

# INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA REFERIDO AL PROYECTO DE LEY QUE REGULA LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN

---

BOLETÍN N° 11.934-15

## HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda para a informar, 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 el inciso segundo del artículo 226 del Reglamento de la Corporación, el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República don Sebastián Piñera Echenique, ingresado a tramitación en primer trámite constitucional el 20 de julio de 2108, y que se encuentra con urgencia calificada de Suma.

Concurrió a presentar el proyecto la señora Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transporte y Telecomunicaciones, acompañada del Subsecretario de Transporte señor José Luis Domínguez Covarrubias y del señor Juan Carlos González Calderón, Jefe de Gabinete.

## I.-CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

### 1.-Idea matriz o fundamental del proyecto

Actualizar, por una parte, los marcos normativos vigentes aplicables al transporte remunerado de pasajeros, en un contexto de economía colaborativa, e igualar el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte estableciendo los requisitos que deben reunir estas últimas, creando para ello un registro, a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; exigiendo que sus conductores deban contar con una licencia profesional, facultando al Ministerio a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, y, por la otra parte, contrarrestar eventuales impactos en la congestión, estableciendo un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las Empresa de Aplicación de Transportes (EAT) como para los conductores y previendo un sistema de autorizaciones para el desarrollo de planes piloto.

### 2.-Comisión técnica:

Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

### 3.- Conocimiento de la Corte Suprema (art. 77 CPR):

El artículo 12 del proyecto, que establece la competencia de los jueces de policía local para conocer las infracciones consagradas en la ley, fue puesto en conocimiento de la Corte Suprema mediante Oficio N°14.093 de 31 de julio de 2018, el que fue respondido mediante Oficio N°105-2018 de 4 de septiembre de 2018.

La Corte estima que resulta congruente con la normativa que regula el transporte remunerado de pasajeros, (DS N° 80 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones– y en lo pertinente por el DS N° 212 de 1992) y con la Ley del Tránsito N° 18.290, el que las infracciones en que incurran los conductores de los vehículos adscritos a una Empresa de Aplicación de Transportes (EAT), tal como ocurre con los conductores de taxis, sean conocidas y resueltas, en cuanto a la aplicación de

sanciones, por el Juzgado de Policía Local correspondiente, esto es, el de la comuna en que se haya cometido la infracción. ((El proyecto original disponía que fuera competente el juez de policía local donde estuviera domiciliada la EAT).

4.-Artículos que la Comisión técnica dispuso que fueran conocidas por esta Comisión de Hacienda.

El artículo 12, en cuanto establece sanciones de multa a beneficio fiscal de entre 10 y 100 UTM aplicables a las infracciones contempladas en el artículo 11<sup>1</sup>.

El artículo segundo transitorio, que dispone que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financie con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

5.- Modificaciones introducidas al texto aprobado por la Comisión técnica

No hubo

6.-Normas de quórum especial

Conforme a lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, el inciso cuarto del artículo 12, debe aprobarse en el carácter de norma orgánica constitucional, en tanto otorga competencia para conocer las infracciones de multas que contiene, al juez de policía local de la comuna donde se haya cometido la infracción.

7.-Diputado Informante: Se designó al señor Leopoldo Pérez Lahsen.

**II.-CONTENIDO GENERAL DE LA INICIATIVA:**

1. Define a la Empresa de Aplicación de Transportes (EAT).

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

---

<sup>1</sup> Artículo 11.-Las EAT (Empresas de aplicación de Transportes) y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves: a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro; b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada; c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente; d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley; e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada; f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro; g) Conducir por una ruta ineficiente, distinta de la sugerida en la aplicación; h) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación; i) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT, y j) Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.

como empresas de transporte remunerado de pasajeros, con el objeto de aplicarles la regulación propia del transporte de pasajeros.

2. Crea un registro de EAT.

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

3. Establece exigencias de operación.

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

4. Fija deberes de informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

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

Adicionalmente, se establece la obligación de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comunique anualmente al Servicio de Impuestos Internos la información correspondiente a la identificación de los conductores y los vehículos adscritos a las EAT.

5. Contempla exigencias para vehículos y conductores.

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

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

6. Infracciones y sanciones.

Se propone imponer sanciones pecuniarias a las EAT y, en su caso, la cancelación de éstas del Registro de Empresas de Aplicación de Transportes. A los conductores, a su vez, se les aplica las sanciones establecidas en el artículo 194 del D.F.L. Nº 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

Finalmente, se propone también sancionar con multas a los pasajeros que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control.

7. Condiciones de operación.

Con el fin de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a establecer

condiciones de operación para las EAT, esto basado en los datos objetivos que se logren recopilar de las mismas con tal de evitar impactos ambientales, congestión y otros.

### III.- DOCUMENTO ELABORADO POR LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL

#### ASPECTOS GENERALES DE TRIBUTACIÓN DE PLATAFORMAS COMO UBER Y OTRAS EN CHILE Y EL EXTRANJERO<sup>2</sup>

Parece existir consenso en torno a que la legislación tributaria chilena no contiene normas especiales para ese tipo de operaciones, por lo que deben aplicarse las normas generales sobre la materia.

La tributación de la empresa Uber en Chile y en el mundo exige distinguir según el modelo de negocios aplicado; entre la empresa proveedora (Uber u otras empresas) y los conductores; los servicios que presta cada uno, y los impuestos aplicables a cada partícipe por la actividad que realice (Impuesto a la Renta e IVA).

En cuanto a los servicios prestados por Uber: ésta es una empresa constituida en Chile o que actúa en Chile mediante un establecimiento permanente, por lo que es contribuyente del Impuesto a la Renta de Primera Categoría por las rentas del comercio. Los usuarios pagan a Uber como mandataria en nombre y por cuenta de los transportistas, y Uber luego les paga por el servicio de conducción. Si Uber presta sus servicios desde el exterior, tributará en principio con el Impuesto Adicional del artículo 59 inciso cuarto N°2 de la Ley sobre Impuesto a la Renta. Pero, ya que el servicio prestado por Uber es principalmente de correduría, podría invocar la exención del mismo artículo 59 inciso cuarto N°2 de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

Por otro lado, Uber está exento de IVA, pese a ser un corredor, por prestar el servicio desde el exterior (artículo 12 E N°7 del D.L. N° 825 de 1974).

En cuanto a transportistas, estos son contribuyentes de Impuesto a la Renta de Primera Categoría, por efectuar servicio de transporte dentro del territorio nacional (artículo 20 N° 3, Ley sobre Impuesto a la Renta). Pero si el transportista no es dueño del vehículo con que presta el servicio, entonces la renta será de Segunda Categoría, afecta al Impuesto Global Complementario. Un autor nacional señala que estos contribuyentes podrían tributar bajo el régimen de renta presunta.

En cuanto al IVA, el transporte nacional de pasajeros está exento de IVA de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 13 N°3 del D.L. N° 825 de 1974.

En España y Uruguay es similar.

A continuación, se describen los aspectos generales del régimen tributario aplicable en Chile y el extranjero a plataformas tales como Uber, y a los conductores de los vehículos que prestan servicios.

En cuanto al régimen tributario aplicable en Chile, el estudio se funda en la legislación tributaria vigente, en interpretaciones administrativas del Servicio de Impuestos Internos y en opiniones de expertos nacionales.

En cuanto a los regímenes tributarios extranjeros, la información es secundaria, referencias de prensa y/o de tributaristas extranjeros, y que han sido consideradas por coincidir entre sí y por guardar relación con los sistemas tributarios de cada país en general.

#### I. Descripción del modelo de negocios en el mundo y en Chile

##### 1. En el extranjero

<sup>2</sup> Juan Pablo Cavada, Asesoría Técnica Parlamentaria, BCN

Uber es una aplicación creada por la empresa estadounidense Uber Technologies, con sede en Silicon Valley, Estados Unidos de América (EE.UU), con filiales internacionales que hacen operativo su negocio desde el punto de vista tributario. Una de ellas es Uber Internacional CV, cuya matriz se encuentra en Bermudas, y otra es Uber BV, sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, cuya misión principal es dar servicios de apoyo en el cobro de las tarifas de los usuarios y el pago correspondiente a los conductores de las filiales independientes de cada país (Quevedo, 2016).

También señala Quevedo, que una vez realizado el pago por el cliente, Uber BV, mediante las filiales de cada país, devuelve entre el 70% y 80% del dinero al conductor, quedándose con la diferencia. Luego, se descuentan los gastos de operación y lo que resta es ganancia para la filial. De esta ganancia Uber BV solo recibiría un 1%. El resto se enviaría a Uber Internacional CV como regalía por propiedad intelectual, que de acuerdo con la legislación holandesa, estarían exentas de impuestos. Además, como Uber BV y Uber International son socios, no pagan impuestos por sus transferencias, ya que así lo establecen las leyes de Países Bajos y Bermudas. A su vez, solo una pequeña porción de lo que Uber International paga a Uber Technologies (1,45% acordado en el año 2013 por concepto de propiedad intelectual), es fiscalizado por las autoridades tributarias de EE.UU.

## 2. En Chile

En Chile opera la empresa Uber Chile SpA. Al ser una sociedad por acciones, y al ser su accionista Uber BV, de acuerdo con la simplificación de la reforma tributaria promulgada en febrero del año 2016, debiera pagar un Impuesto de Primera Categoría con tasa de 25,5% durante el año comercial 2017 y de 27% desde el año comercial 2018 en adelante. Esto, adscribiéndose al régimen semi integrado (Quevedo).

A su vez, los conductores no tendrían vínculo laboral con Uber, por lo que no se les aplicaría el Impuesto de Segunda Categoría correspondiente a sueldos y salarios. Por lo tanto, debieran emitir boletas de honorarios por prestación de servicios profesionales.

Por regla general, el impuesto retenido en una boleta de honorarios debe declararse y pagarse dentro de los primeros doce días del mes siguiente a su retención. La persona obligada a efectuar las retenciones debe declarar y pagar todos los tributos que haya retenido durante el mes anterior. En este caso, debiera ser la filial chilena de Uber la encargada de hacer esta declaración y pago como sujeto de la carga tributaria (Quevedo).

A juicio de Quevedo, este esquema societario y la utilización de leyes de distintos países permitirían a Uber reducir significativamente su carga tributaria.

## 3. Descripción del servicio prestado por Uber en Chile

El SII (2016) señala que entidades tales como Uber y Cabify, entre otras, son empresas proveedoras de un servicio (en adelante el "servicio") dirigido a transportistas y a sus usuarios. Este servicio facilitaría el encuentro entre ambos, mediante una plataforma digital disponible en aplicaciones móviles o páginas web, logrando que estos celebren contratos de transporte con ciertas particularidades.

Para llevar a cabo el servicio, las empresas proveedoras admiten a conductores con determinados requisitos personales y relativos al vehículo con que operarán, quienes son dispuestos en la plataforma digital para que los usuarios los contraten. A su vez, incorporan en sus registros a los usuarios, quienes pueden contratar directamente los servicios de los transportistas registrados (SII, 2016).

Una particularidad de este servicio, es que los usuarios en general saben de antemano el precio final del servicio de transporte, pues existe una tarifa predeterminada. Por otro lado, según Peñafiel (2016) el servicio busca incorporar un importante número de transportistas, para facilitar la obtención oportuna de vehículos por parte de los usuarios. Finalmente, el pago por el transporte no se efectúa directamente al transportista, sino a la empresa proveedora, y no se paga en efectivo, sino mediante descuento en la cuenta bancaria o mediante tarjeta de crédito del usuario, o mediante un cupón de prepago como en el caso de Cabify. Posteriormente al pago efectuado por el usuario, el precio por el servicio de transporte es distribuido por la empresa proveedora al transportista que lo efectuó.

El servicio prestado por las empresas proveedoras implica la prestación de los siguientes servicios (SII, 2016):

a) Servicio entre el transportista y los usuarios: El servicio prestado por el transportista es de transporte, que puede ser de personas o de cosas.

b) Servicios prestados por las empresas proveedoras de la plataforma tecnológica: En base a la información disponible en las páginas web de las empresas proveedoras, éstas prestan a sus beneficiarios, diversos sub servicios, entre los cuales se encuentran:

i. Servicio de intermediación a transportistas y a usuarios: Las empresas proveedoras disponen una plataforma digital que facilita el encuentro entre transportistas y usuarios para contratar servicios de transporte de personas o cosas.

ii. Servicio de cobro o recaudación a transportistas: Las empresas proveedoras perciben directamente el precio de los servicios de transporte pagados por los usuarios, los cuales son posteriormente distribuidos a los transportistas.

iii. Servicio de publicidad a transportistas: Las empresas proveedoras pueden encargarse de difundir su servicio al público, favoreciendo la contratación de transporte de aquellos transportistas registrados en la plataforma digital.

La remuneración que obtienen las empresas proveedoras proviene de la prestación de todos o algunos de los servicios señalados. Esta remuneración se obtiene generalmente mediante la retención al transportista de una parte del precio del servicio de transporte que le corresponde.

Las empresas analizadas enfatizan la inexistencia de cualquier relación laboral con los transportistas que se registran en las plataformas digitales.

Por otro lado, en el caso de Uber, el contratante es una empresa con residencia en Países Bajos, aunque existe una filial en Chile. Por su parte Cabify tendría residencia en Chile.

#### 4. Regulación en Chile

Esta sección ha sido extractada principalmente del documento “Minuta del Servicio de Impuestos Internos, Tributación de servicios prestados en Chile en base a sistemas de transporte remunerado que utilizan plataformas tecnológicas” (mayo, 2016), el que se ha resumido.

Parece existir consenso en torno a que la legislación tributaria chilena no contiene normas especiales para ese tipo de operaciones, por lo que deben aplicarse las normas generales sobre la materia (SII, 2016; Transtecnia, 2016; Quevedo, 2016).

La Minuta señalada fue presentada a la Comisión de Transportes del Senado, por el Director del SII, concluyendo que “es posible que se deba recomendar un marco normativo especial para el segmento”.

En la misma sesión, el Director de SII señaló que dichas modificaciones podrían ser:

a) Establecer el deber de retención del IVA o del impuesto a la renta al intermediario digital

Cabello señala que esta medida busca radicar en la plataforma tecnológica la obligación de enterar en arcas fiscales los impuestos correspondientes, pues sería más simple fiscalizar el cumplimiento tributario de la empresa que el de muchos transportistas que reciben honorarios por sus servicios desde esta plataforma.

En el caso del IVA, esto implica que dicha firma retenga el 19% del valor del servicio (Cabello). Tratándose de la renta, podría implicar retener el 10% de las boletas honorarios de los transportistas, como sucede con otros servicios, y que luego se liquiden anualmente durante la Operación Renta (Cabello).

Esta obligación, según Cabello, sería aplicable para Cabify que es domiciliada en Chile, pero no para Uber, pues tiene residencia en Países Bajos.

b) Establecer los casos en que se configura en Chile un establecimiento permanente para el cumplimiento de obligaciones obtener RUT y llevar contabilidad.

Este punto buscaría determinar la existencia o no, de un establecimiento permanente para cada plataforma. La actual normativa distingue entre las empresas domiciliadas en Chile, que pagan Impuesto de Primera Categoría, y las extranjeras, sujetas a Impuesto Adicional de 35% (Cabello).

El objetivo de esta medida sería que se pague el Impuesto de Primera Categoría por las utilidades que genera Cabify por sus servicios”, y Uber sólo estaría afecta a ese tratamiento si su filial en Chile generase también ingresos propios (Cabello, 2016).

c) Evaluar la pertinencia de establecer un método de determinación de renta afecta para los prestadores o personas situadas en Chile.

El SII señala que es difícil determinar la renta afecta para los transportistas, así según Cabello:

Se trata de una cuestión compleja, porque podría implicar establecer, por ejemplo, el número de viajes, las distancias, o un monto fijo de manera presunta.

Por su parte, el subdirector de Fiscalización del SII, Víctor Villalón (La Tercera, 19, mayo, 2016), señaló que hasta ahora, no es sencillo determinar obligaciones de IVA o renta:

Se trata personas que para fines tributarios prestan un servicio de transporte de pasajeros, que está exento de IVA. Además, el impuesto a la renta se calcula sobre un monto presunto relativo al valor del vehículo. Si el vehículo vale \$ 12 millones, la renta presunta es \$ 1,2 millones, lo que lo deja exento del global complementario.

5. Calificación jurídica del servicio prestado por las empresas proveedoras

El principal servicio que prestan las empresas proveedoras (Uber) coincide con el servicio prestado con ocasión de un mandato mercantil, específicamente el denominado de correduría.

El artículo 233 del Código de Comercio define el mandato mercantil como:

Un contrato por el cual una persona encarga la ejecución de uno o más negocios lícitos de comercio a otra que se obliga a administrarlos gratuitamente o mediante una retribución y a dar cuenta de su desempeño.

En seguida, el artículo 234 dispone la existencia de tres especies de mandatos mercantiles: la comisión, el mandato de los factores o dependientes del comercio, y el de correduría. Este último, se encuentra comprendido entre los actos de comercio del Código de Comercio, específicamente en el N° 11 del artículo 3, y se regula en el Título III del Libro I de dicho Código. Este contrato es definido por Sandoval (2015:596) como [a]quel por el que una persona se obliga a abonar a otra, llamada mediador o corredor, una remuneración por servirle de intermediario en la celebración de un negocio jurídico con un tercero.

La intermediación propia de la correduría debe ser relativa a la celebración de actos de comercio. Y justamente el contrato de transporte es mercantil, al estar dentro de la enumeración de los actos de comercio del artículo 3 del Código de Comercio.

### **Tributación del servicio**

A continuación se sintetiza la tributación de estas operaciones, distinguiendo según los impuestos procedentes, entre el Impuesto a la Renta y el Impuesto al Valor Agregado, y luego entre los servicios gravados, que serían aquellos prestados por las empresas proveedoras y luego por los transportistas.

- a) Servicios prestados por las empresas proveedoras
  - i. Ley sobre Impuesto a la Renta

Las empresas proveedoras constituidas en Chile o que actúen en Chile mediante un establecimiento permanente, son contribuyentes sujetos al Impuesto a la Renta de Primera Categoría por las rentas del comercio (artículo 20 N°3 de la Ley sobre Impuesto a la Renta).

Las sumas que los usuarios paguen a las empresas proveedoras por los servicios de transporte, en caso de determinarse que aquellas actúan como mandatarias en nombre y por cuenta de los transportistas, no constituirían ingresos propios, por lo tanto no podrían comprenderse en la base imponible para la determinación de los Pagos Provisionales Mensuales. Este sería el caso, en la hipótesis que Uber actúa como agente de cobro de los terceros transportistas.

Si el servicio se presta directamente desde el exterior, las empresas proveedoras, por las rentas que perciban o devenguen provenientes de los servicios, tributarán en principio con el Impuesto Adicional del artículo 59 inciso cuarto N°2, que grava las “remuneraciones por servicios prestados en el extranjero”. Sin embargo, dado que el principal servicio prestado por las empresas proveedoras corresponde al de correduría, que es una especie de mandato mercantil, y cuya remuneración se denomina comisión, los contribuyentes podrían invocar la exención de Impuesto Adicional contemplada en el mismo artículo 59 inciso cuarto N°2 de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

Por otro lado, no procedería la exención de Impuesto Adicional contemplada en el nuevo artículo 14 ter letra B de la Ley sobre Impuesto a la Renta, dirigida a las empresas allí consignadas, pues los servicios beneficiados son los de “publicidad en el exterior y el uso y suscripción de plataformas de servicios tecnológicos de internet”. En este caso, los usuarios de las empresas proveedoras pagarían por un

servicio de correduría, más que por el uso o suscripción a la plataforma digital por medio de la cual acceden y contratan. Finalmente, se debe tener presente las normas generales sobre retención de Impuesto Adicional establecidas en los artículos 74 N°4, 79 y 80 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, que incluye las rentas señaladas, clasificadas en el artículo 59 de la norma referida.

En caso de ser aplicable un Convenio Internacional para evitar la doble tributación, tales rentas podrían tributar en general, con el régimen señalado en el artículo 7 del Convenio de que se trate, referido a los “Beneficios empresariales”.

ii. Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Las empresas proveedoras, en su calidad de corredores, también son contribuyentes del IVA. En efecto, sus servicios corresponden a prestaciones remuneradas que provienen del ejercicio de una actividad comprendida en el artículo 20 N°3, de la Ley sobre Impuesto a la Renta, conforme lo dispone el artículo 2 N°2 del Decreto Ley N° 825 de 1974 (Ley sobre Impuestos a la Venta y Servicios).

Sin embargo, si el servicio se presta desde el exterior, aunque el servicio sea un hecho gravado con IVA, en atención a que el servicio al menos es utilizado en Chile, será aplicable la exención de dicho impuesto contemplada en el artículo 12E N°7 del D.L. N° 825 de 1974, incluso cuando pueda invocarse la exención del Impuesto Adicional contemplada en el mismo artículo 59 inciso cuarto N°2 de la LIR .

b) Servicios de transporte prestados por los transportistas

i. Ley sobre Impuesto a la Renta

Los transportistas que efectúen servicio de transporte dentro del territorio nacional, de carga o de pasajeros, son contribuyentes sujetos al Impuesto de Primera Categoría por las rentas del comercio, de acuerdo al artículo 20 N° 3 de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

Sin embargo, si el transportista no es propietario del vehículo con que presta el servicio de transporte, entonces la renta obtenida por éste se clasifica en la Segunda Categoría, afecta al Impuesto Global Complementario (artículo 42 N°2 de la Ley sobre Impuesto a la Renta).

Gana (2016), señala que el transporte privado de pasajeros en forma parcial o a tiempo completo es una actividad gravada con impuestos en Chile, y que esta actividad estaría comprendida en el código de actividad económica del Ministerio de Economía y del SII, denominado “602190: OTROS TIPOS DE TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS POR VÍA TERRESTRE N.C.P”. Agrega, que si bien es cierto, esta actividad está exenta de IVA, sí debe pagar Impuesto a la Renta, e incluso estos contribuyentes en muchos casos podrían tributar bajo el régimen de renta presunta (si cumplen las condiciones establecidas en la ley), establecido en la Letra b) del N°2 del Artículo 34 de la Ley de Impuesto a la Renta, lo que podría facilitar el cumplimiento tributario.

Advierte Gana, que el SII podría hacer convenios con Uber (u otras empresas similares) para que éstas informen al SII sobre la cantidad de viajes y dineros ganados por cada socio conductor. Agrega Gana, que se debe considerar que una

persona puede prestar muy pocos servicios, quizás por ejemplo sólo un servicio al mes, pero si tributa en base a renta presunta deberá pagar el mismo impuesto que aquel que se dedica completamente y realiza servicios todos los días.

ii. Impuesto al Valor Agregado

El transporte nacional de pasajeros está exento de IVA de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 13 N°3 del D.L. N° 825 de 1974.

**II. Legislación extranjera**

A continuación se describe la tributación aplicable, en general, a plataformas tales como Uber, y sus choferes, en España y Uruguay.

1. España

A continuación se señalan los aspectos tributarios generales aplicables a Uber.

i. Chófer

Los conductores deben tributar por el dinero percibido al realizar una actividad económica, por lo que la Agencia Tributaria exige “darse de alta como autónomo” en el Impuesto de Actividades Económicas, lo que equivaldría en Chile a dar inicio de actividades como trabajador independiente ante el SII (Ciro Consulting, mayo, 2016).

Al mismo tiempo se señala que Uber habría alcanzado un acuerdo de colaboración con la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA) para facilitar la fiscalización de la actividad económica que los conductores autónomos realizan mediante la plataforma Uber (Ciro Consulting, mayo, 2016; Ideal, abril, 2016).

Ciro Consulting e Ideal, afirman que:

Todas las operaciones y transacciones se producen a través de la plataforma de Uber, de manera que son completamente trazables y fácilmente fiscalizables.

Para poder registrarse en la plataforma, los conductores deben cumplir diversos requisitos además de disponer de un vehículo con licencia. Uber comprobará que los profesionales estén dados de alta en el régimen de autónomos o constituidos como empresa, los antecedentes penales del conductor, la ficha técnica del vehículo y la vigencia del seguro (Ciro Consulting e Ideal).

ii. Empresa plataforma

No tributa como empresa en España al no estar constituida ni domiciliada en España. Sin perjuicio de ello los dineros que se le envían desde España debieran tributar con Impuesto a la Renta de Sociedades (LIRPNR) mediante una retención que debería efectuar quien le efectúe el pago, al tratarse de una actividad económica con fines de lucro realizada por una empresa no residente en España (Ciro Consulting).

Por otra parte, Uber volvió a operar en España en abril de 2016, después de haber sido suspendida a finales de 2014 (Ideal).

## 2. Uruguay

La información de este capítulo ha sido extractada y resumida de documento elaborado por Florencia Tarrech (diciembre, 2015).

### a) Impuesto a la Renta

Las comisiones que recibe Uber por los servicios de transporte son de fuente uruguaya al provenir de una actividad desarrollada en el país (Tarrech).

Luego, tales rentas deberán tributar con el Impuesto a la Renta de las Actividades Económicas (IRAE) o con el Impuesto a la Renta de los No Residentes, dependiendo de si la empresa es o no, respectivamente, residente en Uruguay, o si no siéndolo, es un establecimiento permanente de una entidad no residente, u otras figuras especiales.

Tratándose de una renta de fuente uruguaya pero no de un establecimiento permanente de una entidad no residente, las rentas que perciba Uber por las comisiones derivadas de servicios prestados en Uruguay se gravan con Impuesto a la Renta de los No Residentes (IRNR). El artículo 2 del Título 8 del Texto Ordenado (que regula el IRNR) dispone que:

Constituirán rentas comprendidas en el hecho generador del Impuesto a las Rentas de No Residentes, las rentas de fuente uruguaya de cualquier naturaleza, obtenidas por los contribuyentes del tributo.

Así, se gravan estas rentas derivadas de la comisión que perciba Uber por los viajes realizados por los prestadores de servicios en Uruguay con tasa del 12%.

Al parecer existe en Uruguay un sistema facultativo de retención del impuesto, aplicable a este caso, pues Florencia Tarrech propone para este caso en particular, designar a las tarjetas de crédito como agentes de retención del impuesto, evitando de esa forma que la entidad no residente deba designar un representante.

También se debe considerar que aunque la totalidad de las comisiones son de fuente uruguaya y por tanto gravadas por el impuesto, al mismo tiempo, tales comisiones pueden ser en parte de fuente internacional, ya que Uber desarrolla algunas actividades fuera del país, y que permite la prestación final del servicio por el transportista. En este caso la ley permite al Poder Ejecutivo, ante rentas empresariales que pueden ser consideradas como internacionales fijar un porcentaje de la renta que debe ser considerada de fuente uruguaya, lo que permitiría que no todo, sino parte de los ingresos se encuentren alcanzados por el impuesto (Tarrech).

Por otra parte, en el segundo semestre de 2016, Uber planteó al gobierno tres mecanismos de tributación, basados en el ingreso anual del conductor, resumidos a continuación (El Observador, 2016):

- Si el chofer genera hasta US\$ 18.500, podrá pagar con la modalidad de "monotributo". En este caso el conductor pagaría US\$ 46 por mes sin seguro de salud y US\$ 100.
- Si no excede los US\$ 31.000, podrá pagar en un régimen de "IVA mínimo". En este caso el conductor pagaría US\$ 92 por mes, y se prevé que el aporte a

la seguridad social oscilaría en función de la conformación del núcleo familiar del chofer de Uber.

- Quienes tengan un "ingreso bruto anual superior a US\$ 31.000" que quedarán sujetos al régimen impositivo general que implica pagar IVA e IRAE en las tasas normales.

Dicha propuesta se fundaría en que la actividad de los "socios conductores" de Uber es "de pequeña dimensión", por lo que lo mejor sería que tengan derecho a elegir alguno de los sistemas "especiales" (El Observador, 2016).

Por otro lado, Félix Abadi (2016), señala que correspondería aplicar el sistema de "IVA mínimo", que es el que regula a los taxis, porque sería una forma de "equipar" ambos servicios (El Observador, 2016).

En la propuesta presentada al gobierno, Uber plantea que su filial local se dedica "meramente" a tareas de marketing y promociones por las que tributa IRAE e IVA, y que la cobranza y el pago a los conductores lo realiza mediante una empresa radicada en el exterior cuya actividad, por lo que no habría un sujeto pasivo de impuestos en el país (El Observador, 2016).

#### b) Impuesto al Valor Agregado

Los servicios de Uber se encontrarían gravados con IVA, con una tasa de 22%, pues este impuesto grava la prestación de servicios en territorio nacional, definiendo como servicios "toda prestación a título oneroso que, sin constituir enajenación, proporcione a la otra parte una ventaja o provecho que constituya la causa de la contraprestación", agregando que se consideran tales "las concesiones de uso de bienes inmateriales, como las marcas y patentes" (Tarrech).

En los términos establecidos en el Título 10 del Texto Ordenado (que regula el IVA), Uber proporciona una ventaja o provecho, que sería el hecho gravado por el impuesto (Tarrech).

El artículo 6 del Título 10 en su literal D) establece que serán contribuyentes del impuesto "Quienes realicen los actos gravados y sean contribuyentes del Impuesto a la Renta de los No residentes", excluyéndolos únicamente cuando perciban rentas de capital o de incrementos patrimoniales.

En conclusión, Uber presta una actividad que puede ser considerada como empresarial en Uruguay, sin constituir un establecimiento permanente, por lo que tributa con el IRNR. Con lo anterior, se configura el hecho generador del IVA y es sujeto pasivo, por lo que se aplica IVA. En ambos casos, la Administración puede designar agentes de retención a las tarjetas de crédito, mientras sean las encargadas de realizar los pagos correspondientes por los servicios de fuente uruguaya que se presten mediante el uso de la plataforma (Tarrech).

#### c) Conductores

El prestador del servicio debe contar con capital destinado al desarrollo de la actividad, lo que configura el concepto de empresa de acuerdo a lo establecido en el IRAE (Tarrech, 2015).

Estos contribuyentes tienen varias opciones desde el punto de vista tributario:

- Si poseen ingresos que no superen las 305.000 UI (aprox. USD 32.000) anuales, se consideran pequeñas empresas y se encuentran exoneradas de IRAE de acuerdo a lo establecido en el Artículo 52 Literal E) del Título 4 del Texto Ordenado. Sin embargo, en este caso, se encuentran de todas formas gravados por IVA, debiendo abonar un monto fijo mensual.
- Asimismo, determinados sujetos (unipersonales, sociedades de hecho de hasta dos socios y sociedades familiares) podrán optar también por tributar el denominado "Monotributo" (Tarrech).

Para poder realizar esta opción deben poseer ingresos máximos, que en el caso de las empresas unipersonales es un 60% del monto establecido para los contribuyentes del Literal E mencionados anteriormente, y para los restantes sujetos igual monto (UI 305.000 ). En este caso se paga este tributo unificado, en sustitución de las contribuciones especiales a la seguridad social y tributos nacionales (renta e IVA). (Tarrech).

Si los ingresos percibidos superan los límites anteriormente descritos, y no es posible optar por alguno de los regímenes mencionados, podrán los prestadores de servicios de transporte, siempre que no superen las 4.000.000 UI (aprox. USD 430.000) anuales, liquidar IRAE de forma ficta. (Tarrech).

Esto supone que consideran un porcentaje de sus ingresos como renta gravada, la que se grava con la tasa del impuesto (25%). (Tarrech, 2015).

Por ejemplo, si los ingresos superan los 3.000.000 UI pero son inferiores a 4.000.000 UI, quedan gravados con tasa efectiva de 12% (Tarrech).

En relación al IVA, se gravan por el impuesto de acuerdo al régimen general, con la tasa básica, del 22% (Tarrech).

Si los ingresos superan las 4.000.000 de UI, los prestadores de servicios de transporte deben tributar IRAE según el régimen general, con tasa del 25%, siendo a su vez sujetos pasivos de IVA de acuerdo al régimen general ya mencionado (Tarrech).

#### **IV.--INCIDENCIA EN MATERIA FINANCIERA O PRESUPUESTARIA DEL ESTADO**

##### **ANTECEDENTES**

El informe financiero N°115, de 19 de julio de 2018, elaborado por la Dirección de Presupuestos indica que el proyecto de ley irroga gastos por concepto de bienes, servicios y personal adicional que, en régimen, son equivalentes a \$278.453 miles de pesos anuales. En el primer año, por este concepto se irrogará excepcionalmente un gasto total de \$383.178 miles puesto que debe comprarse e implementarse el software (\$170.000 miles) que administrará y permitirá analizar la base de datos que almacene la información que envíen las EAT al MTT. Además, hay gastos que sólo ocurren en el año primero que corresponden al costo de comprar los sellos y certificados que deberán portar los vehículos autorizados, y los equipos que necesitarán los analistas de datos más el mobiliario necesario para acomodar al personal adicional (todo esto asciende a \$27.587 miles de pesos).

El mayor gasto en régimen corresponde al personal adicional que demandará el proyecto. Se requerirán 4 profesionales analistas de datos y 16 técnicos encargados del registro de estas empresas (las EAT), los cuales se distribuirán regionalmente. Esto, considerando que se prevé que estas tecnologías se expandan por todo el territorio, lo cual demandará tener representantes regionales que se relacionen con conductores y empresas. De los 16 técnicos, 8 se incorporarán el primer año y luego se irán agregado 2 por año hasta llegar a 16 en régimen. El gasto en personal asciende a \$252.437 miles en régimen.

Finalmente, respecto al concepto de compra de bienes y servicios, será necesario gastar en mantención y soporte del Software, el cual administrará una cantidad masiva de datos, y además se requerirá gastar en otros gastos en bienes y servicios, tales como, servicios básicos, servicios generales, combustible, etc.

A continuación, se presenta una tabla que resume estos gastos:

Detalle de totales de gastos en bienes, servicios y personal por año					
Concepto de gasto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (régimen)
Emisión de sellos y certificados	\$ 9.550	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Instalación e implementación de Software	\$ 170.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mantención Software	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000	\$ 20.000
Equipos	\$ 12.037	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mobiliario	\$ 6.000	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Gasto en bienes y servicios	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016	\$ 6.016
Gasto en personal	\$ 159.575	\$ 182.790	\$ 206.006	\$ 229.221	\$ 252.437
<b>Totales</b>	<b>\$ 383.178</b>	<b>\$ 208.806</b>	<b>\$ 232.021</b>	<b>\$ 255.237</b>	<b>\$ 278.453</b>

*En miles de pesos corrientes.*

Por otra parte, en el año primero se esperan unos ingresos de \$171.900 miles de pesos, los que corresponden a la venta de los distintivos (sellos) que los vehículos debidamente inscritos a las EAT e identificados en el Registro del MTT deban portar para poder operar. Se considera un precio a cobrar a los conductores por el sello equivalente a \$1.800 pesos. De este modo, la venta de los sellos cubre el costo de los mismos.

Luego, cabe señalar que el proyecto debería reducir la cantidad de infracciones cursadas a aquellos conductores que prestan servicios de transporte de pasajeros en forma informal mediante el uso de las plataformas digitales disponibles. Esto, pues el proyecto legaliza su operación y fija incentivos para el cumplimiento de la norma. Ello aplica, principalmente, a aquellos que prestan servicios mediante aplicaciones digitales. Entonces, lo recaudado producto de las multas que hoy se cursan sobre estas infracciones debería caer en el tiempo.

Según datos del Programa de Fiscalización del Ministerio de Transporte, el año 2017 se cursaron 3.521 infracciones a conductores asociados a aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros. Se supone que de las 3.521 infracciones que se cursan, al primer año de aplicación de la ley, esta cifra se reduce en 50%, tasa que aumenta anualmente hasta llegar al 90% de reducción de infracciones. Luego, se supone que cada una de estas infracciones fue sancionada con una multa equivalente a 3 UTM, conforme lo dispuesto por la ley 19.040. Entonces, en régimen este concepto implica menores ingresos para el Estado que equivalen a \$453.745 miles de pesos, lo que se produce, puesto se espera que, al legalizar el servicio, caiga el número de infracciones y, por ende, el número de multas cursadas. El resultado de dicho calculo, se presenta en la siguiente tabla:

Pérdida de recaudación por concepto de menor cobro de multas					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (régimen)
Tasa de reducción de conductas infractoras	50%	60%	70%	80%	90%
Disminución de infractores	1.761	2.113	2.465	2.817	3.169
<b>Pérdida de recaudación por multas</b>	<b>\$ 252.081</b>	<b>\$ 302.497</b>	<b>\$ 352.913</b>	<b>\$ 403.329</b>	<b>\$ 453.745</b>

*En miles de pesos corrientes.*

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de ley irrogará un mayor gasto fiscal en régimen de \$278.453 miles. De forma similar, en régimen habría menores ingresos por infracciones de tránsito por \$453.745.

El mayor gasto fiscal que demande la aplicación de esta ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia se financiará con cargo al presupuesto del MTT y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la Partida Tesoro Público. En los años siguientes se financiará con cargo a los recursos que disponga la respectiva Ley de Presupuestos del Sector Público.

## V.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN

### DISCUSIÓN

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse comenzó su presentación sobre los aspectos generales del proyecto destacando su enfoque en el usuario. Explicó, que este persigue otorgar al usuario alternativas de transporte seguras y transparentes (información del trazado, claridad en el cobro, identificación conductor, tiempos de espera). Señaló, que la población ha crecido y con ello el número de viajes. Oferta de taxis podría ser insuficiente, sobre todo en ciertos horarios. Estudios y encuestas apuntan a que un alto % de los chilenos apoya estas modalidades y estima que taxis y APP deberían competir bajo condiciones similares. Quienes utilizan el servicio con alta frecuencia (casi todos los días) son personas jóvenes (72% entre 20 y 35 años). Pero además el 75% de los mayores de 60 declaran utilizar estas plataformas al menos dos veces al mes.

Dio cuenta de las recomendaciones contenidas en el Informe sobre Plataformas de Transportes de la Comisión Nacional De Productividad, entre las que destacó las siguientes:

- Potenciar el uso de tecnologías, cuidando que la regulación maximice sus beneficios e internalice posibles externalidades;
- Permitir que taxis utilicen sistemas de georreferencia y aplicaciones como mecanismo de cobro;
- Permitir la operación con tarifas libres.
- Exigir seguros;
- Exigir licencia profesional a los conductores;
- Exigir la entrega de información de viajes;
- Exigir elementos de seguridad a los vehículos;
- Exigir constitución en Chile para efectos de tributación.

A continuación detalló el contenido del proyecto:

- 1.- Definición de las Empresas de Aplicaciones de Transportes, EAT.
  - Son personas jurídicas.

- Ponen a disposición de las personas un servicio (plataforma, sistema o tecnología) que permite a un pasajero contactarse con un conductor para ser trasladado desde un origen a un destino determinado.
  - Son consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros.
- 2.- Creación de Registro de EAT y de conductores.
- Registro de consulta pública, con la información legal de la empresa.
  - Además, contendrá la información de conductores y vehículos adscritos por región.
  - La inscripción de conductores es independiente de las EAT; un conductor puede usar distintas EAT.
- 3.- Requisitos para prestar servicios.
- Constituirse en Chile.
  - Giro de transporte remunerado e inicio actividades ante SII.
  - Contratar seguros de responsabilidad civil y de vida para conductores y pasajeros.
  - Servicio de atención de reclamos y denuncias.
- 4.- Requisitos de operación de las EAT.
- Información al usuario.
  - Operar solo con conductores inscritos.
  - Operar con vehículos habilitados.
  - Otras que determine el reglamento.
- 5.- Requisitos para los conductores.
- Licencia profesional para el transporte de pasajeros (A-1, A-2 o A-3).
  - Certificado de antecedentes
- 6.- Requisitos para los vehículos adscritos a las EAT.
- Requisitos no inferiores a los de taxis básicos.
  - Las exigencias de antigüedad, seguridad, técnicas y tecnológicas, serán fijadas por reglamento, al igual que sucede con los taxis.
  - Portar un distintivo para su identificación.
- 7.- Habilitación para que taxis operen con EAT y exclusión de taxis colectivos.
- Habilitación para que taxis se adscriban a una EAT y utilicen la APP como mecanismo de servicio y de cobro
  - Prohibición para las EAT de realizar modalidad POOL y de operación con Taxis colectivos
- 8.- Tratamiento de la información.
- Información sobre zonas de operación, kilómetros recorridos, etc.
  - Énfasis en protección de datos
  - Disponibilidad de información para facilitar fiscalización.
- 9.- Sanciones; monto de las mismas y procedimiento.
- Se aplican a las EAT y a los conductores
  - Se clasifican en graves y leves
  - En el caso de infracciones graves, las multas son:
    - EAT, 10 a 100 UTM y reincidencia 20 a 200 UTM
    - Conductores 3 a 10 UTM
  - En el caso de infracciones leves, las multas son:
    - EAT, 3 a 20 UTM

- Conductores, 1 a 3 UTM.
- Las conoce el JPL
- A beneficio fiscal.
- La Subsecretaría de Transportes puede revocar autorización EAT por acumulación de infracciones
- Suspensión de licencia por 6 meses conductor no inscrito o no adscrito a una EAT autorizada.
- Sanción a pasajero que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de servicios, multa de 1 a 3 UTM.
- Sanción a pasajero que entorpezca la fiscalización, multa de 3 a 5 UTM.

#### 10.- Posibilidad de fijar condiciones de operación.

- Es una facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Circunscrita a áreas geográficas y plazos.
- Buscan favorecer el acceso, calidad y cobertura de los servicios de transporte de pasajeros.
- Contrarrestar impactos negativos en la congestión.
- Fijar requerimientos técnicos, tarifarios, de circulación y tecnológicos.
- Condiciones preferentes vehículos 0 emisión; accesibilidad universal e integración al transporte público o a modos no motorizados.

#### 11.- Obligación para el MTT de realizar evaluaciones y estudios para definir número de vehículos y conductores.

- Evaluaciones o estudios anuales por parte del MTT para:
- Definir número de vehículos.
- Definir número de conductores.
- Teniendo presente:
- Atender necesidades de oferta y demanda.
- Considerando condiciones de congestión y contaminación.

#### 12.- Plazo de inscripción para conductores.

- 3 meses los conductores deben inscribirse en el Registro.
- Transcurrido el plazo, inscripción queda suspendida por 12 meses.
- En régimen y transcurrido el plazo de suspensión, el MTT puede abrir inscripciones o mantener suspensión, conforme a los estudios antes señalados (disposición permanente del PL).

Termina la intervención de la Ministra señora Hutt, los integrantes de la Comisión hicieron presente algunas aprensiones para precisar el alcance de la iniciativa.

El diputado Melero consultó por la independencia del panel de expertos, particularmente a partir de que su composición no está regulada en el proyecto. Preguntó en concreto cómo se garantiza la independencia. Por otra parte, consultó cómo se logrará cumplir con el plazo de 3 meses, en circunstancias que los cursos de conducción profesional normalmente duran 2 o 3 meses.

El diputado Auth expresó que al regular se restringe la actividad de quienes hoy la realizan de forma esporádica. Señaló que algunas exigencias pueden ser fuente de insatisfacciones masivas en la población, particularmente las multas que sancionan el transporte irregular y al pasajero que hace uso de él.

La diputada Cicardini señaló que el proyecto debiera contemplar recursos para un aumento de fiscalizadores.

El diputado Jackson manifestó su preocupación por dos aspectos: el aumento indiscriminado del parque automotor dedicado al transporte público y la política de las aplicaciones destinada a eliminar la competencia y alcanzar una posición monopólica a través de ofrecer precios por debajo de los costos.

El diputado Ramírez consideró que no hay demasiado peligro en que haya choferes en exceso a los que el panel de expertos estime. Indicó que su preocupación radica en la composición del panel de expertos, en específico, si será integrado por representantes de las aplicaciones.

La Ministra explicó que la independencia del panel se alcanza buscando personas que no tengan conflictos de interés; el reglamento puede definir el procedimiento a seguir. En cuanto al plazo, indicó que será mucho mayor al que consigna el proyecto, porque desde que sea aprobado y publicado hay una preparación por parte de quienes se acreditarán ante el sistema. La sanción al pasajero es algo que se ha hecho. Puso como ejemplo las multas aplicadas a los compradores del comercio ambulante. Respecto al aumento del parque automotor, indicó que no es esperable un aumento del número ya existente, porque la situación actual, sin regulación, es la que permite un ingreso sin control de oferentes del servicio. Las prácticas contrarias a la libre competencia tendrán que ser investigadas y perseguidas eventualmente por la autoridad competente.

### VOTACIÓN

En definitiva, los integrantes de la Comisión compartieron la idea matriz del proyecto, como asimismo, y específicamente, los artículos sometidos a su consideración que dicen relación, por una parte, con sanciones de multa a beneficio fiscal de entre 10 y 100 UTM aplicables a las infracciones contempladas<sup>3</sup>, y, por otra parte, con el mayor gasto fiscal que representa la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia y que se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que asciende en régimen a \$278.453 miles. De forma similar, en régimen habría menores ingresos por infracciones de tránsito por \$453.745.

Puesta en votación la iniciativa, en lo que dice relación con los artículos 12 y segundo transitorio, de competencia de esta Comisión de Hacienda, fueron

---

<sup>3</sup> Artículo 11.-Las EAT (Empresas de aplicación de Transportes) y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves: a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro;  
b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada;  
c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente;  
d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley;  
e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada;  
f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el registro;  
g) Conducir por una ruta ineficiente, distinta de la sugerida en la aplicación;  
h) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación;  
i) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT, y  
j) Prestar servicios con vehículos y/o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2°.

aprobados por la mayoría de diez de los integrantes presentes señores Auth, Jackson, Kuschel, Lorenzini (Presidente), Melero, Ortiz, Pérez, don Leopoldo, Ramírez, Santana y Von Mühlenbrock. Se abstuvo la diputada señorita Cicardini

\*\*\*\*\*

Por las razones señaladas y consideraciones que expondrá el Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda aprobar el proyecto sometido a consideración, en lo que respecta a la incidencia en materia financiera o presupuestaria del Estado, en los mismos términos propuestos por la Comisión Técnica.

\*\*\*\*\*

Tratado y acordado en la sesión celebrada los días 12 y 14 de marzo de 2019, con la asistencia de los diputados señores Pepe Auth Stewart; Giogio Jackson Drago; Carlos Kuschel Silva; Pablo Lorenzini Basso (Presidente); Patricio Melero Abaroa; Manuel Monsalve Benavides; Daniel Núñez Arancibia; José Miguel Ortiz Novoa; Leopoldo Pérez Lahsen; Guillermo Ramírez Diez; Alejandro Santana Tirachini; Marcelo Schilling Rodríguez; Gastón Von Mühlenbrock Zamora.

En la segunda sesión, el diputado señor Monsalve fue reemplazado por la diputada señorita Daniella Cicardini Milla.

Sala de la Comisión, a 15 de marzo de 2019

**MARÍA EUGENIA SILVA FERRER**  
Abogado Secretaria de la Comisión