análisis, en tanto estima que no puede existir un registro abierto en este ámbito.

El Honorable Senador señor Letelier, a su turno, señaló que la iniciativa en examen propone fijar un registro en el cual se inscribirán vehículos, conductores y las EAT, por ende, resulta fundamental definir cuál de estas categorías tendrá un registro acotado o limitado, a fin de concordar el resto del articulado con tal definición, con el objetivo de que se configure un diseño institucional coherente en este ámbito.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, expresó que la iniciativa en debate pretende establecer igualdad de condiciones entre el sector regulado y los nuevos actores en este contexto, para lo cual el proyecto contempla diversas restricciones.

En esa línea, explicó que la iniciativa contempla que el parque vehicular asociado a las EAT se abra anualmente para que los móviles se inscriban en el registro respectivo.

Sin perjuicio de lo anterior, agregó, el proyecto considera una lógica dinámica respecto de la persona del conductor, por lo que éste puede variar durante el año respecto de un mismo vehículo.

El Honorable Senador señor Letelier, posteriormente observó que el particular se encuentra estrechamente ligado a otro punto relevante, esto es, la cantidad de vehículos que podrá inscribir una persona, y si esta última podrán ser empresas.

En esa línea, indicó que lo importante es establecer si el proyecto fomentará que los conductores que son propietarios de sus móviles se adscriban a una EAT y generen un emprendimiento personal en este ámbito, o, por el contrario, se propiciará la existencia de compañías con muchos vehículos, que cuenten con verdaderas flotas en este rubro.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, precisó que el espíritu del proyecto es controlar el tamaño del parque vehicular en este sector.

El Honorable Senador señor Letelier, replicó señalando que, si bien ha estado dispuesto para eliminar las referencias a lo laboral a lo largo del articulado de la iniciativa, no está de acuerdo que se dejen espacios para la existencia de flotas en este ámbito.

En efecto, añadió, ello significaría que una persona pudiese adquirir múltiples vehículos, los que luego serían conducidos por diferentes personas a su cargo, realidad que significaría, evidentemente, un contexto laboral.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que, de acuerdo al texto aprobado en general de la iniciativa, sólo las personas naturales pueden inscribir hasta un máximo de dos vehículos en el registro, los que, de acuerdo a lo aprobado en la indicación N° 55 bis, no podrán tener una antigüedad superior a los tres años.

En seguida, subrayó que durante la discusión de este proyecto siempre se ha hablado de generar un trato igualitario entre los móviles adscritos a las EAT y el sector de los taxis. Bajo esa lógica, resaltó que los segundos no tienen actualmente las restricciones que el proyecto fija actualmente para los primeros.

Así, observó que los taxis pueden ser inscritos por una persona natural o jurídica, sin que se tenga, además limitación para contar con una flota de ellos, siempre y cuando se cumpla con el número de cupos fijado por la respectiva licitación.

Además, prosiguió, los taxis cuentan con normas administrativas que regulan la transferencia y la transmisión de tales cupos, mientras se mantenga un vehículo de la antigüedad correspondiente.

En la misma línea, añadió, lo usual es que, en el caso de los taxis colectivos, existan flotas.

Por su parte, destacó, la regulación administrativa referente a los taxis ejecutivos dispone que los mismos sean inscritos por

una entidad, es decir, justamente por una persona jurídica constituida para tales efectos.

De esa forma, agregó, el ejecutivo no visualiza que, respecto del particular, pudiesen existir razones que sustenten las aludidas limitaciones a los vehículos adscritos a las EAT.

En efecto, resaltó, la misma regla de antigüedad de tres años fijadas, como se señaló, producto de la aprobación de la indicación N° 55 bis, constituye una barrera importante para un número significativo de personas que no cuentan con las capacidades para adquirir un vehículo que sólo tenga tres años de antigüedad.

Precisamente lo contrario, destacó, es lo que pudiese ocurrir con una persona jurídica, por ejemplo, una determinada compañía, que pudiese contar con mayores recursos para observar y cumplir con la antedicha regla de antigüedad, desplegando vehículos con mejores estándares.

En tal sentido, indicó que, como Ejecutivo, entienden que el mejor incentivo para que la calidad del servicio en este rubro no decaiga es la existencia de evaluaciones periódicas al respecto.

En la misma dirección, subrayó, en otros ordenamientos se habilita a que las empresas de *rent a car* puedan poner vehículos de calidad a disposición de personas, a fin de que estas últimas puedan pagar su uso mediante la prestación de servicios de transporte en plataformas.

Por consiguiente, prosiguió, la óptica de la Cartera de Estado que representa sobre el punto, es no restringir respecto del tipo de persona que pueda inscribir vehículos en el registro, como tampoco la cantidad de móviles, siempre que se ajuste al tamaño del parque que se defina, conforme al marco regulatorio que finalmente se disponga.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, por su parte, preguntó si, en la lógica del trato igualitario antes señalada, sería posible generar un criterio de proporcionalidad en el número de vehículos que se disponga para las EAT, en relación a la cantidad de taxis registrada a nivel nacional o regional.

Sin perjuicio de lo anterior, estimó que la no fijación de un límite generaría la inscripción de una indefinida cantidad de vehículos oferentes, lo que resultaría en considerables complejidades viales.

El Honorable Senador señor García Huidobro, a su turno, afirmó que, de acuerdo a la redacción actual del artículo tercero transitorio, todos los vehículos con tres años o menos de antigüedad pudiesen ser inscritos en el registro sin restricción, con independencia de que luego efectivamente presten servicios de transporte vinculados a una EAT. Lo anterior, subrayó, en tanto sólo se fijan limitaciones al número de conductores de plataformas.

El Honorable Senador señor Letelier, observó que lamentablemente se ha determinado que no se fijen tarifas en este nuevo rubro, sin perjuicio de ser partidario de que ello hubiese, efectivamente, sido normado, en tanto cree que el mismo modelo lucrativo de las empresas de aplicaciones precisa de una alta rotación de conductores, producto de que éstos no alcanzan a solventar su inversión con las escasas ganancias que obtienen producto de los servicios de transporte.

Posteriormente, por otro lado, se requiere que las evaluaciones del sector se realicen con datos objetivos, para lo cual, a su parecer, el espacio muestral de sólo doce meses resulta insuficiente.

Sin perjuicio de lo anterior, y no obstante no estimar que el modelo del proyecto sea el óptimo, entiende que las limitaciones actualmente fijadas son lo suficientemente restrictivas para que el parque vehicular se pueda controlar con cierta razonabilidad.

Así, resaltó, precisamente por la razón previamente señalada, es que la apertura de la regulación en comento hacia la posibilidad de existencia de flotas sería muy negativa en su opinión.

Ello, añadió, quizás eventualmente pueda estudiarse después de haberse evaluado adecuadamente el desempeño del sector luego de un tiempo, verificando si las actividades en comento generan o no daños a otros actores del sector transporte.

Por último, expresó que es necesario reflexionar acerca de la posibilidad que otorga el proyecto de que alguien inscriba su vehículo y luego no necesariamente sea quien lo conduzca.

Finalmente, consideró también necesario debatir acerca de la fijación de un determinado tamaño del parque vehicular en el plazo de tres meses fijado en el artículo tercero transitorio de la iniciativa.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, indicó que se debe tener alguna proyección respecto del impacto vial que tendrá la presente iniciativa, en tanto pudiese ser que personas se inscriban en el registro y nunca ejerzan las funciones en cuestión.

En consecuencia, abogó por una coherencia de las distintas definiciones fundamentales que deben adoptarse respecto del diseño institucional que propone impulsar la iniciativa legal en estudio.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, resaltó la necesidad de contar con información objetiva y veraz al momento de adoptar decisiones en este ámbito.

