jsk/mrb
S.68ª/361ª

Oficio Nº 10.907

VALPARAÍSO, 4 de septiembre de 2013.

A S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al proyecto de ley que modifica la ley N° 20.378 que crea un subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el fondo de apoyo regional (FAR), correspondiente al Boletín N° 8289-15, del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros:

1) Reemplázase el artículo 2º por el siguiente:

"Artículo 2º.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder de $380.000.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de

cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y,o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.”.

2) En el artículo 3º:

a) Reemplázase la letra b) del inciso primero por la siguiente:

“b) En las zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o responsables del servicio, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.”.

b) Modifícase el inciso tercero de la siguiente manera:

i) Reemplázase la frase “contratos respectivos” por “contratos o resoluciones respectivas”.

ii) Reemplázase la frase “bases y contratos” por “bases, contratos o resoluciones”.

iii) Reemplázase la frase “prestadores de servicio, no será reembolsable con ningún otro ingreso del sistema de transporte público.”, por “prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público.”.

3) En el artículo 4º:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 4º.- En las zonas geográficas distintas de las señaladas en el artículo 3º, las personas que se indican a continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, lo percibirán de acuerdo a las normas que se expresan en el presente artículo:

i) Beneficiarios del artículo 3° de la ley N° 18.020.

ii) Beneficiarios de los artículos 2° y 4° del decreto con fuerza de ley N° 150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que perciban las referidas asignaciones por tener ingresos iguales o inferiores al límite máximo establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.987.

iii) Las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".”.

b) Elimínase el inciso tercero, pasando los actuales incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser incisos tercero, cuarto, quinto y sexto, respectivamente.

c) Suprímese en los incisos sexto y séptimo, que pasan a ser incisos quinto y sexto, respectivamente, la frase “considerado en la letra b)”.

4) Sustitúyese el artículo 5º por el siguiente:

“Artículo 5º.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y,o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; y otros programas que favorezcan el transporte público y la seguridad y educación vial.

El programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su

implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

Para efectos de la entrega del subsidio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o entidades privadas, conforme a la normativa vigente.

En el Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3° de la ley N° 19.896.”.

5) En el artículo 6°:

a) Intercálase, en el inciso segundo, a continuación de los términos “contratos señalados,”, la siguiente frase: “capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio,”.

b) Incorpórase el siguiente inciso tercero:

“Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya

sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.”.

6) Agrégase, en el artículo 7º, el siguiente inciso segundo:

“Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a tres años, contados desde su suscripción, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.”.

7) En el artículo 8º:

a) Suprímese, en el inciso primero, la expresión “la letra b)”, y reemplázase la expresión “del artículo 4°”, por “el artículo 4°”.

b) Elimínase, en el inciso final, la expresión “literal b) del”.

8) En el inciso primero del artículo 14:

a) Reemplázase en la letra a) la expresión “mensualmente” por “trimestralmente”, e intercálase entre la expresión “remunerado de pasajeros” y el punto aparte, el siguiente párrafo: “, de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al

Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas”.

b) Intercálase en la letra c), a continuación de la expresión “determinar”, la expresión “trimestralmente”.

c) Agrégase la siguiente letra f):

“f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).”.

9) Reemplázase en el inciso segundo del artículo 15 la frase “Administrador Financiero de Transantiago S.A.”, por “correspondiente prestador de servicios complementarios”.

10) Sustitúyese el artículo 20 por el siguiente:

“Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Cada Plan tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos

que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de transbordo con o sin zonas pagas, paraderos, terminales, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco de cada Plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley Nº 18.091.”.

11) Sustitúyese el artículo 21 por el siguiente:

“Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas

acciones a que se refiere el inciso segundo del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.”.

12) Incorpórase el siguiente artículo 21 bis:

“Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio ejecutor de la obra podrá autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de

transporte público, a razón de un décimo por año, contado desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.”.

13) Elimínase en el inciso segundo del Artículo Segundo Transitorio la frase “En tanto no se logren los acuerdos necesarios para transferir el monto de los subsidios, los recursos considerados para el financiamiento de éstos se distribuirán conforme a lo prescrito en el artículo 5° letra b).”.

14) Reemplázase el Artículo Tercero Transitorio por el siguiente:

“Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta $360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Este límite máximo se reducirá progresivamente, a partir del año 2018, en el 1% respecto del año inmediatamente anterior. El monto resultante se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación de este aporte especial, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia

de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3º de esta ley, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2° lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes

establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año, y tendrá carácter público.”.

15) Sustitúyese el Artículo Cuarto Transitorio por el siguiente:

“Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2°, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3°, letra b), 4° y 5°.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales; y la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los

últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

c) Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con la demás normativa aplicable al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el Fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, serán traspasados a la Partida Tesoro Público.”.

16) Reemplázase, en el Artículo Décimo Transitorio, el guarismo “2014” por “2022”, y la expresión “subsidio transitorio” por “aporte especial”.

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502, que autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros:

a) Modifícase el artículo 3º del modo que sigue:

i) Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 113 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 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, podrá, en los casos de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, mediante procedimientos de licitación pública, para el funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros. Asimismo, en caso de requerir un ordenamiento y,o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y,o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que consiste en la

determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras. Los perímetros de exclusión serán dispuestos por resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe técnico del Secretario Regional Ministerial respectivo. Los servicios de transporte que operen en un perímetro de exclusión se sujetarán a las disposiciones de la resolución que disponga su establecimiento y la verificación de su cumplimiento quedará sujeta a lo que se señale en las respectivas resoluciones y a la demás normativa aplicable. La correcta, efectiva y adecuada prestación de los servicios por parte de los prestadores, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que, en caso de incumplimiento, aplicará las sanciones de amonestación por escrito, multa, suspensión o cancelación de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros del servicio o del vehículo respectivo, según lo previsto en la correspondiente resolución o normativa aplicable, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones judiciales o administrativas que establezca la ley. El establecimiento de este mecanismo regulatorio no implicará exclusividad en el uso de las vías, sin perjuicio de lo cual el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones estará facultado para restringir fundadamente el número de servicios y prestadores que operen dentro del respectivo perímetro de exclusión, estableciendo criterios generales y objetivos de prioridad o selección en la correspondiente convocatoria a concurso. Todos los procedimientos, plazos, sanciones, multas y reclamaciones relacionados con el establecimiento y operación de un perímetro de exclusión se sujetarán, en lo no previsto en este artículo, a las normas de la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.”.

ii) Reemplázanse los incisos cuarto y quinto por los siguientes:

“Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación, deberá requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo o entidad técnica, pública o privada, reconocidamente especializada en el ámbito de la planificación vial.

El o los estudios deberán pronunciarse, entre otros aspectos, sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado en caso de establecerse la licitación de vías respectivas.”.

iii) Incorpórase, en el inciso vigésimo quinto, la siguiente oración final: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar los

estándares técnicos, de operación y de acreditación de los sistemas tecnológicos y de administración financiera que complementen la operación bajo cualquier modalidad de los servicios de locomoción colectiva de pasajeros, como asimismo la obligatoriedad de su uso o de la entrega al referido Ministerio de datos e información contenida en dichos sistemas o proveniente de ellos.”.

b) Agréganse, en el inciso segundo del artículo 3° quáter, los siguientes numerales v) y vi):

“v) Experiencia previa y la evaluación e indicadores de desempeño obtenidos en la operación previa o actual de servicios de transporte público.

vi) Ventajas tecnológicas, ambientales o de eficiencia de la flota o de los sistemas de apoyo a la gestión de flota.”.

Artículo 3°.- Modifícase el artículo 1° de la ley N° 19.254, en los siguientes términos:

a) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente al grado 2, “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “3” por “7”.

b) Sustitúyese, en el N° Cargos correspondiente a la expresión “TOTAL”, la segunda vez que aparece, el número “37” por “41”.

c) Reemplázase, en el N° Cargos correspondiente a “TOTAL GENERAL”, el número “156” por “160”.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Los actos, contratos, proyectos y programas vigentes en el momento de la publicación de la presente ley, que se hayan ejecutado en virtud de normas que ésta modifica o deroga, se considerarán válidos para todos los efectos y continuarán ejecutándose y desarrollándose hasta su total término. Con todo, tratándose de los programas aprobados con arreglo a lo establecido en la letra a) del artículo 4° de la ley N° 20.378, derogada por la presente ley, podrán ser prorrogados anualmente hasta el año 2022, de acuerdo con lo dispuesto en la correspondiente Ley de Presupuestos del Sector Público.

Artículo segundo.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda dispondrán de un plazo de ciento ochenta días, contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para dictar los decretos que modifiquen y actualicen los reglamentos en concordancia con las normas legales contenidas en el presente cuerpo legal.

Artículo tercero.- El porcentaje destinado prioritariamente a rebaja de tarifas y al mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios, establecido en el artículo 2° de la ley N°20.378, modificado por la

presente ley, a partir del año 2015 no podrá ser inferior a un 50%.

Artículo cuarto.- Durante los tres primeros años de vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para el caso de los perímetros de exclusión que implemente en zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, estará facultado para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la respectiva zona, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y,o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio en el correspondiente perímetro de exclusión.

Los perímetros de exclusión que se determinen en función de este artículo tendrán una duración máxima de cinco años, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe, con posibilidad de prórroga hasta por un máximo de dos años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14 de la ley N° 20.378.

Artículo quinto.- Hasta el año 2022, con cargo a los recursos correspondientes al numeral ii) del artículo 2º de la ley N° 20.378, en los decretos respectivos se podrán incluir recursos para solventar gastos de operación que permitan la contratación, funcionamiento e implementación de equipos técnicos y profesionales en las Secretarías Regionales

Ministeriales, para la ejecución de estudios, planificación y elaboración de otros instrumentos, que permitan un uso eficiente de los subsidios establecidos en la ley.

Los equipos profesionales que, de conformidad al inciso anterior, se constituyan en las Secretarías Regionales Ministeriales deberán estar operativos en el plazo de tres meses contado desde la entrada en vigencia de la presente ley y tendrán, dentro de sus funciones, la obligación prioritaria de tener disponible para cada una de las regiones del país un plan maestro del transporte público. Dichos planes tendrán que elaborarse a más tardar dentro del plazo de un año contado desde la constitución de los equipos respectivos. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Biobío y Los Lagos, dichos planes deberán estar elaborados antes de ocho meses contados desde la misma fecha referida precedentemente.

Artículo sexto.- Otórgase hasta el año 2022, con cargo a los recursos establecidos en el artículo cuarto transitorio de la ley Nº 20.378, un bono “Tarjeta Nacional del Estudiante (TNE)”, de carácter anual, de hasta tres unidades tributarias mensuales por cada bus, minibus, trolebus y taxibus que preste servicios urbanos o rurales, con inscripción vigente al 1 de marzo de cada año en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, con excepción de los buses que presten servicios urbanos en la Provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Para efectos de su concesión y otorgamiento, el

Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictarán un reglamento en el que se establecerá el procedimiento y las condiciones para su pago por parte del Servicio de Tesorerías.”.

***

Dios guarde a V.E.

EDMUNDO ELUCHANS URENDA
Presidente de la Cámara de Diputados

MIGUEL LANDEROS PERKIČ
Secretario General de la Cámara de Diputados