



**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para extender la vigencia de las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso a los sistemas de transporte público remunerado de pasajeros.

**BOLETÍN N° 12.741-15.**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Diputados señora María José Hoffmann y señores Jorge Alessandri, Álvaro Carter, Joaquín Lavín, Patricio Melero, Cristhian Moreira, Guillermo Ramírez y Osvaldo Urrutia, y del ex Diputado señor Jaime Bellolio, con urgencia calificada de “simple” el 2 de marzo de 2021.

-----

Por tratarse de un proyecto de ley de artículo único, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, la Comisión discutió la iniciativa en examen en general y en particular a la vez, acordando, en consecuencia, proponer a la Sala que lo debata y estudie en estos mismos términos.

-----

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; del Gerente de Tecnología de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, señor Carlos Orellana; de la Asesora Legislativa del Ministerio, señora Romina Garrido, y el Analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Raimundo Roberts.

Además, concurrieron los Asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señor Daniel Ulloa, y del Comité Demócrata Cristiano, señora Javiera Cabezas.

-----

## **OBJETIVO DEL PROYECTO**

En primer lugar, la iniciativa pretende extender la vigencia de los saldos o cuotas de transporte en los medios de acceso de prepago basados en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), a fin de que, luego de transcurridos dos años sin la utilización de dichos dispositivos, el titular de estos últimos pueda solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro medio de acceso. En el evento de que el usuario no realice tales acciones, las referidas cuotas quedarán irrevocablemente caducadas.

En segundo orden, el proyecto propone fijar un plazo de caducidad irrevocable de cinco años para las cuotas de transporte contenidas en medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (*Account Based Ticketing*).

## **ANTECEDENTES**

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

### **I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS**

**1.- Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Artículo 88 bis.

**2.- Ley N° 21.083**, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros.

**3.- Ley N° 20.950**, que autoriza emisión y operación de medios de pago con provisión de fondo por entidades no bancarias-

**4.- Decreto con fuerza de ley N° 3**, de 1997, del Ministerio de Hacienda, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Bancos.

Artículo 156.

**5.- Resolución Exenta N.º 3107**, del Ministerio de Transporte, de 17 de diciembre del 2013, que aprueba el procedimiento de uso de la tarjeta Bip!

## **II. ANTECEDENTES DE HECHO**

Los Honorables Diputados autores del proyecto de ley de la referencia, como fundamentos de la presentación del mismo, expresan que hace más de diez años, nuestro país vivió un proceso de modernización del transporte en la Región Metropolitana.

En efecto, explica, las micros amarillas fueron reemplazadas por buses modernos y menos contaminantes, y el Metro de Santiago se volvió el eje central articulador de este sistema. Dentro de los cambios de este proceso, agregan, se contempló la eliminación del pago de pasajes con efectivo, implementándose un sistema de pago electrónico a través de una tarjeta de prepago Bip! (Multivía en los primeros años), que permite acceder a las líneas del Metro, buses troncales y buses alimentadores del Transantiago.

Que este nuevo sistema de pago del transporte público, precisan, se encuentra regulado por Resolución Exenta N.º 3107, del Ministerio de Transporte, del 17 de diciembre del 2013, que aprueba el procedimiento de uso de la tarjeta Bip!, siendo el pilar fundamental sobre el cual se estructura este sistema de pago, las denominadas “cuotas de transporte”.

Estas últimas, añaden, son unidades contables en las que se registra el valor contenido en cada Tarjeta Bip!, para ser utilizadas exclusivamente para el pago de las tarifas del Transantiago, almacenándose tales cuotas en el aludido dispositivo.

Es pertinente destacar, añaden, que una cuota de transporte equivale a un peso chileno, y que el saldo de tal instrumento se encuentra expresado en cuotas de transportes y no en dinero. Así, subrayan, para el funcionamiento del sistema se prevé que el usuario realice una carga de cuotas de transporte en su tarjeta en alguno de los emisores o canales de distribución autorizados por Metro. De esta forma, el usuario puede acceder al sistema de transporte, acercando su tarjeta a los torniquetes dispuestos para tal efecto.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltan que si bien el referido mecanismo tiene una vigencia indefinida, las cuotas de transporte asociadas a ellas no. En efecto, la pérdida de vigencia de las cuotas de transporte viene dada por la suspensión o la caducidad de las mismas, conceptos que se explican de la siguiente forma:

- Suspensión: opera cuando ha transcurrido más de un año desde la última carga o uso de la tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada. En este caso, las cuotas de transporte contenidas en la respectiva tarjeta, quedan suspendidas y no pueden ser utilizadas para pagar los servicios de transporte a menos que el usuario realice una nueva carga dentro del año siguiente a la fecha de suspensión, en cuyo caso las cuotas de transporte se reactivan.

- Caducidad: procede luego de haber transcurrido más de dos años contados desde la última carga o uso de la tarjeta, quedando las cuotas irrevocablemente vencidas, no pudiendo ser utilizadas para el pago de los servicios de transporte del Transantiago. Asimismo, caducada las cuotas de transporte, éstas no podrán ser transferidas a otras tarjetas o reembolsadas al usuario.

Frente a tal escenario, indican que al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones le corresponde un rol fiscalizador sobre estos sectores, debiendo controlar y supervigilar su funcionamiento, velando por la protección de los derechos de los usuarios.

Lo anterior, a su juicio, cobra mayor relevancia considerando que se está ante servicios masivos que tienen gran penetración en la población, donde los usuarios suscriben contratos con los proveedores sin tener la posibilidad de negociar los términos y condiciones de dichos contratos, cuestión que resulta ser tierra fértil para vulneraciones de sus derechos o abusos.

Posteriormente, señalan que, en lo que se refiere al Sistema de Transporte Metropolitano, se verifica la existencia de alrededor de treinta millones de tarjetas Bip! emitidas, utilizándose solamente alrededor de cinco millones de éstas. Es decir, prosiguen, a lo menos veinticinco millones de dichos instrumentos no se utilizan, por lo que potencialmente podrían quedar inactivas, caducando en consecuencia las cuotas de transporte en ellas contenidas.

A mayor abundamiento, agregan, Transantiago retiene en promedio mil doscientos millones de pesos al año provenientes de tarjetas Bip! caducadas. Si bien la cifra puede resultar marginal para el sistema de transporte (ya que estos montos sólo constituyen el 0,25% de total de los ingresos del sistema), sin duda se trata de montos de importancia para los usuarios.

En atención a lo anteriormente expuesto, sostienen la necesidad de revisar la regulación vigente, a fin de adaptar la misma a los nuevos paradigmas y necesidades de los usuarios, teniendo siempre en vista la adecuada protección de los derechos de éstos. Es por esto, finalizan, que el presente proyecto de ley tiene por objeto poner fin a la

caducidad de las cuotas de transporte y reconocer que los fondos consignados para el uso de dichos servicios, pertenecen a los usuarios, resultando impropio que estos puedan ser apropiados por los proveedores de los servicios.

### **ESTRUCTURA DEL PROYECTO**

El proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, cuyo contenido es el siguiente:

- **El artículo único**, intercala un inciso tercero en el artículo 88 bis de la Ley de Tránsito, que sujeta la vigencia de las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso al transporte público remunerado de pasajeros a las reglas que siguen:

a) Transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho medio de acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro medio de acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de esta última, las cuotas de transporte contenidas en el medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

b) Transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (*Account Based Ticketing*) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

-----

### **DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR A LA VEZ**

**En discusión el proyecto de ley en examen, en general y en particular a la vez**, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, concedió el uso de la palabra a la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de explicar los alcances de la iniciativa en análisis.

#### **Exposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, inició su presentación resaltando las diferencias que existen entre los dos medios de acceso al transporte público abordados por el proyecto de ley de la referencia.

En efecto, expresó, hay dispositivos que almacenan cuotas de transporte, esto es, derechos de traslado en la red de transporte público previo el pago de una cantidad determinada de dinero, mientras que otros medios almacenan, propiamente tal, sumas dinerarias.

De ese modo, precisó que las tarjetas Bip! corresponden a dispositivos del primer grupo, en donde las cuotas de transporte se registran en una cuenta distinta de la del usuario, debiendo este último comprar previamente dichas cuotas para su traslado.

En ese orden de cosas, prosiguió, el plazo de caducidad actual para dichos dispositivos es de dos años desde su total inactividad.

Asimismo, en esa línea, señaló que la caducidad de las cuotas de transporte de las tarjetas en comento se ha aplicado desde los inicios del sistema, regulándose actualmente el punto por medio de la Resolución Exenta N° 3107, de 2013, dictada por la Secretaría de Estado que encabeza.

Sin perjuicio de lo anterior, indicó que, como complemento a lo anterior, en la ley N° 21.083, publicada el día 05 de abril de 2018, se incorporó el concepto de caducidad de cualquier instrumento o mecanismo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros.

En seguida, observó que la caducidad, en tanto sanción civil, no es una figura extraordinaria en nuestro ordenamiento, sino que se contempla también para el caso de inactividad de otros instrumentos.

En efecto, subrayó, en el caso de las tarjetas de prepago al portador (no bancarias), la ley N° 20.950, publicada el día 29 de octubre de 2016, establece un plazo de 6 meses para rescatar los saldos desde el vencimiento de la tarjeta, estableciéndose que los montos no retirados serán enviados a arcas fiscales, a través de la Tesorería General de la República.

Por su parte, añadió, los depósitos bancarios (nominativos) cuentan con una regulación sobre el punto por medio del artículo 156 de la Ley General de Bancos, precepto que dispone que, transcurridos dos años desde que la cuenta respectiva no haya tenido movimiento, el banco deberá, por medio de una publicación, notificar al titular de la misma. Así, se establece que, si en los tres años siguientes a tal publicación no se rescatan los saldos, la acreencia caducará, debiendo la institución financiera enterar las cantidades correspondientes en la Tesorería Regional o Provincial que corresponda.

Cabe resaltar, prosiguió, que, a diferencia de este último caso, la mayoría de las tarjetas Bip! son instrumentos al portador (salvo en el caso de las tarjetas estudiantiles y del adulto mayor), por lo que no se puede identificar al titular del dispositivo para efectos de notificarle o comunicarle la caducidad de los saldos almacenados en el dispositivo.

Posteriormente, expresó que el fundamento de la caducidad de las cuotas de transporte reside en el hecho de que existen costos por la mantención de su vigencia, asociados al pago de una plataforma que cumpla con tal función.

En consecuencia, precisó, son razones tanto económicas como técnicas las que justifican el contar con la figura de la caducidad en este ámbito:

- Económicas: la necesidad de caducar cualquier tarjeta (bip!, prepago o prepago en general) se basa en que su administración tiene costos para el sistema o institución que las emite.

- Técnicas: el saldo de la tarjeta se encuentra almacenado localmente en un monedero electrónico, que funciona al portador. Si una tarjeta al portador se pierde o se daña, su saldo no será rescatable y el sistema deberá administrarlo por siempre.

En seguida, explicó que, a la fecha, se han emitido setenta y cuatro millones de tarjetas Bip!, de las cuales ha caducado el 25% desde la partida de este medio de pago (con saldo positivo de diferente monto).

En 2018, observó, caducaron casi dos millones doscientas mil tarjetas, registrándose saldos asociados del orden de los dos mil millones doscientos cincuenta mil pesos (a un promedio de mil treinta y tres pesos por tarjeta caducada).

El monto caducado, añadió, equivale a menos del 0.4% del total que los usuarios cargaron en sus tarjetas en el año (recaudación total).

Cada año, resaltó, los saldos caducados son traspasados a una cuenta que se utiliza para los pagos del sistema, incluidos los “viajes de emergencia<sup>1</sup>”.

---

<sup>1</sup> El sistema otorga un crédito a los usuarios a través del Viaje de Emergencia, lo que es un probable incobrable en las tarjetas con saldo negativo que cumplen los 2 años de inactividad.

Posteriormente, señaló que, sin perjuicio del respaldo del Ejecutivo a la iniciativa legal en discusión, se deben considerar los siguientes elementos:

1) Existen costos para el Sistema de Transporte Público de administrar las cuotas de transporte, al igual que para otros medios de pago.

2) La legislación chilena establece, en general, caducidades para los instrumentos financieros como las tarjetas de prepago o los fondos inmovilizados.

3) Hay una gran evolución en la tecnología de los medios de acceso al transporte.

4) Se pondrá en marcha, en el corto plazo, nuevos medios de acceso y de Pago, inspirados en el estándar RED.

Respecto de este último punto, anunció las siguientes iniciativas a desplegar por la Cartera de Estado que encabeza durante el año en curso y el primer semestre del próximo, por medio de la lámina que a continuación se exhibe.

**NUEVOS MEDIOS DE ACCESO, DE PAGO Y FORMAS DE CARGARLOS**

**Lanzamientos para 1er Semestre/2021**

**1. Recargar automática de la bip!**  
 Los usuarios asociarán electrónicamente una tarjeta de crédito, débito o prepago a una tarjeta bip!, definiendo un Saldo con el que quieren amanecer.  
 La bip! será recargada automáticamente durante la noche y el usuario la podrá usar en la mañana para viajar.

**2. Pagar con el teléfono usando bip!-QR (ABT).**  
 Un usuario con su clave única enrolará su teléfono creándose una Cuenta de Transporte, la que podrá cargar cuando lo desee, usando cualquier tarjeta bancaria o no bancaria.  
 Para viajar el usuario solicitará en su teléfono un QR y acercando éste al Validador podrá viajar.

**3. Activar la carga bip! en un celular con NFC.**  
 La recarga vía Internet de la tarjeta bip! podrá Activarse en el propio teléfono (disponible para Android con NFC) sin requerir Tótem.

**Lanzamiento 2do.Semestre/2021**  
**APP de Medios de Pago (en \$)**  
 Quienes sean titulares de Cuentas bancarias o no bancarias, con provisión de fondos (Prepago o Débito) o Crédito, que las operen vía una APP provista por el Emisor, podrán pagar su viaje.  
 Para viajar el usuario que tenga saldo suficiente (en \$) solicitará en su teléfono un QR y acercando a un Validador podrá pagar su viaje.  
 Emisores potenciales: Cajas de Compensación, Banco Estado (cuenta Rut), Banco Santander (superdigital), Banco BCI (Mach).

**Lanzamiento 1er.Semestre/2022**  
**Pago directo con Tarjetas de Crédito (en \$)**  
 Las Tarjetas de Crédito, físicas o virtuales, podrán ser usadas directamente para pagar en un validador del Sistema.

Gobierno de Chile | Subsecretaría de Transportes

En consideración a lo anterior, prosiguió, el proyecto de ley diferencia las siguientes categorías:

- Medios de pago (saldo en pesos) utilizados en el transporte público: dado que los saldos en pesos de los medios de pago (aplicaciones y tarjetas de crédito) que servirán para viajar, no caducarán, salvo lo establecido en la Ley General de Bancos y en la Ley N° 20.950 (tarjetas de prepago no bancarias), no es necesario regular este tipo de instrumentos.

- Medios de acceso (saldo en cuotas de transporte): para éstos, se establecen vencimientos diferidos, a saber:

- Medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (*Account Based Ticketing*): pago por medio de teléfono móvil, a través del respectivo código QR, se establece un plazo de caducidad irrevocable de 5 años (nominado).

- Recarga automática de una tarjeta bip! (nominativa): el usuario puede transferir el saldo de manera remota, sin perderlo, por encontrarse la tarjeta ya enrolada.

- Tarjeta Bip! al portador (con monedero): la sola solicitud del usuario extiende la caducidad del dispositivo de dos a tres años. En caso de enrolar su tarjeta, el titular podrá, asimismo, transferir electrónicamente el saldo a otro instrumento, sin que la cantidad se pierda.

**Al término de la presentación, los Honorables Senadores efectuaron las siguientes preguntas y observaciones.**

**El Honorable Senador señor Pizarro**, sin perjuicio de manifestar su respaldo a las medidas contempladas por la iniciativa en discusión, consultó si es necesario una regulación legal del punto, en tanto existir en la actualidad, precisamente, una resolución administrativa que aborda el particular.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió que ello resulta necesario toda vez que al día de hoy el plazo de caducidad dispuesto es de dos años.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, señaló que, a su juicio, los costos de mantención por la vigencia de las cuotas de transporte son marginales desde un punto de vista del sistema, por lo que se podría haber establecido un plazo de caducidad para todos los medios de acceso al transporte público de cinco años.

Sin perjuicio de lo anterior, indicó que entiende que la diferenciación considerada por el proyecto se debe a las

particularidades de cada uno de los dispositivos, fundamentalmente el estar o no asociado a un titular en específico.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, solicitó que se describa cómo se genera el costo de mantención de la vigencia de las cuotas de transporte en el sistema.

**El Gerente de Tecnología de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, señor Carlos Orellana**, explicó que tales costos se derivan del hecho de que es necesario mantener una plataforma informática que permita almacenar y registrar los respectivos saldos como vigentes, posibilitando con ello que el portador del dispositivo pueda emplear tales cantidades en cualquier momento.

Lo anterior, añadió, requiere pagos al administrador tecnológico del sistema, como también al administrador financiero del mismo y al operador de la red de carga.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, consultó las razones de dicho proceder.

**El Gerente de Tecnología de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, señor Carlos Orellana**, expresó que, para que el medio de acceso se mantenga vigente, es necesario pagar una plataforma informática que posibilita que la tarjeta (en concreto, sus cuotas de transporte) siga siendo reconocida como vigente en un validador de la red.

En efecto, explicó que, al momento de adquirir, por ejemplo, una tarjeta Bip!, el portador de la misma paga una suma de dinero para cargar en ella cuotas de transporte.

Más allá de que tales saldos se empleen o no, el operador tecnológico del sistema debe mantener un mecanismo que permita usar tales cantidades en cualquier momento, lo que por cierto genera los costos de mantención respectivos, en tanto la utilización de la plataforma informática para dichos efectos no es gratuita.

En el mismo sentido, indicó que todos los dispositivos e instrumentos presentan un costo de mantención (por ejemplo, al un banco le irroga un cierto costo el conservar vigente la operatividad y saldos de una tarjeta de débito).

En el caso que nos convoca, agregó, dichos costos de administración son de alrededor de mil pesos al año por tarjeta. Por su parte, añadió, los saldos inmovilizados por dispositivo también son de alrededor de mil pesos.

Sin perjuicio de lo anterior, y la necesidad de conservar vigentes tales cantidades, ello no puede extenderse en el tiempo indefinidamente, sino que debe fijarse un cierto límite, el cual en la actualidad alcanza a los dos años.

De ese modo, precisó, el proyecto de ley permite, por la sola voluntad del usuario de la tarjeta, extender la vigencia de los montos por un año más o transferirlos a otro instrumento, previo enrolamiento, cuestión que al día de hoy no se puede realizar.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, consultó de qué modo se calculan los mil pesos de costo de mantención actual por cada tarjeta.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, sostuvo que, en su opinión, los costos por el almacenamiento y registro de los datos de las cuotas de transporte son relativamente altos, estimando que ello le irroga un valor bastante menor a las compañías a cargo de ello.

**El Gerente de Tecnología de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, señor Carlos Orellana**, señaló que la cifra de mil pesos anuales por tarjeta, se deriva de un promedio finalmente del total de dispositivos en circulación, en relación a las tarjetas que efectivamente son utilizadas anualmente.

Así, prosiguió, existen alrededor de setenta millones de instrumentos en la red, de los cuales cerca de once millones son utilizados al año, verificándose un empleo de aproximadamente dos millones quinientas mil tarjetas diarias.

En consecuencia, agregó, el sistema requiere que se encuentren vigentes para su uso once millones de tarjetas al año, lo que implica pagar los costos del operador tecnológico, del operador de la red de carga y del administrador financiero, lo que arroja finalmente la cifra en comento.

No obstante lo previamente señalado, resaltó que dichos costos han venido disminuyendo en el tiempo, y se espera que ellos se sigan reduciendo, con la cada vez mayor utilización de métodos de pago directo del transporte público, a través de, por ejemplo, la Cuenta Rut del Banco del Estado

Por último, destacó que los montos cuya vigencia caduca, son luego utilizados para paliar otros costos del sistema, entre los cuales se encuentran los viajes de emergencia.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, a su turno, observó que, en el extremo de las cosas, el sistema debiese posibilitar que todas las tarjetas activas pudiesen ser utilizadas, de ahí que, a partir de la fórmula descrita por quien le antecedió en el uso de la palabra, es que se determina un costo promedio de mantención de cada tarjeta durante el año.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, preguntó si las cantidades cuya vigencia caduca son remitidas luego a la Tesorería General de la República para que luego ésta se las remita al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el financiamiento del sistema del transporte público, o va a alguna otra fuente contable.

Mencionó que su consulta busca entender de buena forma el funcionamiento del particular, a fin de comprender de la mejor forma los impactos de la regulación propuesta por la iniciativa legal en discusión.

**El Gerente de Tecnología de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, señor Carlos Orellana**, indicó que el sistema en comento es una entelequia que se financia, básicamente, por medio de dos fuentes, los subsidios y las recargas que efectúan los usuarios de la red, cada una de las cuales aporte del orden aproximado de los seiscientos mil millones de pesos.

En efecto, explicó que con dicha cantidad se financia la operación de transporte propiamente tal (que involucra al Metro, a los trenes y a los buses del sistema) y a los servicios complementarios (el operador tecnológico, el administrador financiero y el operador de las redes de carga).

Esa estructura institucional, prosiguió, es administrada por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De ese modo, los saldos afectos por la caducidad no se dirigen a arcas fiscales, sino que se cambian de cuenta dentro del sistema, pasando de la dirigida a pagar por el uso del transporte, a otra destinada a solventar los gastos de la red.

**La Honorable Senadora señora Órdenes**, por su parte, consideró que las medidas contempladas en la iniciativa en examen constituyen un avance en este ámbito, en tanto, en primer lugar, se extiende la caducidad de los medios nominativos de acceso al transporte público a un plazo de cinco años, mientras que en aquellos al portador se otorga la posibilidad de que el tenedor de los mismos pueda extender su vigencia por un año más que en la actualidad, es decir, hasta tres años, permitiéndose incluso traspasar los saldos a otro dispositivo, previo enrolamiento.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, a su turno, sostuvo que con los avances tecnológicos que experimenta el sector, es bastante probable que el sistema en unos años más utilice exclusivamente medios de pago directo (con cargo a la respectiva cuenta bancaria o financiera del usuario), por lo que el impacto del proyecto de ley en debate sólo será de transición.

-----

#### **VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR**

**En votación en general y en particular el proyecto de ley en examen, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señor Letelier (Presidente), señora Órdenes, y señores Chahuán, García Huidobro y Pizarro, lo aprobó sin modificaciones.**

-----

## TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, y que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os propone aprobar, en general y en particular a la vez:

### PROYECTO DE LEY:

“**Artículo único.**- Incorpórase en el artículo 88 bis 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, el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto, y así sucesivamente:

“Las cuotas de transporte contenidas en los medios de acceso al transporte público remunerado de pasajeros estarán sujetas a las siguientes disposiciones:

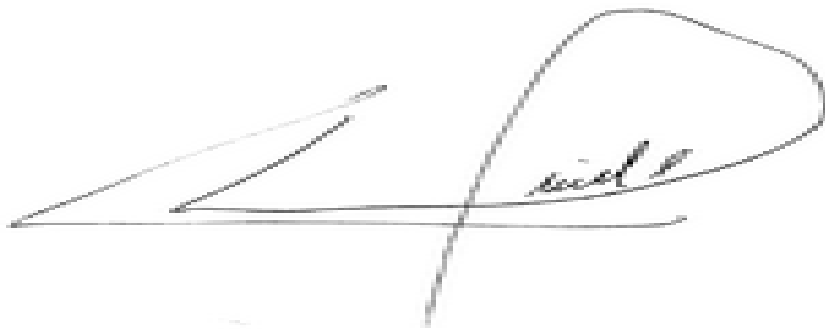
a) Transcurridos dos años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), el titular de dicho medio de acceso podrá solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro medio de acceso, previa acreditación de titularidad, tenencia sostenida o historial de carga de ellas. En caso de no solicitar la extensión o al término de esta última, las cuotas de transporte contenidas en el medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas.

b) Transcurridos cinco años de inactividad desde la última carga o uso de cuotas de transporte contenidas en un medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (*Account Based Ticketing*) con saldo almacenado centralmente en un repositorio digital o nube, las cuotas de transporte contenidas en dicho medio de acceso quedarán irrevocablemente vencidas.”.

-----

Acordado en sesión celebrada el día **10 de marzo de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), señora Ximena Órdenes Neira y señores Francisco Chahuán Chahuán, Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 15 de marzo de 2021.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Sepúlveda Vargas', written over a horizontal line.

**LUIS SEPÚLVEDA VARGAS**

Abogado Secretario de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

**PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA EXTENDER LA VIGENCIA DE LAS CUOTAS DE TRANSPORTE CONTENIDAS EN LOS MEDIOS DE ACCESO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.**

### **BOLETIN N° 12.741-15**

**I.- OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** en primer lugar, la iniciativa pretende extender la vigencia de los saldos o cuotas de transporte en los medios de acceso de prepago basados en monedero (saldo almacenado en la tarjeta), a fin de que, luego de transcurridos dos años sin la utilización de dichos dispositivos, el titular de estos últimos pueda solicitar la extensión de la vigencia de dichas cuotas de transporte, por un año más, o bien transferirlas a otro medio de acceso. En el evento de que el usuario no realice tales acciones, las referidas cuotas quedarán irrevocablemente caducadas.

En segundo orden, el proyecto propone fijar un plazo de caducidad irrevocable de cinco años para las cuotas de transporte contenidas en medio de acceso de prepago basado en cuentas de transporte ABT (*Account Based Ticketing*).

**II.- ACUERDOS:** Aprobado en general y en particular a la vez **(5x0)**.

**III.- ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** el proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, cuyo contenido intercala un inciso tercero en el artículo 88 bis de la Ley de Tránsito.

**IV.-NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no presenta.

**V.- URGENCIA:** simple el 2 de marzo de 2021.

**VI.- ORIGEN DE LA INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Moción de los Honorables Diputados señora María José Hoffmann y señores Jorge Alessandri, Álvaro Carter, Joaquín Lavín, Patricio Melero, Cristhian Moreira, Guillermo Ramírez y Osvaldo Urrutia, y del ex Diputado, señor Jaime Bellolio.

**VII.- TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**VIII.- APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado en general y en particular: 133 votos favor, ninguno en contra, ninguna abstención y dos pareos.

**IX.- INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** la iniciativa ingresó al Senado con fecha 2 de marzo del año en curso, dándose cuenta en la sesión 153ª ordinaria de la misma data, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

**X.- TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general y en particular.

**XI.- NORMAS CONSTITUCIONALES O LEGALES QUE MODIFICA O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

1.- Decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Artículo 88 bis.


2.- **Ley N° 21.083**, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del transporte público de pasajeros.

3.- **Ley N° 20.950**, que autoriza emisión y operación de medios de pago con provisión de fondo por entidades no bancarias-

4.- **Decreto con fuerza de ley N° 3**, de 1997, del Ministerio de Hacienda, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Bancos. Artículo 156.

5.- Resolución Exenta N.º 3107, del Ministerio de Transporte, de 17 de diciembre del 2013, que aprueba el procedimiento de uso de la tarjeta Bip!

Valparaíso, a 15 de marzo de 2021.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Sepúlveda Vargas', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

**LUIS SEPÚLVEDA VARGAS**  
Abogado Secretario de la Comisión