Precisamente para alcanzar tal finalidad, agregó, es que se ha dispuesto de un período de evaluación de doce meses para recabar los distintos datos del particular, con el objetivo de no dañar al usuario y a su disponibilidad de oferta de transporte en este específico rubro.

En efecto, resaltó que, al día de hoy, la Secretaría de Estado que encabeza no cuenta con información respecto de la relación existente entre el número de viajes realizados en taxis, respecto de los recorridos efectuados en vehículos asociados a una plataforma, por lo que cualquier establecimiento de un número determinado de móviles sería arbitrario.

El Honorable Senador señor Pizarro, resaltó que diversas definiciones fundamentales cruzan toda la discusión del proyecto de ley en estudio.

La primera, añadió, es, justamente, establecer si se regulará o no a los servicios de transporte que se efectúan por medio de aplicaciones. Lo anterior, observó, en tanto hay países que no han normado esta actividad, otros que derechamente la han proscrito y otros que lo han regulado.

No obstante lo señalado, observó que, si se está debatiendo el proyecto de ley en estudio, estima que la decisión de normar el particular ya se ha asumido.

Sin perjuicio de ello, agregó que es del todo entendible la oposición al proyecto por parte del gremio de taxis, en tanto se trata de actores regulados del sistema, a los cuales el propio Estado les entregó la prestación de un servicio monopólico, bajo ciertas condiciones.

Asentado lo anterior, prosiguió, no es razonable desconocer la realidad actual que se verifica respecto de millones de usuarios en nuestro país, que diariamente realizan viajes por medio de vehículos adscritos a aplicaciones de transporte, por lo que ello se trata de un hecho de la causa el que no se puede pasar por alto.

En esa línea, expresó que los cuestionamientos del sector formal dicen relación con solicitar que tales viajes se realicen por medio de los vehículos legalmente inscritos en la actualidad, cuestión que no ocurre por diversas razones, en tanto muchas personas prefieren emplear las aplicaciones para concertar sus traslados.

Por consiguiente, añadió, de lo que se trata es de disponer de un cierto equilibrio entre los nuevos actores y la industria regulada, que no debe conducir a introducir a los primeros la lógica de los segundos, en tanto con ello se desvirtuaría completamente el modo en que funcionan los sistemas digitales.

Muestra de ello, reparó, es que la fijación de tarifas en este ámbito conllevaría a que los usuarios pierdan el incentivo a emplear las aplicaciones de transporte, en tanto ya no sería una alternativa conveniente de traslado.

Así, afirmó que, si bien existe consenso acerca de la necesidad de que las compañías tecnológicas tributen, operen con una personalidad jurídica claramente establecida y se sujeten a ciertas normas mínimas, el debate central discurre en lo referente a las exigencias adicionales a las que se sujetarán tales empresas, especialmente en lo concerniente a los vehículos y conductores por medio de los cuales operan.

A su turno, agregó, no se debe perder de vista que el ingreso de tales actores a este nuevo mercado se generó, principalmente,

por medio de personas que eran propietarias de un vehículo y que buscaban una renta adicional, por lo que prestaban sus servicios en sus tiempos libres.

Cuando ello fue visto como una alternativa lucrativa, prosiguió, apareció en el rubro una lógica de un carácter mayormente comercial, que condujo a muchos a adquirir varios vehículos, a fin de hacerse de una flota para operar por medio de aplicaciones.

Precisamente este último punto, destacó, es un punto fundamental de la discusión, en tanto se debe definir con claridad si ello se permitirá o no.

Estrechamente ligado a lo anterior, precisó, es la determinación de cuántos requisitos de operación se exigirán a vehículos y conductores, estimando que, de ser estas excesivas, puede conducir a que sólo las compañías con las espaldas financieras requeridas para cumplir con tales reglas puedan ejercer sus servicios, fomentando la existencia de flotas profesionales a cargo de un número limitado de compañías que directamente compita con los taxis, siendo ése, a su juicio, el peor escenario, en tanto se distorsionaría una de las finalidades del proyecto, a saber, que un conductor-propietario pueda complementar sus ingresos mediante la provisión temporal de prestaciones de transporte, o que pueda solventar su situación mediante este tipo de actividades en períodos de cesantía.

Finalmente, observó que, de verificarse la existencia de flotas de vehículos, habría que asumir que se trataría de operadores formales que, asociados o no con las plataformas para el financiamiento de su inversión, adquirirían sus vehículos para luego contratar conductores para su operación, configurándose inmediatamente una relación de carácter laboral, sin que ello pudiese pasarse por alto.

En votación la indicación N° 90, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Inciso primero

Indicación N° 91

91.- De la Honorable Senadora señora Provoste, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo tercero.- Durante los primeros seis meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes, deberán inscribir a los conductores y vehículos que presten servicios, en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores, que reemplacen a aquellos 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.”.

En discusión esta indicación, el **Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, sugirió que se adopte la siguiente redacción de la misma:

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

En votación la indicación N° 91, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la aprobó con enmiendas, bajo la redacción previamente referida.

Se hace presente que, producto de la discusión en particular de las indicaciones, el precepto en examen quedó contemplado como artículo segundo transitorio.

Indicación N° 92

92.- De los Honorables Senadores señores Allamand, Coloma y Pizarro, para sustituirlo por el que sigue:

“Artículo tercero.- Durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, las EAT deberán enviar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la nómina de conductores adscritos, la que deberá inscribirse en el registro que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante este tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que sustituyan a aquellos a que la EAT haya dado de baja, lo que se acreditará mediante el envío de una nómina de reemplazo. 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.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó rechazarla, en tanto haberse ya aprobado la indicación N° 91.

En votación la indicación N° 92, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 92 bis

92 bis.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para reemplazarlo por el siguiente:

“Durante los tres primeros meses como plazo máximo, una vez finalizada la tramitación y publicación del reglamento, solo podrán inscribirse en el registro del artículo segundo, un número de automóviles no menor al 50% o equivalente al máximo total de los taxis básicos inscritos en el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Pasajeros en cada región del país. Mismo plazo de inscripción tendrán los conductores que cumplan los requisitos establecidos en la presente ley y su reglamento.

Esta relación de conductores y vehículos deberá ser entregada a la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones dentro de los 10 primeros días una vez cumplido el plazo máximo referido en el inciso precedente. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos

vehículos y conductores se suspenderá, sin embargo, solo será admisible la inscripción de nuevos vehículos y conductores por otros que se den de baja del referido Registro.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó rechazarla, por las mismas razones señaladas en el debate de la proposición precedente.

En votación la indicación N° 92, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, **Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria**, la rechazó.

Indicación N° 93

93.- Del Honorable Senador señor Guillier, para sustituir la expresión “los conductores de vehículos” por “los conductores trabajadores de vehículos”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, al igual que con propuestas anteriores que abordan materias laborales, sugirió rechazarla, precisamente por haberse acordado que tales tópicos deben ser abordados en otra iniciativa, que regule de manera integral y sistemática la relación laboral entre los trabajadores de empresas de aplicaciones y tales compañías.

En votación la indicación N° 93, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, **Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria**, la rechazó.

Indicación N° 94

94.- Del Honorable Senador señor Guillier, para sustituir la expresión “nuevos conductores” por “nuevos conductores trabajadores”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó rechazarla por las mismas razones expresadas con ocasión del debate de la propuesta anterior.

En votación la indicación N° 94, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 95

95.- Del Honorable Senador señor Guillier, para eliminar la siguiente oración: “Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sugirió rechazarla, en tanto haberse aprobado previamente la indicación N° 91.

En votación la indicación N° 95, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 95 bis

95 bis.- De S.E. el Presidente de la República, para reemplazar la oración: “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.”, por la siguiente: “Al término del referido plazo de doce meses, los conductores de vehículos adscritos a las empresas de aplicación de transportes podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó proceder de idéntico modo que con la propuesta anterior.

En votación la indicación N° 95 bis, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

Indicación N° 96

96.- Del Honorable Senador señor Durana, para agregar, después de la expresión “nuevas inscripciones”, la siguiente frase: “, considerando la realidad de cada región”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, recomendó rechazarla, en tanto el punto que aborda la misma ya se consideró, en una línea distinta, en el texto resultante de la indicación N° 91.

En votación la indicación N° 96, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

ARTÍCULO CUARTO

El artículo cuarto transitorio aprobado en general por el Honorable Senado, señala 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, 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.

A este artículo se presentó una indicación, signada con el N° 96 bis.

Indicación N° 96 bis

96 bis.- Del Honorable Senador señor Pizarro, para agregar la siguiente oración final, luego del punto aparte, que pasa a ser seguido:

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

En discusión esta indicación, **se hizo presente que la misma sería inadmisibles, en tanto incide en la administración**

financiera del Estado, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial al respecto, en conformidad a lo establecido en el inciso tercero del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, y por los argumentos descritos previamente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 96 bis como inadmisibles.

Indicación N° 97

97.- De la Honorable Senadora señora Provoste, para agregar, después del artículo cuarto, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo ...- Lo establecido en el artículo 6 de la presente ley será exigible transcurridos 6 meses de la publicación del reglamento al que se refiere el artículo 1.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, se manifestó en contra de la misma, en tanto ella apunta a establecer un período de vacancia legal antes de que comience a regir la exigencia de licencia profesional a los conductores adscritos a las aplicaciones.

En votación la indicación N° 97, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Soria, la rechazó.

REAPERTURA DEL DEBATE

Como se señaló en la parte inicial de este Informe, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó la reapertura del debate de la presente iniciativa, no obstante haberla previamente despachado en su totalidad.

En efecto, en sesión de data **29 de enero de 2020**, dicha instancia legislativa concluyó con la discusión en particular del

proyecto de ley en examen.

Sin perjuicio de lo anterior, en sesión de fecha **4 de marzo del año en curso**, el **Honorable Senador señor Letelier** solicitó la reapertura del debate de la iniciativa. De ese modo, conforme a lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento del Senado, en el primer lugar de la sesión de data **11 de marzo del presente año**, se procedió a someter a votación la referida petición.

A continuación, se señalan los planteamientos vertidos en esta última sesión, como también el resultado de la mencionada votación.

El Honorable Senador señor Letelier, indicó que su solicitud para reabrir el debate está fundada en estimar como razonable la fijación de una cierta transitoriedad en la vigencia de determinadas exigencias que el proyecto establece respecto de los conductores y vehículos adscritos a las plataformas tecnológicas de transporte.

En concreto, agregó, se trata de los requisitos de antigüedad y cilindrada de los móviles, por una parte, y la obligación de los conductores de contar con licencia profesional, por otra.

Así, añadió, en lo que respecta al cilindraje de los vehículos, el avance tecnológico del sector ha permitido progresivamente bajar la cilindrada exigida, sin que ello obste a la seguridad en el traslado de pasajeros. Lo anterior, precisó, se refleja, por ejemplo, en la reducción del cilindraje a la que se sujetan los taxis en nuestro país.

Ello, prosiguió, sin perjuicio de estimar que el punto anterior debe adaptarse, además, a la realidad propia de los autos eléctricos e híbridos, cuya masificación probablemente se verifique paulatinamente en los próximos años.

De ese modo, sugirió un plazo transitorio de veinticuatro o dieciocho meses para que se haga imperativo, en primer lugar, el contar con la licencia profesional y, en segundo orden, el que los vehículos adscritos a las EAT presenten el cilindraje mínimo exigido por el proyecto.

Lo anterior, finalizó, sin perjuicio de la transitoriedad que la iniciativa ya contempla para la observancia de la antigüedad requerida en los vehículos que se vincularán con las compañías de aplicaciones de transporte.

El Honorable Senador señor Pizarro, compartió la preocupación manifestada por quien le antecedió en el uso de la palabra respecto de los tres puntos previamente indicados.

En tal sentido, indicó que es partidario de que no se impongan restricciones significativas para operar en el rubro que se está regulando, habida cuenta de que el proyecto ya establece estándares no menores en términos de antigüedad y cilindraje de los vehículos, además de la obligación de los conductores de contar con licencia profesional.

Posteriormente, resaltó que, en lo concerniente a esta última exigencia, no sólo le preocupa que se exija inmediatamente cuando entre en vigor el proyecto de ley, sino las limitaciones que existen en la actualidad para acceder a la obtención de las licencias profesionales en nuestro país.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló que se debe sopesar la posibilidad de que todos estos aspectos sean analizados, eventualmente, por la Comisión de Hacienda, en vez de proceder a la reapertura del debate sobre tales puntos en esta instancia.

El Honorable Senador señor Pizarro, expresó no tener inconveniente para proceder a la reapertura del debate, precisamente para abordar desde ya los tópicos en comento, de manera responsable.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, retomando el tema referente a la exigencia de licencia profesional, señaló que ha tomado conocimiento de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha adoptado una decisión de fondo para poder actualizar el procedimiento de obtención de dicho instrumento, por lo que solicitó al Ejecutivo pronunciarse al respecto, además de indicar su posición respecto de las demás materias en discusión.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, observó que, efectivamente, la Cartera de Estado que representa se encuentra estudiando una reforma reglamentaria que apunta a la modernización del acceso a la licencia profesional clase A-1.

En efecto, explicó que, en la actualidad, existe una suerte de distorsión en el proceso de obtención de tal documento, ya que las municipalidades no realizan un examen práctico para tal efecto, sino que basta la acreditación de haber realizado el respectivo curso en la escuela de conductores de que se trate.

Por tal razón, añadió, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pretende disponer de un procedimiento que permita, como una alternativa válida, acreditar los conocimientos pertinentes de manera remota, a lo que se sumaría un examen práctico realizado por la

entidad edilicia que corresponda.

De ese modo, sostuvo que la modificación procedimental antes descrita sólo pretende modernizar la obtención de la licencia profesional A-1, sin alivianar los parámetros exigidos para su acceso.

En esa línea, indicó que el Ejecutivo es partidario de mantener el requisito de que los conductores deben contar con tal instrumento para operar vehículos adscritos a plataformas tecnológicas de transporte.

Por otra parte, en lo concerniente a los otros dos tópicos abordados en el debate, expresó que, de acuerdo al texto actual del artículo 7 del proyecto, la cilindrada que se exigirá a los vehículos en este ámbito será fijada por el reglamento respectivo, sin perjuicio que dicho estándar debe ser, a lo menos, el exigido a los taxis básicos. En tal sentido, explicó que a estos últimos están sujetos a la obligación de que sus móviles cuenten con una cilindrada mínima de 1.350 cc.

A su turno, prosiguió, en lo relativo a la antigüedad de los vehículos, la redacción actual de la iniciativa establece que, para efectos de que se registre el móvil en el Registro, éste no debe tener una antigüedad superior a tres años, aumentándose dicho a límite a cinco años cuando se pretenda reemplazar el vehículo.

Sin perjuicio de lo anterior, precisó, el artículo cuarto transitorio del proyecto dispone que, dentro de los treinta y seis primeros meses de vigencia de la iniciativa, se podrán inscribir vehículos de hasta seis años de antigüedad, debiendo luego, al final de dicho intervalo, observarse el requisito de los tres años, antes explicado.

De ese modo, hasta que entre en vigor plenamente el articulado permanente del proyecto, podrán operar vehículos de hasta nueve años de antigüedad.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, consultó al Ejecutivo en qué fecha estimativa entraría a regir el procedimiento alternativo de obtención de la licencia profesional A-1.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondió que se espera que durante el mes de abril ello pueda ser implementado.

El Honorable Senador señor Castro, a su turno, manifestó que las aplicaciones tecnológicas, incluidas las del rubro del

transporte, llegaron para quedarse, siendo tal panorama una realidad. Por ello, agregó, se debe velar que tales compañías tributen lo que corresponda, sujetándose a la legislación impositiva que les sea aplicable.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que, en el caso de las personas que laburan como conductores adscritos a las plataformas en cuestión, muchas de ellas lo hacen porque se quedaron sin trabajo o como forma de mejorar sus ingresos. Por tal razón, añadió, en su opinión, no tiene mayor sentido el fijar grandes exigencias para que aquéllas puedan operar en este sector, sea en términos de obligarlas a contar con licencia profesional, o que sus vehículos dispongan de una cilindrada igual a la requerida para los taxis.

Así, sostuvo que, de mantenerse requisitos de esa envergadura, lo que se va a fomentar, en los hechos, es la informalidad de las prestaciones.

Por último, expresó que, a su juicio, la licencia clase B resulta suficiente en este contexto, en tanto va en la dirección de facilitar que las personas puedan, válidamente, efectuar este tipo de servicios en la comunidad.

El Honorable Senador señor Letelier, replicó a quien le antecedió en el uso de la palabra señalando que la obligación de los conductores de aplicaciones de contar con licencia profesional ya es un tema superado, habiéndose resuelto, en el debate en particular del proyecto, que tal exigencia debe mantenerse.

No obstante lo anterior, señaló que, precisamente, para evitar dejar al margen de la regulación a las personas que se encuentran, al día de hoy, realizando las labores en comento, es que se ha propuesto fijar un plazo transitorio en el cual no se exija tal instrumento, sino que sólo se haga luego de tal intervalo.

En seguida, señaló que tal proposición se fundamenta, además, en las limitaciones propias que existen en el número de licencias profesionales que se otorgan al año, justamente por la demanda que existe al respecto de parte de personas que pretenden desempeñarse en el transporte mayor, sea de carga o de pasajeros.

Finalizó indicando que la misma lógica antes descrita debiese seguirse para la obligación de cilindraje de los vehículos.

Por último, preguntó al Ejecutivo qué cilindraje presentan los denominados “citycars”.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de

Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondió que la cilindrada de tales móviles va, aproximadamente, entre los 900 a 1.300 cc.

El Honorable Senador señor Pizarro, por su parte, concordó con la idea de establecer una cierta transitoriedad para la exigencia de los requisitos en comento, a fin de que las personas que en la actualidad se encuentran operando con plataformas de transporte no queden al margen de la normativa que se propone, afectando de esa forma la inversión que ellas realizaron.

Luego, manifestó que entiende que un vehículo con una cilindrada menor a los 1.350 cc. perfectamente podría desempeñarse en el rubro, sin que ello signifique un riesgo en la seguridad en el traslado de los pasajeros, precisamente por el avance tecnológico de la industria.

El Honorable Senador señor Letelier, refiriéndose ahora a las obligaciones de antigüedad de los vehículos, observó que, tal como lo indicó antes el señor González, el proyecto ya cuenta con una regla permanente y otra transitoria al respecto, que permitiría sobrellevar las dificultades antes mencionadas en la discusión, al menos en este punto.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, expresó que el mayor margen de tolerancia a la antigüedad de los vehículos, contemplado en el artículo cuarto transitorio, es del todo razonable, por lo que indicó no ser partidario de modificarlo.

El Honorable Senador señor Letelier, destacó ser partidario de establecer todo tipo de barreras de entrada para la industria. Sin perjuicio de lo anterior, subrayó que no se pueden dejar de adoptar medidas responsables en este rubro, que asuman la realidad del sector, especialmente en un escenario futuro sumamente complejo, en donde se avizora una recesión económica mundial y se encuentra en actual desarrollo una pandemia global (COVID-19).

Todos estos elementos, agregó, deben ser sopesados en su mérito, para no afectar a las personas que, actualmente, se encuentran adscritas a una empresa de aplicación de transportes, en tanto, reiteró, avvicinarse un escenario laboral difícil.

Justamente por tales razones, añadió, es que sugiere establecer un período transitorio en donde se les dé tiempo a aquéllas a ajustarse a los requisitos permanentes fijados en el proyecto de ley, en lo relativo a contar con licencia profesional y con una determinada

cilindrada en sus vehículos.

El Honorable Senador señor Pizarro, a su turno, en lo concerniente a este último aspecto técnico de los móviles (cilindrada de sus motores), expresó que, tal como se ha señalado previamente, se trata de una exigencia que el proyecto de ley remite al reglamento para su determinación, estableciendo que, como mínimo, debe seguir el mismo parámetro al que se sujetan los taxis básicos.

En ese orden de cosas, y en virtud de las posiciones vertidas en el presente debate, entiende que la remisión a la norma administrativa debe ser del todo flexible, precisamente por los constantes avances tecnológicos del rubro, de ahí que sugirió eliminar la referencia, como parámetro mínimo del cilindraje, el estándar aplicable a los taxis básicos.

En efecto, prosiguió, ello se encuentra en línea con evitar complejizar la operación legal de las personas que realizan estas labores.

El Honorable Senador señor Castro, expresó que es una realidad el incremento en el empleo de los móviles adscritos a las plataformas, verificándose una retirada del uso de los taxis tradicionales.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, señaló que, de acuerdo a la proposición del Honorable Senador señor Pizarro, se debería eliminar el actual inciso tercero del artículo 7 del texto del proyecto de ley.

El entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, señaló, nuevamente, ser partidario de que todos estos puntos sean resueltos en la Comisión de Hacienda.

El Honorable Senador señor García Huidobro, concordó con lo sostenido por quien le antecedió en el uso de la palabra, resaltando, a su vez, que votó en contra respecto de la idea misma de legislar esta iniciativa.

Por consiguiente, luego **el entonces Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, sometió a votación la reapertura del debate del proyecto.

En votación el reabrir la discusión de la iniciativa, se pronunciaron por la afirmativa los Honorables Senadores señores Letelier y Pizarro, por la negativa el Honorable Senador señor García Huidobro y se abstuvo el entonces Presidente de la Comisión,

Honorable Senador señor Chahuán.

De ese modo, no se alcanzó la unanimidad de los miembros presentes exigida por el artículo 182 del Reglamento del Senado para proceder a la reapertura del debate del proyecto de ley en estudio.

Sin perjuicio de lo anterior, se consigna que el **Honorable Senador señor Letelier, al final de la sesión de la Comisión de fecha 11 de marzo del año en curso**, solicitó nuevamente el reabrir la discusión de la iniciativa en análisis.

De ese modo, y en virtud de la norma reglamentaria previamente citada, se procedió a votar tal petición en el primer lugar de la sesión de data **18 de marzo del corriente**.

En esta última sesión, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, procedió a someter a votación la reapertura del debate del proyecto, señalando que ello sólo lo solicitaba para abordar los tres puntos ya señalados, a saber, antigüedad y cilindrada exigida a los vehículos que se adscribirán a las empresas de aplicaciones de transporte, y a la licencia profesional con que deberán contar los conductores que operarán con dichas compañías.

En votación tal solicitud, se pronunciaron por la afirmativa los Honorables Senadores señor Letelier (Presidente), señora Órdenes y señor Pizarro, y el Honorable Senador señor Chahuán se abstuvo.

Así, en tanto esta última abstención determinaba que quedase sin resolución la proposición en comento, y en conformidad a lo que dispone el artículo 178 del Reglamento del Senado, se pasó de inmediato a repetir la votación, requiriéndose al Honorable Senador señor Chahuán emitir su pronunciamiento.

Sin perjuicio de lo anterior, se deja constancia que se verificó idéntica votación en esta segunda oportunidad, por lo que la citada abstención se sumó a los votos afirmativos, reuniéndose, en consecuencia, el quórum necesario para aprobar la reapertura del debate, esto es, la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión.

Posteriormente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, expresó que, a fin de impulsar una gradualidad en la exigencia de los conductores de contar con licencia profesional, sugirió un plazo de vacancia legal de este requisito por el término de veinticuatro meses, a fin de que en dicho intervalo puedan

obtener tal instrumento todas las personas interesadas en trabajar en este rubro, evitando, asimismo, afectar a quienes actualmente se desempeñan en el sector.

Lo anterior, destacó, con independencia del procedimiento de modernización que, al respecto, se encuentra desarrollando el Ejecutivo.

Por último, recomendó seguir una lógica similar a la descrita respecto de la observancia de la obligación de cilindrada de los vehículos en este ámbito.

El Honorable Senador señor Pizarro, indicó que, a su juicio, además de la fijación de un período transitorio, preocupa las limitaciones propias del mecanismo actual de acceso a las referidas licencias.

De ahí, añadió, que le parecían interesantes algunas propuestas vertidas en la discusión en general de la iniciativa en estudio, relativas al establecimiento de exámenes o certificaciones que permitieran acreditar la expertise de la persona en la conducción, que posibilitaran a esta última operar válidamente en el sistema.

Lo anterior, agregó, más allá de la existencia del mecanismo tradicional de obtención de las licencias profesionales.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, recordó que la Cartera de Estado que representa se encuentra generando un cambio reglamentario que permita morigerar las dificultades previamente señaladas.

En efecto, se trata de generar una alternativa al proceso tradicional de obtención de la mencionada documentación, en concreto de la licencia profesional clase A-1, que constará de una acreditación de conocimiento teórico por medio de clases remotas o no presenciales, a lo que se sumará un examen práctico en la municipalidad que corresponda.

En esa línea, señaló que lo relevante es que se verifique que la persona en cuestión tenga la pericia necesaria para desempeñarse adecuadamente en el transporte de pasajeros, por lo que el test en la entidad edilicia surge como una medida apropiada para tal propósito.

Asimismo, expresó que ello no debiese generar mayores complejidades para los municipios, ya que, a diferencia de las

licencias profesionales clases A-2, A-3, A-4 y A-5 (que involucran la conducción de vehículos mayores como camiones o buses), la licencia profesional clase A-1 envuelve sólo la operación de móviles de menor tamaño.

Por último, manifestó que este nuevo procedimiento alternativo permitiría soslayar, además, los eventuales déficits existentes en las evaluaciones llevadas a cabo en las escuelas de conductores, más allá de las fiscalizaciones que realiza el Ministerio que representa para evitar que ello ocurra.

Finalmente, señaló que, con este nuevo proceso de obtención de la documentación en comento, más el plazo de vacancia legal que el propio proyecto contempla, entiende que no se precisaría de un período transitorio en este punto.

El Honorable Senador señor Chahuán, coincidió con quien le precedió en el uso de la palabra, señalando que no se hace necesario la disposición de un término transitorio en el que no se exija la licencia profesional a los conductores de aplicaciones de transporte.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, no obstante estimar como positiva la medida impulsada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al respecto, entendiendo que se orienta en la dirección correcta, tendiente a verificar que el conductor cuente con la pericia y práctica necesarias para asegurar que el traslado de pasajeros se efectuará de manera segura, afirmó que resulta necesario fijar un intervalo gradual en esta materia, que permita no exigir de entrada el requisito de contar con licencia profesional, posibilitando que las personas que operan en el rubro tengan un período transitorio para su obtención, sin que ello signifique que sigan operando clandestina o informalmente.

Así, resaltó que no es partidario de generar mayor cesantía por disponer inmediatamente la entrada en vigor del requisito en comento una vez iniciada la vigencia de la iniciativa legal en examen. Lo anterior, destacó, especialmente en consideración de la crisis social y sanitaria por la que atraviesa nuestro país.

De ese modo, reiteró su proposición de establecer un plazo transitorio de dieciocho meses para comenzar a exigir la citada licencia.

La Honorable Senadora señora Órdenes, expresó su respaldo a la proposición en comento, explicando que la misma no establece que el requisito en cuestión se eliminará, sino sólo que aquél comenzará a regir luego de un año y medio de entrada en vigencia la ley.

En este punto, se consignó que, habiéndose reabierto el debate, la fijación del plazo transitorio en comento debiese disponerse, con las modificaciones pertinentes, en el contenido de la indicación N° 97, de autoría de la Honorable Senadora señora Provoste, que justamente aborda el particular, haciéndose presente que la misma fue rechazada inicialmente.

Así, se recomendó aprobar con modificaciones tal indicación, bajo el siguiente texto, el que por razones de técnica legislativa debiese contemplarse como artículo tercero transitorio:

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

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

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sometió a votación la aludida indicación, bajo la redacción sugerida.

En votación la indicación N° 97, la Comisión, por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señor Letelier (Presidente) y señora Órdenes, y el voto en contra del Honorable Senador señor Chahuán, la aprobó con modificaciones, bajo el tenor antes descrito.

Posteriormente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, consultó la posición del Ejecutivo respecto a la eventual fijación de un plazo transitorio para la exigencia del requisito de antigüedad y de cilindraje de los vehículos en este contexto.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, respondiendo a la pregunta antes formulada, sostuvo, en primer lugar, que es razonable la progresividad que ya se encuentra fijada respecto de la obligación de antigüedad que deben observar los vehículos que operarán con las EAT.

De hecho, resaltó, fue el propio Ejecutivo quien sugirió la fórmula transitoria que finalmente se aprobó, habida cuenta de las exigencias que quedaron plasmadas en el articulado permanente de la iniciativa en este punto.

Por su parte, en lo concerniente al cilindraje al que deberán sujetarse los móviles, indicó que el Ministerio que representa es partidario de conservar la redacción actual del proyecto, tal como se despachó.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, indicó que su propuesta de progresividad en materia de cilindrada sólo responde a la necesidad de evitar que, por razón de este requisito, queden al margen de la regulación muchos conductores que actualmente operan en plataformas de transporte, generándose así una merma económica significativa para ellos, cuestión que se acentúa por el contexto social y sanitario en el que se encuentra nuestro país.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, precisó que la Cartera que representa vela, fundamentalmente, por los aspectos propios de la movilidad en los proyectos de ley que impulsa, siendo los demás factores en juego decisiones que asumen otras Secretarías de Estado.

Sin perjuicio de lo anterior, explicó que la redacción actual de la iniciativa dispone que los requisitos técnicos que deberán observar los vehículos del rubro serán fijados por un reglamento, los que no podrán ser menores que los exigidos a los taxis básicos.

Así, recordó que la referencia al parámetro mínimo del sector formal fue introducido durante la discusión del proyecto en el primer trámite constitucional, en la Honorable Cámara de Diputados. En dicha oportunidad, el precepto se incorporó bajo la lógica de igualdad de trato entre los taxis básicos y los vehículos adscritos a las EAT.

No obstante lo expresado, resaltó que lo relevante para el Ejecutivo es conservar que la fijación de las condiciones técnicas de los móviles sea dispuesto por el reglamento, sin que ello quede fijado, de manera rígida, en la ley, cuestión que sería un despropósito en consideración del dinámico avance de la industria en esta materia.

El Honorable Senador señor Pizarro, recordó que su proposición en este punto era, precisamente, eliminar el inciso tercero del artículo 7, a fin de suprimir las referencias a los taxis básicos en este ámbito.

Lo anterior, resaltó, en la lógica de que luego la normativa reglamentaría dispusiera requisitos técnicos acordes con las necesidades de seguridad propias del rubro, las que, al día de hoy, ya no se relacionan directamente con la cilindrada del motor, sino que con otros factores del vehículo, como su carrocería, sus airbags, entre otros.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, no estimó apropiado eliminar el inciso en cuestión, en tanto la idea de igualdad de trato ha sido parte de toda la discusión del proyecto.

Por lo mismo, destacó, es que sugiere un plazo transitorio de treinta y seis meses para que los vehículos puedan ajustarse al cilindraje mínimo que se les exige a los taxis básicos.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, explicó que, al menos desde el punto de vista técnico, no aparejaría mayores dificultades para la Secretaría de Estado que representa la supresión del inciso tercero del artículo 7.

En efecto, afirmó que la regulación reglamentaria que se proyecta siempre tendrá en consideración el principio de igualdad de trato, en tanto se pretende actualizar la normativa aplicable al sector de taxis, conforme al avance tecnológico.

El Honorable Senador señor Pizarro, aseveró que la argumentación previamente efectuada refleja, a su parecer, que la dificultad del particular viene dada por la necesaria evaluación de las normas técnicas aplicables a los taxis básicos, las que requieren de una revisión periódica, probablemente de manera anual, por lo que recomendó, al final del citado inciso tercero del artículo 7, incorporar una frase en tal sentido.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, concordó con la propuesta realizada por quien le antecedió en el uso de la palabra.

De ese modo, se sugirió intercalar, en el referido inciso, la siguiente frase entre la expresión “taxis básicos” y el punto aparte: “, las que serán revisadas anualmente”.

En votación la proposición previamente descrita, la Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, por cuatro votos a favor, de los Honorables Senadores señor Letelier (Presidente), señora Órdenes y señores Chahuán y Pizarro, y la abstención del Honorable Senador señor García Huidobro, la aprobó.

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en el Primer Informe:

ARTÍCULO 2**Inciso primero**

--- Agregar, después de la expresión “un registro”, la palabra “electrónico”.

(Indicación N° 7, aprobada 3x0).**Letra d)**

--- Agregar, luego del punto y coma, que pasa a ser punto seguido, la siguiente expresión “Los primeros,”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 3x0).

--- Agregar, después de la expresión “cuya inscripción corresponda”, lo siguiente: “, salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo”.

(Indicación N° 10, aprobada 3x0).

Inciso segundo, nuevo

--- Incorporar el siguiente inciso segundo, nuevo:

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

(Indicación N° 13, aprobada 3x0).

ARTÍCULO 3**Inciso quinto**

--- Reemplazar la expresión “de propiedad de “, por la frase “cuyos propietarios o meros tenedores sean”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).**ARTÍCULO 4****Letra d)**

--- Reemplazar la expresión “de vida para el conductor”, por la siguiente: “de vida o incapacidad transitoria o permanente para el conductor”.

(Indicación N° 28, aprobada 3x1 en contra).

ARTÍCULO 5

Letra b), nueva

--- Consultar, a continuación de la letra a), la siguiente letra b), nueva:

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

(Indicación N° 33, aprobada 4x0 e Indicación N° 37 bis, aprobada con modificaciones 5x0).

Letra b)

--- Pasó a ser letra c), sin enmiendas.

Letra c)

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

(Indicación N° 36, aprobada con modificaciones 4x1 en contra).

Letra e), nueva

--- Incorporar la siguiente letra e), nueva:

“e) Disponer de una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos, que permita solventar los costos operativos del servicio y generar un margen de utilidades razonable.”.

(Indicaciones N^{os} 38 y 39, aprobadas con modificaciones 2x1 en contra).

Letras d) y e)

--- Pasaron a ser letras f) y g), respectivamente, sin enmiendas.

Letras h) e i), nuevas

--- Incorporar las siguientes letras h) e i), nuevas:

“h) Mantener un acceso dentro de la misma plataforma o en sus sitios web asociados, informando detalladamente los términos y condiciones en que se presta el servicio, tanto para el conductor, los propietarios de vehículos y los usuarios. Los términos y condiciones de las EAT para la inscripción de conductores, deberán establecer expresamente las causales de eliminación, suspensión o bloqueo a los conductores, y sólo podrán aplicar dichas causales, informando debidamente al afectado, y considerando la posibilidad de apelar a esta medida. Asimismo, los referidos términos y condiciones deberán contener las posibles promociones que las empresas de aplicación de transporte pueden ofrecer a sus usuarios y conductores, y los mecanismos de funcionamiento de las mismas, estableciendo con cargo a quién aplican.

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

(Indicación N^o 42, aprobada con modificaciones 3x0).

Letra f)

--- Pasó a ser letra j), sin enmiendas.

ARTÍCULO 6

--- Agregar los siguientes incisos nuevos, a continuación del inciso primero:

“El conductor no podrá aceptar un nuevo viaje mientras se encuentre trasladando a un pasajero. Ello sólo podrá realizarse cuando el vehículo esté detenido, o en caso de que el conductor no esté transportando a un pasajero.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas, que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal, los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

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

(Indicaciones N°s 46 y 48, aprobadas con modificaciones 3x0).

ARTÍCULO 7

Inciso segundo, nuevo

--- Incorporar el siguiente inciso segundo, nuevo:

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

(Indicación N° 54, aprobada 3x0).

Inciso segundo, que pasó a ser tercero

--- Intercalar la siguiente frase entre la expresión “taxis básicos” y el punto aparte: “, las que serán revisadas anualmente”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x1 abstención).

Inciso cuarto, nuevo

--- Agregar el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“Sin perjuicio de lo anterior, para registrarse en una EAT, los vehículos deberán cumplir, como principal exigencia, tener una antigüedad, no superior a tres años, al solicitar su inscripción por primera vez en el Registro referido en el artículo 2, y no superior a 5 años en caso de reemplazo. La antigüedad se calculará como la diferencia entre el año en que se solicita la inscripción y el año de fabricación o modelo del vehículo anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.”.

(Indicación N° 55 ter, aprobada con modificaciones 3x0).

ARTÍCULO 8

Inciso primero

--- Reemplazar el punto final por una coma y agregar la siguiente frase:

“, pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estime conveniente, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.”.

(Indicación N° 55 quáter, aprobada con modificaciones 3x0).

ARTÍCULO 11

Inciso primero

Letra g)

--- Sustituirla por la que sigue:

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

(Indicación N° 67, aprobada con modificaciones 4x0).

Letra k), nueva

--- Incorporar la siguiente letra k), nueva:

“k) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7 en las condiciones especificadas en el reglamento.”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).

ARTÍCULO 12

Inciso segundo

--- Agregar, luego del punto aparte, que pasa a seguido, la siguiente oración final:

“En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.”.

(Indicación N° 74, aprobada con modificaciones 2x1 abstención).

Inciso quinto

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

(Indicación N° 76 bis, aprobada 2x1 abstención).

ARTÍCULO 13, NUEVO

--- Incorporar el siguiente artículo 13, nuevo:

“Artículo 13.- El conductor que adultere los datos de geolocalización, incurrirá en una falta gravísima, y se le sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales, debiendo las EAT, en caso de reincidencia, darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.”.

(Indicación N° 78, aprobada con modificaciones 3x0).

ARTÍCULO 13

--- Pasó a ser artículo 14, con las siguientes enmiendas.

Inciso primero

--- Reemplazar la expresión “Al conductor”, por “El conductor”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).

--- Sustituir la oración “En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”, por la siguiente:

“Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.”.

(Indicación N° 79, aprobada con modificaciones 4x0).

Inciso tercero, nuevo

--- Agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

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

(Indicación N° 80, aprobada sin modificaciones 5x0).

ARTÍCULO 15, NUEVO

--- Consultar el siguiente artículo 15, nuevo:

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

(Indicación N° 81, aprobada con modificaciones 5x0).

ARTÍCULOS 14 Y 15

--- Pasaron a ser artículo 16 y 17, respectivamente, sin enmiendas.

ARTÍCULO 16

--- Pasó a ser artículo 18, reemplazado por el siguiente texto:

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

(Indicación N° 86.a, aprobada 2x1 abstención).

ARTÍCULO 19, NUEVO

--- Agregar el siguiente artículo 19, nuevo:

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

(Indicación N° 89, aprobada con modificaciones 3x2 abstenciones).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO

--- Reemplazar su primera oración, por la siguiente:

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

(Indicación N° 90.a, aprobada 3x1 abstención)

ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO

--- Eliminarlo.

(Indicación N° 90.b, aprobada 4x0).

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO

--- Pasó a ser artículo segundo transitorio, con la siguiente enmienda.

Inciso primero

--- Reemplazarlo por el que sigue:

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

(Indicación N° 91, aprobada con modificaciones 3x0).

ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO, NUEVO

--- Incorporar el siguiente artículo tercero transitorio:

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

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

(Indicación N° 97, aprobada con modificaciones 2x1 en contra).

ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO, NUEVO

--- Incorporar el siguiente artículo cuarto transitorio, nuevo:

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

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).

ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO

--- Pasó a ser artículo quinto transitorio, sin enmiendas.

Como consecuencia de las modificaciones efectuadas en la reapertura del debate anteriormente descrita, el proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

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 empresas de aplicación de transportes 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 **electrónico** 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, y 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. **Los primeros**, estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda, **salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo.**

e) La dirección de correo electrónico habilitada que provean las empresas de aplicación de transportes y los conductores para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirán la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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 empresas de aplicación de transportes que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

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 de aquéllas 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 empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las empresas de aplicación de transportes en el plazo de diez días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.

Sólo podrán registrarse vehículos **cuyos propietarios o meros tenedores sean** personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas empresas de aplicación de transportes.

TÍTULO II

DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 4.- Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las empresas de aplicación de transportes 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 o incapacidad transitoria o permanente para el conductor**, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento.

e) Las demás que señale el reglamento.

Artículo 5.- Las empresas de aplicación de transportes 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) Otorgar información al conductor sobre el recorrido propuesto, destino, tiempo de viaje, nombre y calificación del usuario, saber si el viaje es en dinero efectivo o mediante tarjeta bancaria, para permitir al conductor adoptar la decisión de realizar el servicio.

c) Operar sólo con conductores inscritos en el Registro.

d) 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, o por interrupciones viales, de accidente o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia. En el caso de que el recorrido incluya pago de peajes, éstos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente.

e) Disponer de una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos, que permita solventar los costos operativos del servicio y generar un margen de utilidades razonable.

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

g) Operar sólo con vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

h) Mantener un acceso dentro de la misma plataforma o en sus sitios web asociados, informando detalladamente los términos y condiciones en que se presta el servicio, tanto para el conductor, los propietarios de vehículos y los usuarios. Los términos y condiciones de las EAT para la inscripción de conductores, deberán establecer expresamente las causales de eliminación, suspensión o bloqueo a los conductores, y sólo podrán aplicar dichas causales, informando debidamente al afectado, y considerando la posibilidad de apelar a esta medida. Asimismo, los referidos términos y condiciones deberán contener las posibles promociones que las empresas de aplicación de transporte pueden ofrecer a sus usuarios y conductores, y los mecanismos de funcionamiento de las mismas, estableciendo con cargo a quién aplican.

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

j) 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.

El conductor no podrá aceptar un nuevo viaje mientras se encuentre trasladando a un pasajero. Ello sólo podrá realizarse cuando el vehículo esté detenido, o en caso de que el conductor no esté transportando a un pasajero.

Los referidos conductores deberán haber acreditado ante la EAT, mediante el respectivo certificado de antecedentes para fines especiales del Registro General de Condenas,

que no tienen anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos 5° y 6° del Código Penal, los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del Párrafo 1° del Título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

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

Artículo 7.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las empresas de aplicación de transportes 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.

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

Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos, **las que serán revisadas anualmente.**

Sin perjuicio de lo anterior, para registrarse en una EAT, los vehículos deberán cumplir, como principal exigencia, tener una antigüedad, no superior a tres años, al solicitar su inscripción por primera vez en el Registro referido en el artículo 2, y no superior a 5 años en caso de reemplazo. La antigüedad se calculará como la diferencia entre el año en que se solicita la inscripción y el año de fabricación o modelo del vehículo anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.

Artículo 8.- Los taxis en cualquiera de sus modalidades, con excepción de la de taxi colectivo, podrán adscribirse a una o más empresas de aplicación de transportes y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro, **pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estime conveniente, hacer uso indistintamente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.**

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 empresas de aplicación de transportes 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 sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

Las empresas de aplicación de transportes que ofrezcan estos servicios o bien a través de las mismas presten dichos servicios, serán sancionadas 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 empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes 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 empresas de aplicación de transportes.

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.

TÍTULO IV

SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 11.- Las empresas de aplicación de transportes 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 de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y su reglamento, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley.
- e) 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 distinta de la sugerida en la aplicación, salvo que concurra alguna de las excepciones contempladas en la letra d) del artículo 5 de esta ley.**

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.

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

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

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

Artículo 12.- Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones señaladas como graves en el artículo anterior serán sancionadas con 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 multas indicadas no podrán ser inferiores a 20 ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

Al 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. **En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.**

Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con 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 **más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año**, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

Artículo 13.- El conductor que adultere los datos de geolocalización, incurrirá en una falta gravísima, y se le sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales, debiendo las EAT, en caso de reincidencia, darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.

Artículo 14.- El 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 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. Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.

El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con 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 multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Asimismo, las personas o empresas que faculden o promuevan el uso de transporte privado de pasajeros, que no estén debidamente autorizadas para dicha actividad, serán sancionadas con una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales. De ser reincidentes se doblará la multa y se cancelará su patente comercial.

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

TÍTULO V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 16.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las empresas de aplicación de transportes se regirán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

Artículo 17.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las empresas de aplicación de transportes, mediante resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Artículo 19.- 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 autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de tres meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. 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.- Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de dieciocho meses, los conductores de vehículos adscritos a las EAT podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las

inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley.

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.

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

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

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

Artículo quinto.- 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, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá complementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.”.

Acordado en sesiones celebradas los días **9 de octubre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto; **16 de octubre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto; **13 de noviembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga; **27 de noviembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto; **8 y 15 de enero de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga; **22 de enero de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto, y **29 de enero de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga. **Reapertura del debate, discutida inicialmente** en sesión celebrada el día **11 de marzo de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto, **y aprobada** en sesión celebrada el día **18 de marzo de 2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira (Jorge Soria Quiroga), y señores Francisco Chahuán Chahuán, Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 20 de marzo de 2020.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE REGULA LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN.

BOLETÍN N° 11.934-15

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: actualizar los marcos normativos vigentes aplicables al transporte remunerado de pasajeros, en un contexto de economía colaborativa, regulando, asimismo, el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte, estableciendo los requisitos que deben reunir estas últimas para el ejercicio de sus actividades, creando para ello un registro, a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De igual modo, se disponen determinados requisitos a los conductores asociados a tales plataformas, siendo el principal el que deban contar con licencia profesional, facultando, a su turno, a dicha Secretaría de Estado a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte. Por último, se pretenden contrarrestar eventuales impactos en la congestión vehicular, estableciendo un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) como para los conductores, además de contemplar herramientas administrativas de carácter regulatorio, destinadas al mismo fin.

II. ACUERDOS:

Indicación N° 1, rechazada 4x0.

Indicación N° 2, rechazada 4x0.

Indicación N° 3, rechazada 3x0.

Indicación N° 4, rechazada 3x0.
Indicación N° 5, rechazada 2x1 a favor.
Indicación N° 6, rechazada 2x1 a favor.
Indicación N° 7, aprobada 3x0.
Indicación N° 8, rechazada 3x0.
Indicación N° 8 bis, rechazada 2x1 a favor.
Indicación N° 9, rechazada 3x0.
Indicación N° 9 bis, rechazada 3x0.
Indicación N° 10, aprobada 3x0.
Indicación N° 11, rechazada 3x0.
Indicación N° 12, declarada inadmisibile.
Indicación N° 13, aprobada 3x0.
Indicación N° 14, declarada inadmisibile.
Indicación N° 15, rechazada 3x0.
Indicaciones N°s 16 y 17, declaradas inadmisibles.
Indicación N° 18, rechazada 3x0.
Indicación N° 19, rechazada 3x0.
Indicaciones N°s 20 a y 20 b, rechazadas 4x0.
Indicación N° 20, primera votación 2 votos en contra, 1 voto a favor y 1 abstención. Segunda votación presentó idéntico resultado, por lo que la abstención se sumó a la votación mayoritaria, resultando la indicación rechazada por 3x1 a favor (artículo 178 del Reglamento del Senado).
Indicación N° 21, rechazada 4x0.
Indicación N° 22, declarada inadmisibile.
Indicación N° 23, rechazada 4x0.
Indicación N° 24, declarada inadmisibile.
Indicación N° 25, rechazada 4x0.
Indicación N° 26, declarada inadmisibile.
Indicación N° 27, rechazada 2x1 a favor.
Indicación N° 28, aprobada 3x1 en contra.
Indicación N° 29, rechazada 3x0.
Indicación N° 30, rechazada 3x0.
Indicación N° 31, rechazada 3x0.
Indicación N° 32, rechazada 3x0.
Indicación N° 32 bis, rechazada 3x0.
Indicación N° 33 a, rechazada 3x0.
Indicación N° 33, aprobada 4x0.
Indicación N° 34, rechazada 5x0.
Indicación N° 35, rechazada 5x0.
Indicación N° 36, aprobada con modificaciones 4x1 en contra.
Indicación N° 37, rechazada 5x0.

Indicación N° 37 bis, aprobada con modificaciones 5x0.
Indicaciones N°s 38 y 39, aprobadas con modificaciones 2x1 en contra.
Indicación N° 40, declarada inadmisibile.
Indicación N° 41, rechazada 3x0.
Indicación N° 42, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 43, declarada inadmisibile.
Indicación N° 44, rechazada 3x0.
Indicación N° 45, rechazada 3x0.
Indicación N° 46, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 47, rechazada 3x0.
Indicación N° 48, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 49, rechazada 3x0.
Indicación N° 50, rechazada 4x0.
Indicación N° 51, rechazada 4x0.
Indicación N° 52, primera votación 2 votos a favor y 2 en contra. Segunda votación presentó idéntico resultado, siendo en consecuencia rechazada la indicación (artículo 182 del Reglamento del Senado).

Indicación N° 53, primera votación 2 votos a favor y 2 en contra. Segunda votación presentó idéntico resultado, siendo en consecuencia rechazada la indicación (artículo 182 del Reglamento del Senado).
Indicación N° 54, aprobada 3x0.
Indicación N° 55, rechazada 3x0.
Indicación N° 55 bis, retirada.
Indicación N° 55 ter, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 55 quáter, aprobada con modificaciones 3x0 la primera parte de la indicación y declarada inadmisibile la segunda parte de la misma.
Indicación N° 55 quinquies, declarada inadmisibile.
Indicaciones N°s 56 y 57, rechazadas 5x0.
Indicación N° 58, rechazada 4x0.
Indicación N° 59, rechazada 4x0.
Indicación N° 60, declarada inadmisibile.
Indicación N° 61, rechazada 4x0.
Indicación N° 62, rechazada 4x0.
Indicación N° 63, rechazada 4x0.
Indicación N° 64, rechazada 4x0.
Indicaciones N°s 65 y 65 bis, rechazadas 4x0.
Indicación N° 66, rechazada 4x0.

Indicación N° 67, aprobada con modificaciones 4x0.
Indicación N° 68, rechazada 4x0.
Indicación N° 69, rechazada 2x1 abstención.
Indicación N° 70, rechazada 3x0.
Indicación N° 71, rechazada 3x0.
Indicación N° 72, rechazada 3x0.
Indicación N° 73, rechazada 3x0.
Indicación N° 74, aprobada con modificaciones 2x1 abstención.
Indicación N° 75, rechazada 3x0.
Indicación N° 76, rechazada 2x1 abstención.
Indicación N° 76 bis, aprobada 2x1 abstención.
Indicación N° 77, rechazada 5x0.
Indicación N° 78, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 79, inicialmente aprobada con modificaciones 5x0.
Luego se procedió a la reapertura del debate de la misma, resultando posteriormente aprobada con modificaciones 4x0.
Indicación N° 80, aprobada 5x0.
Indicación N° 81, aprobada con modificaciones 5x0.
Indicación N° 82, rechazada 5x0.
Indicación N° 83, rechazada 5x0.
Indicación N° 84, declarada inadmisibile.
Indicación N° 85, declarada inadmisibile.
Indicación N° 85 bis, declarada inadmisibile.
Indicación N° 86 a, aprobada 2x1 abstención.
Indicación N° 86 b, rechazada 2x1 abstención.
Indicación N° 86, rechazada 5x0.
Indicación N° 87, rechazada 3x0.
Indicación N° 88, rechazada 5x0.
Indicación N° 89, aprobada con modificaciones 3x2 abstenciones.
Indicación N° 90 a, aprobada 3x1 abstención.
Indicación N° 90 b, aprobada 4x0.
Indicación N° 90, rechazada 3x0.
Indicación N° 91, aprobada con modificaciones 3x0.
Indicación N° 92, rechazada 3x0.
Indicación N° 92 bis, rechazada 3x0.
Indicación N° 93, rechazada 3x0.
Indicación N° 94, rechazada 3x0.
Indicación N° 95, rechazada 3x0.
Indicación N° 95 bis, rechazada 3x0.
Indicación N° 96, rechazada 3x0.
Indicación N° 96 bis, declarada inadmisibile.

Indicación N° 97, inicialmente rechazada 3x0. Luego de reabierto el debate del proyecto, la misma fue aprobada con modificaciones 2x1 en contra.

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: se divide en cinco Títulos, los que constan de 19 artículos permanentes y 5 disposiciones transitorias.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: El inciso cuarto del artículo 12 y el inciso segundo del artículo 14 del proyecto, son de naturaleza orgánica constitucional, toda vez que radican en los Juzgados de Policía Local el conocimiento y fallo de las infracciones contempladas en la iniciativa.

Sin perjuicio, y como complementos indispensables de tales preceptos, también comparten tal carácter normativo referido, los artículos 11, 13 y 14 (sólo en lo referente a los ilícitos contravencionales contemplados en esta última disposición).

La calificación de tales preceptos se hace en conformidad con lo contemplado en el inciso primero del artículo 77 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, las disposiciones mencionadas deben ser aprobadas por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 del texto constitucional.

I. URGENCIA: simple, de fecha 11 de marzo del año 2020.

II. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el

Presidente de la República.

III. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

IV. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado el 4 de abril de 2019, dándose Cuenta en la sesión 8ª ordinaria, de data 9 de abril del mismo año, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, y a la de Hacienda, en su caso.

V. TRÁMITE REGLAMENTARIO: segundo informe.

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

1.- Código Penal, Título séptimo, Párrafos 5º y 6º.

2.- Ley N° 20.000, que sustituye la ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

3.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito.** Artículos 193 a 196.

4.- Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado.

5.- Ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

6.- Decreto supremo N° 80, de 13 de septiembre de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que **reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros,** y modifica el decreto N° 212, de 1992, que fija el reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros y deja sin efecto decreto que indica.

Valparaíso, 20 de marzo de 2020.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión