

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y conforme a lo dispuesto en los artículos 220 y siguientes del Reglamento de la Corporación.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

1.- Origen y urgencia

La iniciativa tuvo su origen en la Cámara de Diputados por un mensaje de S.E. la Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma”.

2.- Disposiciones o indicaciones rechazadas

- El artículo 2° del proyecto.
- La indicación de los Diputados señores Lorenzini y Robles a la letra c) del artículo 3° transitorio.
- La indicación del Ejecutivo al artículo 3° transitorio.

3.- Disposiciones que no fueron aprobadas por unanimidad

La totalidad de ellas.

4.- Indicaciones inadmisibles

- La indicación de los Diputados señores Lorenzini y Robles al artículo 2°.
- La indicación de los Diputados señores Lorenzini y Robles al artículo 4°.
- Las indicaciones de los Diputados señores Lorenzini y Robles a la letra b) del artículo 5°.
- La indicación de los Diputados señores Lorenzini y Robles al inciso primero de la letra a) del artículo 3° transitorio.
- La indicación de los Diputados señores Jaramillo; Lorenzini; Ortiz; Sunico y Tuma al inciso primero del artículo 3° transitorio.

5.- Se designó Diputado Informante al señor TUMA, don EUGENIO.

*

*

*

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto los señores René Cortázar, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Sergio Granados, Subdirector de Presupuestos; Fernando Abarca y Andrés Gómez-Lobo, asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; José Pablo Gómez, Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos; Álvaro Villanueva, Asesor Legislativo, y Juan Miranda, Asesor de la División de Desarrollo Regional, ambos de la Subsecretaría de Desarrollo Regional de Gobierno; y las señoras Paola Tapia, Fiscal; y Alejandra Pérez, Asesora, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Concurrieron además, los señores Ulises Urzúa, Vicepresidente, y Jorge Ibarra, Abogado, ambos de la Confederación Nacional de Transporte Mayor de Pasajeros Conabus; Marcos Jiménez, Presidente, Cristián Marinakis y Claudio Moya, dirigentes, todos de la Unión de Trabajadores de Transportes UGTT-Chile.

El propósito de la iniciativa consiste en establecer formas de financiamiento para el sistema de transporte público de pasajeros mediante un subsidio de cargo fiscal y la creación de dos fondos transitorios, uno destinado a la Región Metropolitana y el otro para el resto del país.

El **informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos**, con fecha 2 de mayo de 2008, señala que el subsidio fiscal contenido en el artículo 2° del proyecto conlleva un gasto total anual estimado en \$ 148.050.000 miles para el año 2008 y de \$ 197.400.000 miles para el año 2009.

Mediante el artículo 2° transitorio, se crea un Fondo transitorio para el Sistema Público de Santiago. El gasto durante el año 2009 no podrá superar el 40% del monto total del Fondo, lo que corresponde a \$ 76.140.000 miles. Igual monto se considera para el Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad contemplado en el artículo 3° transitorio.

El mayor gasto que represente la aplicación del proyecto durante el año 2008, se financiará en la forma dispuesta en el artículo 6° transitorio, y se imputará a las partidas presupuestarias correspondientes.

En el **debate de la Comisión** intervino el señor René Cortázar, quien hizo presente que el proyecto en estudio tiene dos componentes principales: un subsidio permanente y un subsidio transitorio para los años 2008 al 2010. En relación al subsidio permanente, sostuvo que es la forma más adecuada para financiar el pase escolar, puesto que en Chile la tarifa escolar se fija bajo los costos de operación del sistema, sin que exista un adecuado financiamiento. Esto lleva a que los pasajes adultos cubran la diferencia, produciéndose un subsidio cruzado, que, a su juicio, presenta las siguientes dificultades: a) el pasaje adulto se encuentra sobre los costos de operación, constituyendo una suerte de impuesto al transporte público, desincentivándolo. La tendencia internacional es justamente la contraria, incentivarlo en razón de su aporte a la

disminución de la congestión, la contaminación y la accidentabilidad, lo cual favorece al conjunto de la sociedad y no sólo a los usuarios de este servicio; y b) el efecto distributivo que tiene es muy regresivo, pues muchas veces el estudiante de educación superior cuenta con más recursos que el trabajador que paga su pasaje y, en consecuencia, lo estaría subsidiando.

El señor Cortázar se refirió a la implementación del proyecto, señalando que se calculará la relación entre el número de pasajes escolares y de adultos, ciudad por ciudad, servicio por servicio, para que el Estado subsidie la diferencia, con la condición que cada peso que entregue el Estado se descuenta de la tarifa. Puntualizó que se aplicará en forma general en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes, obligatoriamente, antes de dieciocho meses. Agregó que el proyecto contempla qué hacer con los recursos en el plazo intermedio. El Estado ofrecerá al operador la entrega de un subsidio por bajar un porcentaje determinado de la tarifa. Si el transportista no accede a la oferta, el dinero queda de todas maneras en la región. Planteó, a modo de ejemplo, la ampliación del actual subsidio al transporte en zonas aisladas, el subsidio al transporte escolar y la inversión en infraestructura como paraderos y semáforos.

El señor Ministro recalcó que el fundamento de la iniciativa consiste en corregir la distorsión que produce el pase escolar; propuesta que habrían recomendado unánimemente los doce expertos que asesoran al Ministerio para adoptar medidas que mejoren el transporte en el país. Al argumento que el subsidio sería mucho dinero, respondió que hoy son esos US \$400 millones justamente lo que cuesta el subsidio escolar en Chile. No se cambia el monto del subsidio, sino quién lo financia, pasando esta carga de los usuarios al Estado, lo cual tendría un fundamento técnico y de equidad.

En relación al subsidio transitorio de US \$135 millones, tanto para Santiago como para regiones, explicó que éste se aplicará para igualar el valor del pasaje escolar tanto en regiones como en Santiago, el cual es del 33% del valor del pasaje adulto en esta ciudad y llega en algunas regiones incluso al 50%. El señor Cortázar señaló que el subsidio será transitorio para evaluar sus efectos.

Por último, explicó la indicación introducida en la Comisión Técnica, que agregó al proyecto un plan de chatarrización, consistente en la renovación de buses antiguos, lo cual pretende promover que los empresarios renueven sus máquinas.

Los **integrantes de la Comisión** formularon diversas consultas respecto a la iniciativa que el señor Cortázar procedió a responder precisando, en primer lugar, que la ley operará inmediatamente, mientras que la referencia a las ciudades de más de 50 mil habitantes es exclusivamente para efectos del plazo máximo para aplicar el mecanismo del subsidio. Esto por la gradualidad en la aplicación de la ley. En segundo término, señaló que la chatarrización y el subsidio al transporte escolar están dirigidos a las ciudades pequeñas y las comunas rurales. Respecto al déficit del Transantiago, recalcó que nada tiene que ver con la tarifa escolar, aunque es indubitable que el pasaje adulto subsidia al de estudiante. Explicitó que el proyecto no diferencia líneas lícitas de aquellas no

licitadas, ni a regiones respecto de Santiago, pero sí tendría un efecto diferente según las características de cada ciudad. Concluyó que los recursos no irán a los operadores, sino a los usuarios. Señaló que todos los subsidios se distribuirán por el Ministerio, salvo el de infraestructura y el de chatarrización, que llevarán a cabo los gobiernos regionales. Respecto a lo que se considera infraestructura, se define ampliamente, de modo de reconocer la diversidad de realidades regionales, para no limitar la aplicación del subsidio.

Atendiendo a las críticas al Transantiago, el señor Cortázar sostuvo que las mejoras del último tiempo son indiscutibles. Señaló que los tiempos de espera cayeron a la tercera parte, los recorridos se aumentaron en 43% y se disminuyeron los tiempos de los mismos. La baja en la congestión le parece evidente e ilustra con cuál sería la situación en Santiago con 9.000 buses en las calles, los mismos en horas punta como en horas valle. Por último, afirmó que en materia de contaminación bajó del 20% al 8% la participación del transporte público. Señaló que es efectivo que el valor del pasaje del Transantiago subirá gradualmente, pero sólo a partir del año 2009.

El señor Cristián Marinakis señaló que más de 3.500 empresarios microbuseros quedaron fuera del sistema con la aplicación del Transantiago, luego de años de esfuerzo por adaptarse a las exigencias del Ministerio, lo que ha provocado tragedias personales. Sostuvo que a ellos nunca les subvencionaron los pases escolares y que lo que rescatan del nuevo sistema, como la tarjeta Bip y los buses nuevos, perfectamente podría haberse aplicado con ellos. Hizo referencia a las más de trescientas demandas que actualmente tienen contra el Estado y que ya hay jurisprudencia al respecto, pero la larga demora en fallar haría indispensable un acuerdo extrajudicial.

El señor Jorge Ibarra se refirió a estudios que demuestran que externalidades como el aumento del precio del petróleo han consumido las ganancias que lograba el sector con su actividad. Por ello le parece tan importante que exista un subsidio estatal, sobre todo si se considera que transportan a ciudadanos del tercer al quinto quintil de ingresos. Propuso que, como los costos son cambiantes por ciudad, se realicen estudios técnicos para determinarlos; que debe existir un polinomio que considere los reales elementos que incidan en el precio, como mecanismo de reajustabilidad; y que la negociación del SEREMI con los operadores considere eventuales disensos económicos, determinando quién los resolvería.

El señor Marcos Jiménez llamó a que no se entreguen más beneficios a los empresarios del Transantiago, porque cometen importantes abusos en contra de los trabajadores, como secuestrarlos y no pagar los sueldos. Agregó que los choferes, como cara visible del sistema, son constantemente objeto de actos violentos. Respecto a las infracciones, señaló que los empresarios pagan efectivamente menos del 1% de las multas y luego despiden a los trabajadores que los denuncian, aplicando fraudulentamente el Código del Trabajo.

El señor Claudio Moya, en tanto, agregó que los empresarios extranjeros no cumplen las revisiones técnicas ni las leyes

laborales, ni menos con las fiscalizaciones, por lo que considera contraproducente darles más recursos.

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones dispuso que la totalidad del articulado del proyecto debiera ser conocido por esta Comisión.

En relación con la discusión particular del articulado, cabe señalar lo siguiente:

En el artículo 1° del proyecto, se crea, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los pagos de la tarifa de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 2°, se dispone que, a contar de la fecha de publicación del proyecto de ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder \$197.400.000 miles. Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación del Índice de Precios al Consumidor. Adicionalmente, a partir del año 2012, este límite máximo podrá ser incrementado considerando la variación porcentual del número total de viajes en transporte público remunerado de pasajeros de los 12 meses anteriores al 30 de junio del año precedente al gasto en comparación al número de viajes acumulados en los 12 meses anteriores al 30 de junio del año inmediatamente anterior.

En el inciso segundo, se establece que el monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones del país y sus zonas geográficas, considerando las tarifas de adultos y de estudiantes, sus diferencias, y el número de viajes de cada uno de ellos, mediante decreto expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”.

En el inciso tercero, se señala que un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, contendrá las definiciones metodológicas para la determinación señalada en el inciso anterior, así como para la distribución del subsidio por regiones y zonas geográficas.

En el inciso cuarto, se contempla que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitará la información del número de viajes en transporte público remunerado de pasajeros efectivos a las entidades que administren sistemas automatizados que permitan conocer

el número de viajes o a la Secretaría Interministerial de Planificación en Transportes (SECTRA) donde no existan dichos sistemas.

Los Diputados señores Lorenzini y Robles presentaron una indicación para sustituir el inciso segundo por el siguiente: “El monto máximo anual del gasto por aplicación del mecanismo de subsidio se distribuirá, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año, entre las regiones el país y sus zonas geográficas por medio de los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N° 1 – 19.175, de 2005, del Ministerio del Interior.”.

El Presidente de la Comisión declaró **inadmisibile** la indicación por tener relación con la administración financiera del Estado, lo que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 65 inciso tercero de la Constitución Política de la República, es materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

El señor Cortázar señaló que el subsidio permanente se calculará en aquellas ciudades de las regiones en las cuales existen los estudios para poder determinar el número de viajes y calcular la brecha entre la tarifa escolar y la adulta en base a éstos, cálculo que se extiende a las demás ciudades de la respectiva región, especialmente a aquéllas que no cuentan con un sistema de buses, de manera que se realiza el pago por estudiante en proporción a las tarjetas nacionales escolares. Por lo que si una ciudad pequeña no tiene buses ni viajes escolares recibe igualmente el subsidio permanente, puesto que este subsidio no sólo se expresa en la baja de las tarifas de los buses escolares, sino que también se ha establecido un subsidio para las zonas aisladas, para el transporte escolar y para infraestructura.

Agregó que será un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que determinará el método de estimación del número de viajes y esta estimación se hará, en las ciudades principales mediante una encuesta y en las ciudades pequeñas sobre la base de usar la misma proporcionalidad de las tarjetas nacionales escolares.

El señor Robles planteó que lo señalado por el señor Ministro debería constar en el texto de la ley, a fin de evitar problemas cuando la Contraloría General de la República interprete la entrega de los recursos.

*Puesto en votación el artículo 2° del proyecto fue **rechazado** por 6 votos a favor, 6 votos en contra y una abstención.*

En el artículo 3°, se estipula que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá la entrega total o parcial de los recursos por efecto de aplicar el mecanismo de subsidio a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, siempre y cuando se incorpore el efecto de estos recursos en las

condiciones económicas y en la operación de dichos servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras, en los procesos de licitación de uso de vías a que convoque en virtud de la ley N° 18.696, en los perímetros de exclusión que fije, así como en aquellos casos en que establezca condiciones de operación para servicios no licitados.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 4º, se dispone que las transferencias de recursos que correspondan por concepto de aplicación del mecanismo de subsidio, serán realizadas de acuerdo a lo siguiente:

a) En las zonas geográficas que cuenten con servicios integrados de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano, que operen en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, que utilicen sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros de carácter urbano mediante buses, que operan en el marco de una licitación de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696 y que no cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, los recursos correspondientes serán transferidos a los concesionarios, de acuerdo a su capacidad de transporte efectiva. La capacidad de transporte efectiva por concesionario, será determinada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando los buses que éstos tengan inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros que lleva dicho Ministerio y que se encuentren operativos en el periodo anterior a aquel en que se efectúe la transferencia. El reglamento establecerá los medios fidedignos de control necesarios para la comprobación de la capacidad de transporte efectiva.

c) En las zonas geográficas donde operen servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, no licitados, dichos servicios podrán recibir el subsidio de la forma señalada en la letra b) anterior una vez que la autoridad correspondiente haya definido e implementado el o los perímetros de exclusión que se fijen, o una vez que se hayan establecido las condiciones de operación para servicios no licitados, y que tales servicios se encuentren operativos.

Los Diputados señores Lorenzini y Robles presentaron la siguiente indicación al artículo 4º:

- Para agregar en la letra a), luego de cada palabra "buses" la frase "y/o taxis colectivos".

- Para agregar en la letra c), luego de cada palabra "buses" la frase "y/o taxis colectivos".

El Diputado señor Robles explicó que esta indicación tiene por objeto que en aquellas ciudades donde no hay

movilización mayor y se presten servicios de atención a los escolares, se considere también a los taxis colectivos.

El Presidente de la Comisión declaró **inadmisible** la indicación por tener relación con la administración financiera del Estado, lo que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 65 inciso tercero de la Constitución Política de la República, es una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Puesto en votación el artículo 4° fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 5°, se establece que los recursos que no sean entregados, en conformidad a lo previsto en el artículo 3° de esta ley tendrán los siguientes destinos:

a) En el caso de las comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes, los recursos constituirán una provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los presupuestos de los Gobiernos Regionales de las regiones a las que corresponden las zonas geográficas respectivas.

Los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos en iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y diseño, en:

i) 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 y/o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

ii) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

b) En el caso de las comunas cuya población sea menor a 50.000 habitantes, los recursos se destinarán a un Programa de Apoyo al Transporte Regional. Este programa contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, un subsidio al transporte remunerado escolar rural y otros programas que favorezcan el transporte público remunerado regional. El Programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la presente ley, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el caso que luego de aplicar lo establecido en la letra b) anterior, existan recursos disponibles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá transferirlos a los Gobiernos Regionales, para incrementar la provisión especial para inversiones en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior señalada en la letra a) anterior.

Los Diputados señores Lorenzini y Robles presentaron las siguientes indicaciones al artículo 5°:

- Para sustituir la letra a) ii), por la siguiente:
“Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, buses, minibuses, terminales de pasajeros o proyectos que favorezcan el transporte no motorizado”.

- Para sustituir en el inciso primero de la letra b) la frase “el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones” por “la Secretaría Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones”.

- Para sustituir en el inciso final de la letra b) la palabra “podrá” por “deberá”.

El Presidente de la Comisión declaró **inadmisibles** la segunda y tercera indicación parlamentaria por tener relación con la administración financiera del Estado, lo que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 65 inciso tercero de la Constitución Política de la República, es una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Respecto de la primera indicación, el señor Robles sostuvo que este artículo faculta a los Gobiernos Regionales para comprometer gastos en iniciativas de inversión en infraestructura para el transporte en general, mencionando a modo ejemplar mejoras viales, semaforización, paraderos o proyectos que favorezcan el transporte no autorizado. Su indicación pretende incorporar la adquisición de buses y minibuses y de terminales de pasajeros, a fin de evitar interpretaciones restrictivas.

Puesta en votación la indicación precedente se aprobó por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

El Ejecutivo presentó una indicación al artículo 5°: para *eliminar* en la letra b), en la frase “un subsidio al transporte remunerado escolar rural”, las palabras “remunerado” y “rural”.

Sometido a votación el artículo 5° con la indicación precedente se aprobó por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 6°, se señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo segundo de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 7°, se dispone que los desembolsos que corresponda efectuar de acuerdo al artículo 4° y a la letra b) del artículo 5° del proyecto, se realizarán a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 8º, se establece que a partir de la fecha de publicación de la ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros y, o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 9º, se preceptúa que cualquier persona que perciba indebidamente transferencias por concepto del subsidio establecido en la ley, o incumpla o infrinja las obligaciones adquiridas en razón de su otorgamiento en materia de condiciones de prestación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros, podrá ser objeto de la aplicación, por parte de quién el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designe, entre el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y el Subsecretario de Transportes, de las sanciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de las establecidas en los contratos o en otros cuerpos legales:

a) multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 50 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.) ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales (U.T.M.);

b) amonestación por escrito;

c) suspensión parcial o total del subsidio;

d) cancelación de vehículos o servicios, y

e) caducidad de la concesión, si corresponde.

La aplicación de las sanciones establecidas en el presente artículo es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 10, se precisa que para la determinación de la correspondiente sanción, se considerarán las siguientes circunstancias:

a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción;

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma;

c) La conducta anterior, y

d) La capacidad económica del infractor.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 11, se estipula que toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción o sobreseimiento, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 12, se dispone que en contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y, o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

En lo no previsto por este artículo, se aplicará supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 13, se señala que los montos que se perciban por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales.

El Ejecutivo presentó una indicación para reemplazar el artículo 13, por el siguiente:

“Artículo 13.- Los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, decreto ley N° 824, de 1974.”.

El Diputado señor Sunico precisó que el objeto de esta indicación, que fue solicitada al Ejecutivo en la sesión anterior, es que los micreros que tributan en base a renta presunta no sean afectados por una doble tributación teniendo que devolver en impuestos parte del subsidio, puesto que se afectaría la disminución de tarifas que el proyecto pretende.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 14, se establece que mediante uno o más decretos supremos del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro de Hacienda, se establecerán todas las normas necesarias para la adecuada aplicación de la presente ley.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

El Ejecutivo presentó una indicación para *incorporar* el siguiente artículo 15 en el proyecto:

“Artículo 15.- Incorpórase al inciso segundo del artículo 3º, de la ley N° 18.696, a continuación de la palabra “vehicular,” la frase “y, o por razones de buen servicio”.

El señor Cortázar explicó que esta indicación recoge el planteamiento del Diputado señor Tuma y otros diputados realizado en orden a entregar facultades al Ministerio para efectuar también licitaciones públicas en el mercado de transporte de pasajeros por dichas razones.

Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 1º transitorio, se dispone que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que cuentan con contratos y, o condiciones de operación vigentes, a procesos de negociación y, o determinación según el caso, para incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio y modificar las tarifas y, o estándares de servicio de la forma en que se acuerden. 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 5º de la ley. Con todo, esta convocatoria no se realizará en el caso que exista una licitación de uso de

vías, que utilice sistemas automatizados de recaudación, cobro y custodia de tarifa y, además, cuenten con un mecanismo de ajuste tarifario basado en el equilibrio entre ingresos y egresos, caso en el cual los recursos correspondientes serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema.

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones contará con un Comité Asesor de Expertos a quien le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos para la renegociación a que se refiere el inciso anterior.

Con todo, se deberá establecer en el reglamento que hace referencia el inciso final del artículo 2° de la ley, un procedimiento y calendario de metas en relación con la incorporación, en las distintas ciudades y localidades, del subsidio al transporte público remunerado, mediante los mecanismos señalados en el artículo 3° y 4°.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación al artículo 1° transitorio: para *intercalar* después del inciso primero, el siguiente inciso segundo, cambiando la numeración correlativa de los incisos que le siguen:

“En el caso del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, los montos del subsidio serán transferidos a las cuentas en las cuales se administran los recursos del sistema, pero sólo se pagará con dichos recursos a los operadores que hayan suscrito las renegociaciones de los contratos, que permitan una adecuada y correcta prestación del servicio de transporte público.”.

Sometido a votación el artículo 1° transitorio con la indicación precedente fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

Por el artículo 2° transitorio, se crea un Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago con un monto de \$190.350.000 miles, los que serán desembolsados entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2011. Este monto se reajustará anualmente de acuerdo a como lo indique la Ley de Presupuestos respectiva.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán a la Ley de Presupuestos de la respectiva anualidad y no podrán exceder el 40% del monto señalado en el inciso anterior. Las transferencias se realizarán de la forma señalada en la letra a) del artículo 4° de esta ley

Los desembolsos del Fondo se realizarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la presente ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá proporcionar, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, un informe trimestral sobre el uso de los recursos, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

Por el artículo 3° transitorio, se crea un Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad. El fondo se constituirá con un monto equivalente al señalado en el inciso primero del artículo segundo transitorio de la presente ley, y sus recursos serán desembolsados sólo a contar de la fecha de inicio de aplicación de los recursos del Fondo Transitorio para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago señalado en el artículo anterior.

Los recursos a que se refiere el inciso anterior se distribuirán entre los Gobiernos Regionales y se ejecutarán en las regiones beneficiarias, considerando lo establecido en el artículo 76 de la ley N° 19.175, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado mediante decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. En el caso del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, se considerará lo señalado en el referido artículo 76 sólo en relación a las comunas en que no opera el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo a dicho fondo serán las siguientes:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados debiendo disponer la destrucción y conversión en chatarra de éstos.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un Reglamento, que llevará además la firma del Ministro de Hacienda, el que establecerá los buses y taxibuses que quedarán incluidos en el programa, precisando los requisitos que deben cumplir, y 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.

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 y, o la modernización de la gestión de los sistemas, los que podrán ser ejecutados a través de convenios conjuntos con entidades multilaterales.

c) Infraestructura para el transporte en general, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

Los desembolsos del Fondo se incorporarán al presupuesto de inversión de los respectivos Gobiernos Regionales.

Los Diputados señores Lorenzini y Robles presentaron las siguientes indicaciones:

- Para reemplazar en el inciso tercero, el inciso primero de la letra a) por el siguiente: “a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de compra de buses usados, taxis colectivos y, o taxis debiendo disponer de la destrucción y conversión en chatarra de éstos”.

- Para reemplazar la letra c) por la siguiente:
 “c) Infraestructura para el transporte en general, operación y mantenimiento, tales como mejoras viales, semaforización, paraderos, buses, minibuses, terminales de pasajeros y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado”.

El Presidente de la Comisión declaró **inadmisible** la primera indicación parlamentaria por recaer sobre una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, puesto que otorga una nueva atribución a los Gobiernos Regionales, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 65 inciso cuarto numeral 2° de la Constitución Política de la República.

*Sometida a votación la indicación que reemplaza la letra c), fue **rechazada** por 2 votos a favor, 9 votos en contra y 2 abstenciones.*

Los Diputados señores Jaramillo; Lorenzini; Ortiz; Sunico y Tuma presentaron la siguiente indicación al artículo 3° transitorio: para intercalar en su inciso primero entre las palabras “Conectividad” y el punto seguido, la frase “, administrado por el Ministerio de Transportes”.

El Presidente de la Comisión declaró **inadmisible** la indicación parlamentaria por recaer sobre una materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, puesto que otorga una nueva atribución al Ministerio de Transportes, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 65 inciso cuarto numeral 2° de la Constitución Política de la República.

El Ejecutivo presentó una indicación al artículo 3° transitorio para incorporar el siguiente inciso final:

“Las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones entregarán un respaldo de coherencia técnica dentro de los antecedentes que se incorporarán en el proceso de evaluación de las iniciativas contempladas en las letras a) y c) precedentes.”.

El señor Cortázar explicó que estas decisiones son de carácter regional y lo que busca la indicación es que además participen las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

*En votación la indicación del Ejecutivo se **rechazó** por 6 votos a favor, 6 votos en contra y una abstención.*

Puesto en votación el artículo 3° transitorio fue aprobado por 5 votos a favor y 4 votos en contra.

En el artículo 4° transitorio, se señala que un reglamento especial dictado, dentro de los 30 días siguientes a la publicación de la ley, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, definirá, para el año 2008,

la modalidad para la determinación del monto anual del subsidio a que se refiere el artículo primero de la presente ley así como el monto máximo a distribuir, en dicho año, por regiones y zonas geográficas.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 5° transitorio, se estipula que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 6° transitorio, se establece que el mayor gasto que represente durante el año 2008 la aplicación de la presente ley, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.232, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes de rentas de inversiones en activos financieros del Tesoro Público.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 7° transitorio, se contempla que durante los primeros 18 meses, a contar de la publicación de la presente ley, el mecanismo a que se refiere el artículo 3° y 4°, se aplicará en las zonas urbanas de comunas cuya población sea igual o mayor a 50.000 habitantes.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

En el artículo 8° transitorio, se dispone que en los seis meses siguientes a la publicación de la ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones encargará a una institución especializada un estudio para evaluar los costos y las rentabilidades que tienen los operadores del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago. De conformidad con dicho estudio, la autoridad podrá establecer las medidas que permitan asegurar la correcta relación entre la calidad del servicio prestado, rentabilidad y costos.

Puesto en votación este artículo fue aprobado por 7 votos a favor y 6 votos en contra.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 5 y 6 de agosto de 2008, con la asistencia de los Diputados señores Tuma, don Eugenio (Presidente); Aedo, don René; Alvarado, don Claudio; Delmastro, don Roberto; Dittborn, don Julio; Jaramillo, don Enrique; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Saffirio, don Eduardo; Sunico, don Raúl; Urrutia, don Ignacio, y Von Mühlenbrock, don Gastón, según consta en las actas respectivas.

También asistieron la Diputada señora Goic, doña Carolina; y los Diputados señores Lorenzini, don Pablo; Olivares, don Carlos; y Uriarte, don Gonzalo.

SALA DE LA COMISIÓN, a 11 de agosto de 2008.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión