

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

**BOLETÍN N° 11.934-15**

---

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia, el Presidente de la República.

A una o más de las sesiones en que la Comisión analizó este asunto asistió el Honorable Senador señor Kast.

Concurrieron, asimismo, las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la Ministra, señora Gloria Hutt; la Jefa del Programa de Fiscalización de la Subsecretaría, señora Paula Flores; el Jefe de Gabinete, señor Juan Carlos González; la Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora. Carola Jorquera; la Asesora Legislativa, señora Josefina Hubner; el Encargado de Relaciones Internacionales, señor Jorge Gómez, y la Jefa de la División de Normas del Ministerio, señora Lorena Araya.

Del Servicio de Impuestos Internos, el Director, señor Fernando Barraza; el Subdirector Normativo, señor Simón Ramírez, y la Subdirectora de Asistencia al Contribuyente, señora Verónica Valle.

Del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, el Coordinador Legislativo, señor Francisco Del Río.

De la Dirección del Trabajo, la Directora, señora Lilia Jerez.

Del Ministerio de Hacienda, el Coordinador Legislativo, señor José Riquelme.

De la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), la Secretaria Ejecutiva, señora Johanna Vollrath.

De la Confederación de Taxis de Regiones, los representantes, señor Luis Dubó (La Serena), y señor Alexis Hernández (Viña del Mar).

De DiDi, el Director Asuntos Corporativos, y de la Asociación de Plataformas de Movilidad (ACHIPLAM), el Presidente, señor Felipe Simonsohn.

De la Comisión Nacional de Productividad, el Secretario Ejecutivo, señor Rodrigo Krell; la Directora Jurídica, señora María Ignacia Gómez, y la Economista, señora Mariana Del Río.

De la Empresa Transvip, el Gerente General, señor Santiago Caicedo.

De la Empresa BEAT Chile, el Gerente General, señor Hans Hanckes.

De ACUA CHILE, la Presidenta, señora Daniela Saba.

De CONATACH, el Vocero, señor Claudio Morales.

De UBER Chile, el Gerente de Asuntos Gubernamentales, señor Nicolás Sánchez.

De Agretraptur A.G. (IV Región), la Presidenta, señora Solange Latournerie.

De Mi Taxi Colectivo F.G. (Ñuble y Bío Bío), el Presidente, señor Marcelo Villalobos (Secretario Nacional - Conatacoch C.G.).

La asesora del Honorable Senador Coloma, señora Carolina Infante.

El asesor del Honorable Senador García, señor José Miguel Rey.

El asesor del Honorable Senador Lagos, el asesor, señor Reinaldo Monardes.

El asesor de la Honorable Senadora Rincón, señor Gonzalo Mardones.

- - -

Cabe señalar que el proyecto de ley fue aprobado previamente, en segundo informe, por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

A la Comisión de Hacienda, en tanto, le correspondió pronunciarse sobre los asuntos de su competencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional y de lo acordado por la Sala del Senado en sesión de 9 de abril de 2019.

- - -

### **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL**

La Comisión de Hacienda se remite, al efecto, a lo consignado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe.

- - -

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de que la Comisión de Hacienda introdujo enmiendas en el artículo 11 letra e) y en el artículo 13 del texto despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

- - -

### **SESIÓN CELEBRADA EL 22 DE MAYO DE 2020**

Previo a la discusión de los asuntos de competencia de la Comisión, la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones efectuó una presentación, en formato power point, del siguiente tenor:

**PROYECTO DE LEY QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN BOLETÍN 11.934-15**

**SÍNTESIS DE LA TRAMITACIÓN Y ESTADO**

**ACTUAL**

Fecha	Hito
20-07-2018	Ingreso del Mensaje
11-01-2019	Aprobado Comisión Transportes Cámara
15-03-2019	Aprobado Comisión de Hacienda Cámara
03-04-2019	Aprobado en Sala de la Cámara
03-07-2019	Aprobado en General Comisión de Transportes Senado
09-07-2019	Aprobado en General Sala del Senado
18-03-2020	Aprobado en Particular Comisión de Transportes Senado

### TRÁMITES PENDIENTES

- Comisión de Hacienda del Senado
- Aprobación en Particular en Sala del Senado
- Tercer trámite

### USO DE SERVICIOS MEDIANTE

### PLATAFORMAS





## NECESIDAD DE LA REGULACIÓN

LA SITUACIÓN ACTUAL DE INFORMALIDAD  
 GENERA SÓLO **EXTERNALIDADES NEGATIVAS:**

- Un sector regulado compite contra otro que no tiene regulación.

- Las aplicaciones no están tributando ni son susceptibles de someterse a fiscalización o jurisdicción laboral.

- Los usuarios no están siendo atendidos bajo condiciones de seguridad de ningún tipo (datos, información, revisión técnica, trazabilidad de los viajes, conductores acreditados).

- Bajas barreras de entrada a las EAT y los filtros insuficientes en cuanto a características de los vehículos y calidad de los conductores.

- Se requiere fortalecer la fiscalización para controlar la informalidad, especialmente las modalidades tipo "pool", que el proyecto prohíbe, y que afectan gravemente al transporte público menor (taxis colectivos).

- El proyecto abre la posibilidad de modernizar el sector de los taxis, preparándolos para competir por calidad, en condiciones equilibradas.

- Mantener la situación actual expone a los usuarios a la informalidad y configura el escenario de mayor competencia desbalanceada para los servicios de taxis.

- El proyecto ha avanzado a través de diálogos y consensos, priorizando a los usuarios.

**PRINCIPIOS TRANSVERSALES EN EL PROYECTO DE LEY**

- Prioridad de los usuarios
- Equilibrar la cancha
- Aumentar las opciones de movilidad
- Seguridad personal para los usuarios y seguridad vial
- Libertad para tarifas (tarifas dinámicas/promedio)
- Enfoque en la calidad del servicio

- Este es un servicio de transporte (no tecnológico o de intermediación)

- Esto no es una ley laboral, tributaria o de comercio

- Certeza en el marco legal

### **CONTENIDOS PRINCIPALES**

- Empresas de transporte (EAT), registradas en el país.

- Marco amplio y exigente de transparencia e información.

- Conductores profesionales y requisitos para los vehículos.

- Cuota de mercado flexible (supervisada por MTT).

- Registro electrónico y público de aplicaciones, conductores y vehículos, con un flujo de información permanente e intensivo.

- Facultad del MTT para regular vía condiciones de operación.

- Cuidado por los datos de los usuarios.

- Los conductores y taxistas son libres para la inscripción.

- Procedimientos de multas y sanciones para EAT, conductores y pasajeros.

- Prohibición de los servicios de auto compartido e informales.

- Interacción entre servicios (Subtrans, JPL, SII)

- Sometimiento a las normas de protección del consumidor.

**¿POR QUÉ LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SON CONSIDERADAS EN EL PROYECTO COMO “EMPRESAS DE TRANSPORTES” (EAT)?**

Las apps son servicios que a través de plataformas tecnológicas, ponen a disposición de las personas un **servicio** que permite a un pasajero contactarse con un conductor para ser **trasladado desde un origen a un destino determinado**. La empresa administradora determina la tarifa, propone una ruta, remunera al conductor y cobra al pasajero. En consecuencia, su **naturaleza jurídica** excede la de una plataforma tecnológica de facilitación. Por esto, en el proyecto de ley (en adelante el “Proyecto”) son consideradas como “empresas de transporte remunerado de pasajeros.”

Además, desde una perspectiva laboral, tributaria y de libre competencia, el “mercado relevante” a considerar es el **mercado del transporte**, y no el de las plataformas tecnológicas.

### ¿PUEDEN LOS TAXIS OPERAR EN PLATAFORMAS?

El proyecto **permite** a los taxis inscritos operar tanto en la modalidad actualmente autorizada, **como a través de plataformas tecnológicas**. El inverso no se autoriza, es decir, los vehículos registrados en plataformas solo pueden operar en esa modalidad.

**Los conductores pueden registrarse en más de una plataforma y son libres de prestar servicios en las que ellos prefieran.**

### Principales cambios incorporados en Comisión de Transportes del Senado

1. Se flexibiliza la restricción para circular sólo en la región de inscripción, en cuanto a permitir retorno a la región con pasajeros;
2. La cobertura del seguro de vida del conductor incluye la invalidez;
3. El conductor recibe información del viaje del pasajero (destino, calificación, forma de pago) a objeto que pueda evaluar la decisión de prestar el servicio;
4. Se obliga a las EAT a disponer de una tarifa sustentable;
5. Deber de informar (ex-ante) de las EAT sobre condiciones de contratación del servicio y los sistemas de evaluación;

6. Exigencia de certificado de antecedentes para los conductores;

7. Requisitos para los autos: revisión técnica cada seis meses, antigüedad máxima de 3 años al inscribirse y 5 años al reemplazar. TRANSITORIO: Durante los primeros 36 meses de vigencia de la ley, se aceptan vehículos de hasta seis años;

8. En el caso de un taxi que preste servicios de plataforma, el usuario elige si paga valor taxímetro o valor de plataforma;

9. Especificaciones para la reincidencia o faltas graves en el régimen sancionatorio, habilitándose el medio de prueba audiovisual como base de presunción;

10. Se mantiene la exigencia de licencia profesional. TRANSITORIO: se exige a partir de 18 meses posteriores a la vigencia de la ley.

Nota: el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones **dispondrá de tres meses para dictar el reglamento** señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento.

11. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones evaluará anualmente las condiciones de congestión, oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros, como asimismo la situación de la calidad del aire informada por los organismos competentes, y en base a dicha evaluación podrá resolver fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por un plazo determinado. Durante dicho período, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el Registro.

12. Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de dieciocho meses, los conductores de vehículos adscritos a las EAT podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley.

**ARTÍCULOS QUE REQUIEREN SER  
CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA DEL SENADO**

- Artículo 2º, que dispone la creación de un registro electrónico;

- Artículo 3º inciso tercero, autoriza al MTT para fijar un cobro por las inscripciones;

- Artículo 7º, considera la exigencia de un distintivo (considerado como ingreso en el informe financiero);

- Artículos 12, 13 y 14, consideran infracciones sancionadas con multas a beneficio estatal;

- Artículo quinto transitorio, dispone que el mayor gasto fiscal que genere el proyecto, durante el primer año será financiado con cargo a la partida del MTT, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Hacienda de suplementar con cargo a la partida de Tesoro Público.

La **señora Ministra** hizo presente que en la actualidad muchas personas tienen gran interés en el pronto despacho del proyecto, porque atendidas las circunstancias que atraviesa el país producto de la pandemia podrían verse beneficiadas por la regulación que establece.

El **Honorable Senador señor Coloma** expresó que se trata de una iniciativa compleja con materias que fueron resueltas con bastante acierto.

Sobre la obtención de licencia profesional, acotó que se trata de un proceso lento y costoso, y la situación con el paso de los años ha evolucionado. Mencionó que la señora Ministra informó que se harán algunos cambios, por lo que sería necesario conocer qué se busca en ese aspecto. Opinó que debería exigirse gran rigurosidad en la prueba práctica de conducción.

Observó que muchas de las plataformas digitales operan como complemento de otro tipo de trabajos y funcionan precisamente cuando el empleo se contrae.

El **Honorable Senador señor Montes** planteó que las materias de competencia de Hacienda se relacionan con un todo que debe ser analizado como tal.

Consultó cuáles son las inquietudes de los gremios y si lo aprobado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones coincide con lo expuesto por el Ejecutivo.

El **Honorable Senador señor García** preguntó, entendiendo que los taxis podrán incluirse dentro de estas plataformas, cómo se continuará con el llamado congelamiento de los permisos.

El **Honorable Senador señor Lagos** observó que existen diversas situaciones, con personas que trabajan permanentemente en este ámbito y otras que lo hacen esporádicamente, con intereses distintos en la materia. Por lo mismo, consultó cómo se han abordado dichos aspectos en relación a intereses gremiales y laborales.

Asimismo, preguntó si quedarán regulados tal como si fuesen taxis, incluso con los colores que se les exigen, o será otra la regulación que se aplique.

El **Honorable Senador señor Pizarro** sostuvo que ninguno de los sectores involucrados en el proyecto se siente enteramente satisfecho con el mismo.

Afirmó que, por una parte, las plataformas digitales quisieran seguir operando sin control ni supervisión y, por otra, los usuarios prefieren la forma en que se presta este servicio y lo prefieren a la locomoción regulada, por lo que la autoridad, en la disyuntiva de regular o no, debiendo optar si dejarlo como ilegal o no, toma la decisión de regularlas de esta forma, lo que también genera molestia de quienes operan los taxis básicos que sienten que enfrentan una competencia desleal.

Agregó que el proyecto cuenta con muchos aspectos debatidos en los que no existe acuerdo y que con mucho esfuerzo se logró alcanzar el resultado que expone el informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Planteó que lo mismo ocurrió en la Cámara de Diputados.

Observó que se da la paradoja de que en la actualidad opera masivamente una plataforma digital que no cumple con las disposiciones del sector regulado en cuanto a estándares de seguridad y que, sin embargo, proporciona a los usuarios mayor sensación de seguridad.

La **señora Ministra** expuso, en lo referente a las licencias profesionales, que actualmente existe un proceso largo y no muy pulcro respecto de los contenidos teóricos, y también existen deficiencias en el examen práctico que es el que garantiza realmente la seguridad de los pasajeros, por lo que se ha definido simplificar el examen teórico y mejorar las exigencias del examen práctico.

Respecto de los reparos gremiales, informó que existen cuatro grupos involucrados:

El primero, de los incumbentes profesionales, los taxis, que ha mostrado una evolución durante la tramitación (cuentan con un parque cerrado). Observó que se han ido incorporando al uso de la tecnología. Han pedido que se fije un volumen máximo o un número máximo de vehículos. El Ministerio ha respondido que en el escenario actual dichos taxis enfrentan el máximo de competencia posible, lo que representa el peor escenario para ellos. El Ministerio no comparte el congelamiento o número máximo, porque ha mostrado que no favorece la competencia y el objetivo de beneficiar a los usuarios.

El segundo grupo es el de los conductores; respecto del cual señaló que, por el sólo hecho de inscribirse las empresas en el registro, permitiría que el Ministerio del Trabajo y Previsión Social se involucre en la regulación de su situación laboral.

El tercer grupo son las empresas de plataformas tecnológicas, que no comparten el proyecto de ley porque quisieran seguir operando sin regulación, como hasta ahora, sin tener que responder por la calidad de los servicios que prestan, y sostienen que sólo son prestadores de servicios tecnológicos, mientras que el Ministerio sostiene que son administradores y son empresas de servicios de transportes.

El cuarto grupo, el mayoritario y que es el que se busca beneficiar, es el de los usuarios, a quienes debe proporcionárseles seguridad.

Indicó que un estudio de la Comisión Nacional de Productividad muestra que sólo el 14% trabaja permanentemente como conductor.

Estimó que el proyecto de ley ha avanzado con votaciones transversales porque se busca la protección de los usuarios como objetivo principal.

El **Honorable Senador señor Letelier** manifestó que en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones se alcanzaron ciertos acuerdos buscando el beneficio de los usuarios. Se habría optado por no entrar en aspectos de la naturaleza de la relación laboral de los conductores con las plataformas. Se reguló aquello que dice relación con la antigüedad del parque automotor, en lo que podrían modificarse ciertos aspectos dado que quedó con límites muy restrictivos (5 años), superiores a la de los taxis básicos.

Puntualizó que, a su juicio, se despachó un proyecto bastante equilibrado.

La Comisión acordó invitar a exponer sus puntos de vista sobre la iniciativa a representantes de las distintas plataformas y de los gremios.

El **Honorable Senador señor Montes** solicitó que se hiciera llegar un estudio destacado en la materia. La señora Ministra de Transportes sugirió al efecto el de la Comisión Nacional de Productividad.

### **SESIÓN CELEBRADA EL 2 DE JULIO DE 2020**

En sesión de fecha 2 de julio se escuchó la opinión de diversas organizaciones.

Los representantes de la **Confederación de Taxis de Regiones, señores Luis Dubó (La Serena) y Alexis Hernández (Viña del Mar)**, efectuaron una presentación en power point, del siguiente tenor:

#### **PROYECTO DE LEY QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN BOLETÍN 11.934-15**

##### **UNA VISIÓN DE REGIONES**

##### **ARTÍCULOS QUE INVOLUCRAN EGRESOS E INGRESOS AL ESTADO**

(Gasto Fiscal)

- **ART 2:** La creación de un registro electrónico

- **ART 3 INCISO TERCERO:** Cobro por las inscripciones por parte del MTT (Ingreso fiscal)

- **ART 7:** exigencia de un distintivo (considerado como ingreso fiscal)

- **ART 12, 13 Y 14:** multas a beneficio estatal por infracciones.

- **ART. QUINTO TRANSITORIO:** dispone que el mayor gasto fiscal que genere el proyecto durante el primer año será financiado con cargo a la partida del MTT, sin perjuicio de la facultad del Ministerio de Hacienda de suplementar con cargo a la partida de Tesoro Público.

##### **PREGUNTAS A LA COMISIÓN**

Por qué todo ese gasto fiscal de la partida del

MTT y tesoro público no se dispuso para apoyar los proyectos presentados por los gremios o crear una **sola aplicación nacional**, subsidiada, tal como se subsidia otros medios, como ha sucedido en otros países.

Por qué se ha abandonado a un gremio que por décadas ha sido parte importante del transporte público y contribuye día a día al desarrollo económico del estado y lo más importante ha sido el **soporte del desempleo**.

### **LA TRISTE REALIDAD DE UN GREMIO**

- Un gobierno y nuestros parlamentarios, preocupados de empresas informales que llegaron a destruir a un sector del transporte regulado por el mismo Estado.

- Un mínimo, por no decir nulo apoyo a un gremio golpeado permanentemente desde hace 8 años atrás y que ahora está agonizando dejado a su propia suerte.

- Un ministerio de Transportes con una gran preocupación por los vehículos particulares, postergando pagos y revisiones técnicas. (Lógico si más de 500.000 en el país trabajan en las apps.).

- Esta comisión, MTT y Ministerio de Hacienda dispuestos en avanzar para ir en ayuda de empresas como DIDI, UBER y otras, pero no ha escuchado el llamado de este y otros gremios.

**Hoy en plena pandemia, con cuarentenas, restricciones de desplazamientos de las personas, cierre de miles de microempresas comercio, fábricas que han generado un gran desempleo llegando a cifras de dos dígitos.**

**¡¡Esa misma preocupación solicitamos para el transporte público menor, que lo están dejando morir en el desamparo total ...!!!**

### **CONCLUSIONES**

**- EL GREMIO POCO PUEDE INCIDIR EN LOS TEMAS QUE SON DE DISCUSIÓN DIRECTA DE LA COMISIÓN DE HACIENDA.**

**- SÓLO PEDIMOS SE ESCUCHE EL LLAMADO DE LOS DIRIGENTES EN ESTOS MOMENTOS DE CRISIS SANITARIA, COMO SE HA ESCUCHADO A LAS EMPRESAS DE APLICACIONES.**



Don **Luis Dubó** recalcó que no se ven directamente involucrados por la iniciativa, pero sí les surge la pregunta de por qué los recursos fiscales que implica no se utilizaron para apoyar a los gremios, que en otras áreas del transporte sí han recibido cuantiosos subsidios.

Don **Alexis Hernández**, por su parte, agregó que el proyecto de ley ingresó vía mensaje en el año 2018 con la intención de regular los vehículos de plataforma en igualdad de condiciones con los que operaban, pero que ahora eso no se cumple y la situación ha cambiado completamente.

Concluyó afirmando que es preferible no aprobar el proyecto de ley en el estado en que se encuentra, porque terminará perjudicándolos, ya que los llevará a la precarización y “uberización”.

En seguida la Comisión escuchó al señor **Felipe Simonsohn**, Director de Asuntos Corporativos de DIDI, quien realizó la siguiente presentación:

PROYECTO DE LEY QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN (BOLETIN N°

11.934-15)



## SOBRE LA URGENCIA DE LEGISLAR

### 1. Próxima Normalidad

El retorno post pandemia, va a requerir ajustes en el transporte, especialmente en lo relacionado al distanciamiento social y la trazabilidad de los viajes, donde podemos ser un aporte.

- Uso de mascarillas obligatorio
- Distancia social. Capacidad del Transporte Público.
- Medidas de higiene adecuadas

### 2. El impacto de la pandemia



## EL PROYECTO DE LEY

### 01. Registro de Conductores

fesional 02. Modernización de la Licencia de Conducir Pro-

03. Convivencia con otros medios de transporte

04. Régimen Transitorio

### **Recomendaciones**

torio) 01. **Antigüedad de los Vehículos** (Art. 4to Transi-

*Con el actual artículo transitorio, más de 75.000 conductores no podrían registrarse.*

sitorio) 02. **Registro de los Conductores** (Art. 2do Tran-

*Proponemos que se mantenga la lógica del régimen transitorio.*

03. **Cilindrada** (Art. 4to Transitorio)

*Según la ANAC, 6 de los 10 autos vendidos tienen una cilindrada menor a 1.500 cc.*

04. **Licencias de Conducir** (Art. 3ro Transitorio)

El 53,4% se conecta menos de dos horas al día.

Transitorio 05. **Prohibición al Carpooling durante Régimen**

*Recomendamos mantener la prohibición al auto compartido durante el régimen transitorio o al menos mientras dure la emergencia sanitaria*

El **Secretario Ejecutivo Comisión Nacional de Productividad, señor Rodrigo Krell**, por su parte, efectuó una presentación del siguiente tenor:

**Garantías Básicas a Prestadores de Servicios a Través de Plataformas Digitales**

**La CNP y las Plataformas Digitales**

La Comisión Nacional de Productividad (CNP), es

una institución **independiente y de carácter técnico**, que tiene por misión asesorar al Presidente de la República en materias orientadas a aumentar el crecimiento económico y el bienestar.

Desde 2015, ha realizado 7 investigaciones, una de ellas relativa a las llamadas *tecnologías disruptivas*, y sus efectos sobre los sectores transporte, alojamiento, finanzas y telemedicina.

Se analizó la regulación en los ámbitos del derecho laboral, tributario, de libre competencia y derechos del consumidor.

Esta presentación se enfoca en los hallazgos de dicho estudio que son pertinentes a la discusión sobre el establecimiento de garantías básicas a prestadores de servicios a través de plataformas digitales.

### **Plataformas de transporte: hallazgos más relevantes**

**1. Aumento exponencial** de prestadores de servicios en plataformas digitales

**2. Mejor calidad y menores precios** de las plataformas que los mecanismos tradicionales.

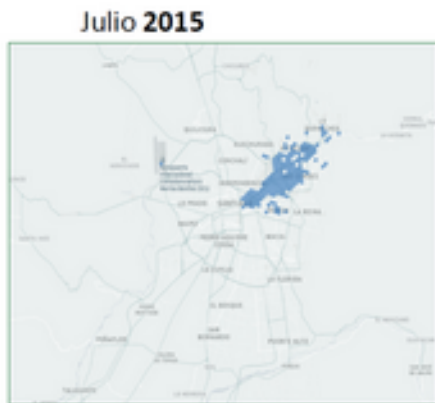
**3. Aumento de la competencia y bienestar.**

**4. Mayor eficiencia** porque se generan ganancias de productividad.

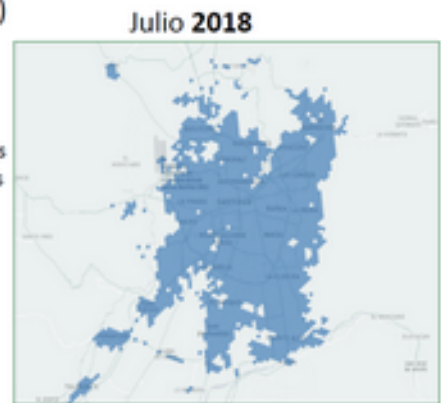
**5. Mayor flexibilidad** ya que los prestadores de servicios de las plataformas pueden dedicarse a ellas a tiempo completo o parcial, complementando ingresos principales.

### **Hallazgo 1: Presencia Económica de la Principal Plataforma de Transporte**

Solo Uber (incorporación del pago en efectivo junio 2016)



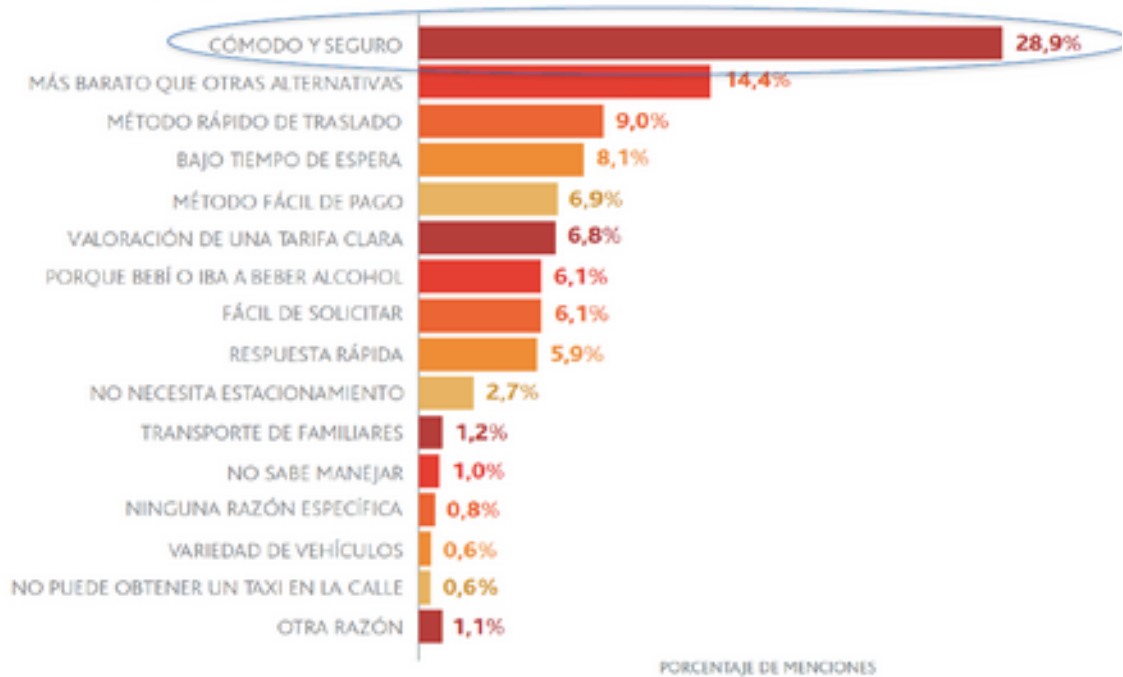
En 2018:  
 80.000 conductores  
 +2 millones de usuarios  
 +100 millones de viajes  
 Uber ingresos Chile: US\$300mm



En 2019:  
 +100.000 conductores activos mensuales  
 +2,2 millones de usuarios mensuales  
 +100 millones de viajes

**Hallazgo 2: Plataformas de transporte ofrecen un mejor servicio (Encuesta CNP 2018)**

**FIGURA 13** Principales razones de uso de las plataformas por usuarios frecuentes. Porcentajes del total menciones



**Hallazgo 3: Plataformas de transporte son más eficientes**

¿Cuánto del ahorro en costos se debe a tecnología (eficiencia) y cuánto a menor regulación? (Plataforma vs. taxi tradicional)

Factor Tecnología

- Eficiencia, velocidad, tiempo y utilización: ahorro

entre 17%-52% (35% promedio)

- Depende de las “economías en red” (muchos autos y consumidores)

Factor Regulación

- Costos de regulación e impuestos: costo de 2% del ingreso bruto del taxista

La capacidad competitiva de los vehículos de plataformas deriva de la tecnología, no de la ausencia de regulación o del modelo de negocio.

#### **Hallazgo 4: Plataformas de transporte elevan la competencia y el bienestar**

**a) Competencia en precios** (comparar precios, ajustes a la demanda). Precios de mercado no necesitan tarifa regulada, pasajero acepta costo

**b) Competencia en calidad** (evaluación conductores, vehículo, uso de GPS)

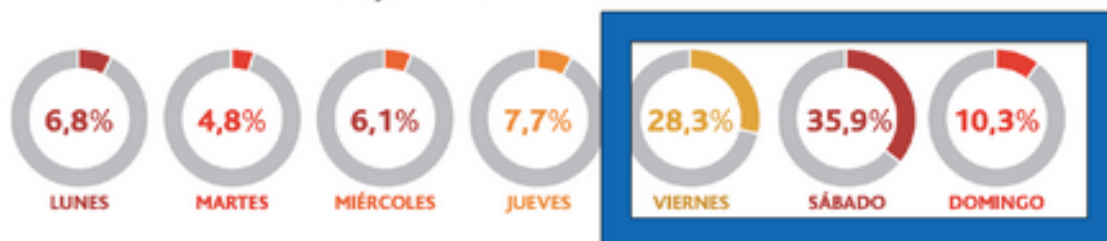
**c) Importante a la variedad** y la información

– Competencia en accesibilidad (solicitud vía celulares y medios de pagos)

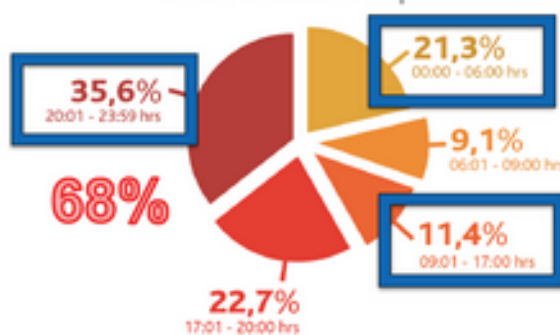
– Competencia en variedad (city car, silla de niños, alta gama, silla de ruedas, XL)

#### **Hallazgo 5: La demanda se concentra en momentos y días determinados (Encuesta CNP 2018)**

**FIGURA 8** Días en que los usuarios frecuentes más utilizan las plataformas digitales de transporte con conductor. Porcentajes del total menciones

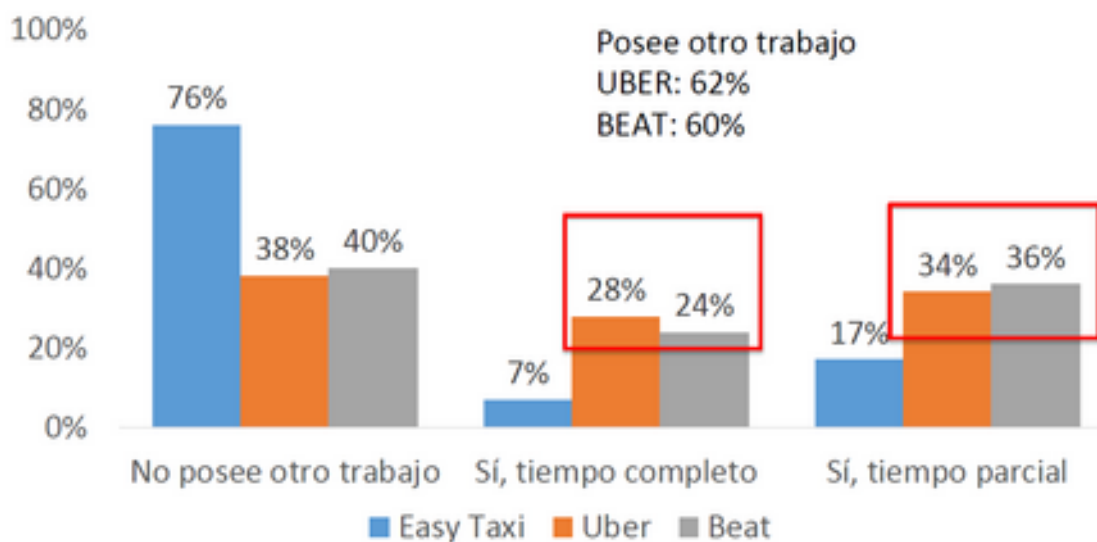


**FIGURA 9** Bloques horarios en que los usuarios frecuentes utilizan las plataformas



**Hallazgo 6: conductores con circunstancias muy diversas**

**Figura 3.21. Empleo adicional de conducir, conductores Easy Taxi (2017), Uber (2017) y Beat (2018)**



**Hallazgo 7: Plataformas suelen complementar el ingreso principal**

Tabla 3.11. ¿Qué representa el ingreso percibido como taxista o conductor de plataforma?

	Easy Taxi	Uber	Beat
Única fuente de Ingreso	39%	28%	30%
Ingreso Principal	20%	15%	15%
Complemento a su ingreso principal	41%	57%	56%

### Mayor eficiencia de las plataformas, ¿de dónde viene?

- Las plataformas permiten mayor **coordinación entre la oferta y la demanda** que los canales tradicionales.

- Se **aprovecha al máximo la información**, ya que clientes y prestadores toman decisiones de manera descentralizada.

- Conductores **se vuelven disponibles** en los lugares y momentos en que hay demanda y en que su rutina lo permite.

- Prestadores de servicios pueden **aprovechar tiempos muertos**.

- Todo esto genera una **gran capacidad de adaptación** a los cambios del entorno: se movilizan rápidamente recursos cuando y donde se requieren.

- Las plataformas **generan datos**, lo que permitiría a la autoridad fiscalizar y regular con mayor eficiencia

### Más allá del transporte de pasajeros

- Cada plataforma digital tiene particularidades que se deben tomar en cuenta

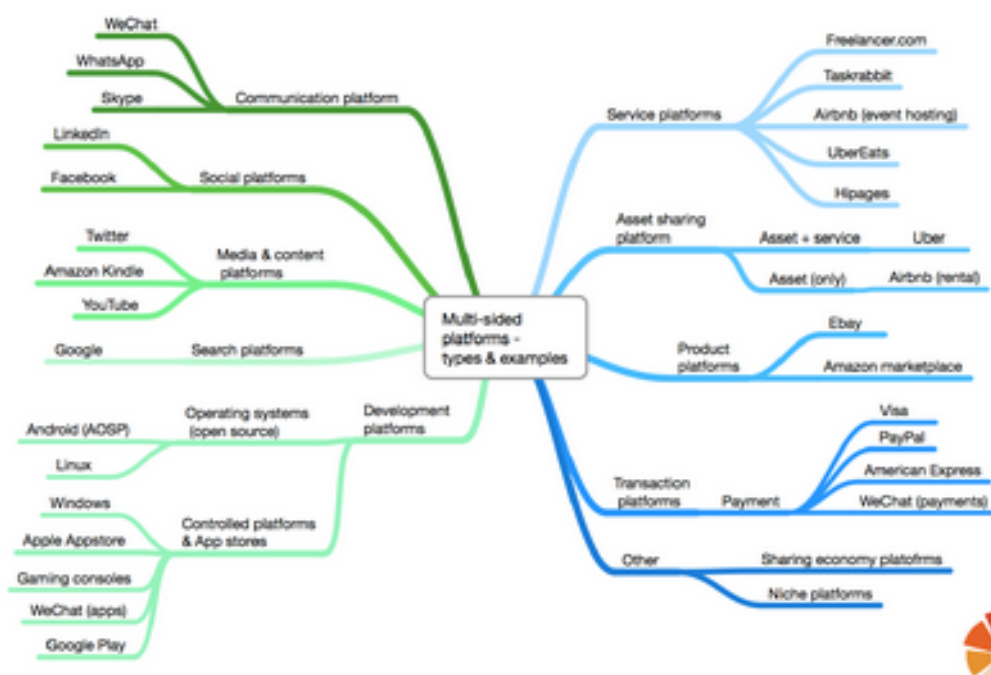
- Rubro: transporte de pasajeros es muy distinto a encomiendas o reparto de comida

- Estrategia competitiva: Lograr masa crítica e incrementar usuarios y prestadores

- Distintas amenazas a la libre competencia:

- y/o productores)
- Plataformas compitiendo por usuarios (clientes
  - Plataformas compitiendo en el mercado del trabajo
  - Requiere nuevas capacidades en FNE y TDLC para analizar y fiscalizar algoritmos
- Innovación y nuevas plataformas ahora desconocidas
- Etc.
- Regulaciones pueden solucionar problemas en una clase de plataforma pero empeorar el funcionamiento de otras.
  - Esto debe llevar separar los casos y a regular con asertividad y cautela.

### Plataformas multilaterales



### Aspectos mínimos a considerar al regular

- Constitución legal de plataformas en Chile
- Tributación por las rentas generadas en el país
- Cumplimiento de la normativa de protección del consumidor

- Cumplimiento de las normativas sectoriales (transporte, salud, mercado financiero, etc.)

les - Resguardar adecuadamente los datos personales

Uber”) - Coherencia con regulaciones existentes (“Ley

**Tipos de plataforma según relación con los prestadores**

Pensemos en dos casos extremos:

**CASO 1: Prestadores independientes en un mercado spot.**

del historial 1. Pago y asignación de tareas **independientes**

2. Prestador define libremente **tiempos y lugares**

secuencias 3. Prestador **puede rechazar** tareas sin otras con-

**plataformas simultáneamente** 4. Prestador puede ofrecer sus servicios a **varias**

**luación del usuario** 5. Control de calidad únicamente a través de **eva-**

**variable en el tiempo** **CASO 2: Prestadores dependientes en relación**

**conducta y fidelidad** 1. Pago y asignación de tareas **condicionales a**

renciados 2. Plataforma asigna **horarios y perímetros** dife-

**chaza** tareas 3. Prestador enfrenta **costos adicionales si re-**

4. Plataforma exige **exclusividad** de facto.

5. Plataforma supervisa otros aspectos directa-  
mente

### **Pago por hora en el CASO 1**

- Interfiere directamente en los mecanismos que generan la eficiencia de las plataformas,

- Es incompatible con la movilización eficiente y descentralizada de los recursos

- Reduce la autonomía del conductor.

1. Requiere de **exclusividad** del prestador con una plataforma. (Reducción de competencia, peores condiciones para quienes se pretende proteger).

2. La plataforma **fijará dónde y cuándo** el prestador debe estar disponible.

3. Elimina la posibilidad **de rechazar tareas** que no le son convenientes.

4. Limita la **capacidad de respuesta** ante las variaciones de oferta y demanda

5. Puede incrementar **concentración de los servicios en zonas de alto poder adquisitivo**

6. Reduce los **incentivos a la calidad del servicio**.

### **Pago por hora en el CASO 2**

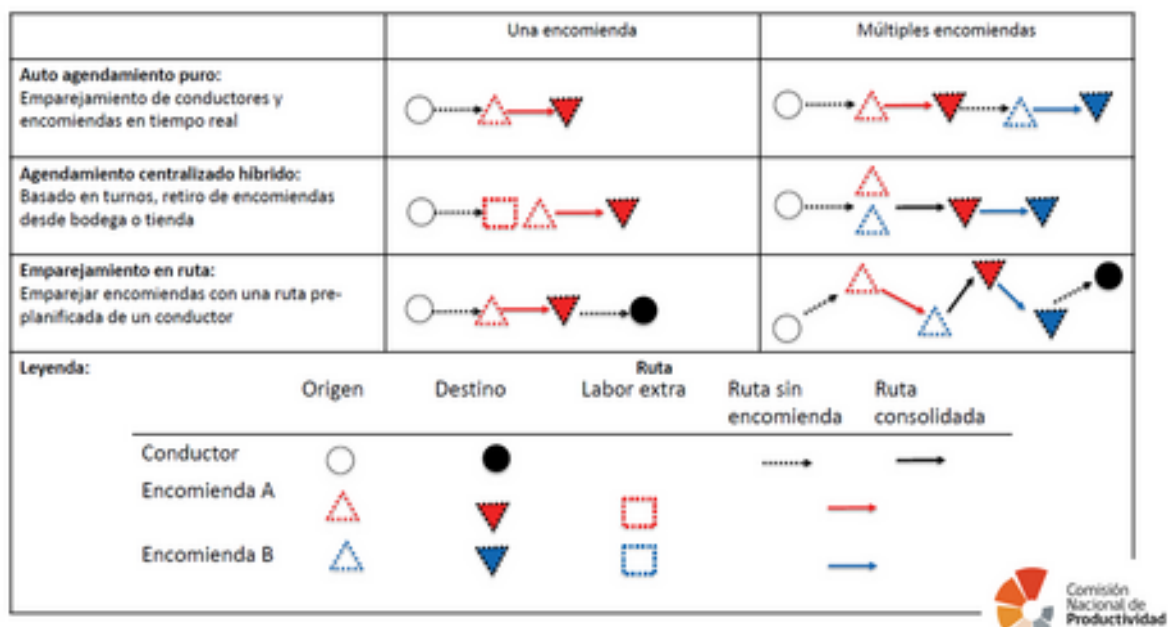
- Decisiones tomadas por la **plataforma de manera centralizada**

- Pago por hora no daña la movilización eficiente de los recursos ni reduce la autonomía del conductor.

- El efecto sobre el funcionamiento dinámico y eficiente del sistema es menor

### **Anexos**

**Plataformas de Delivery: Variedad de Servicios y Formas de Proveer**



## Desafíos y Oportunidades

**Chile se encuentra en una posición privilegiada para adaptarse a la nueva era digital, pero su éxito no está garantizado**

**El éxito de la transformación digital del país depende de la transformación del Gobierno, las empresas, y los ciudadanos**

**El Gerente General de la Empresa Transvip, señor Santiago Caicedo,** señaló que Transvip es una empresa que partió entregando servicios desde y hacia el aeropuerto, pero que en los últimos tres años se expandió a la prestación de servicios a empresas (transporte corporativo) y a personas naturales dentro de las ciudades. Preciso que hoy tiene una combinación de servicios asociados al aeropuerto y soluciones de movilidad urbana al que pueden acceder tanto personas naturales como empresas, a través de diferentes canales: counters físicos, contact center, sitio web y aplicación móvil (cuyo sistema de tarificación se ajusta a los lineamientos del Ministerio de Transporte).

Expuso que Transvip tiene más de 18 años desarrollando procesos de administración de flota, gestión de reservas y control de operaciones, apalancados en la implementación de tecnología propia. Cuenta con más de 1.500 conductores proveedores, más de 300 trabajadores, y atiende clientes particulares y corporativos, con servicios exclusivos y compartidos. Está presente en Santiago, Antofagasta, Calama, Coquimbo, Copiapó, Concepción, Puerto Montt y Punta Arenas.

Informó su visión del proyecto:

### Situación actual

- Se produce competencia entre un sector regulado y otro sin regulación.

- Las aplicaciones y sus conductores no pagan impuestos

- La seguridad de los pasajeros está en juego, ya que las aplicaciones no tienen conductores profesionales, ni existe un estándar de vehículo adecuado para el tipo de servicio prestado.

### Propuesta

El servicio que se tiene que regular es el de transporte de pasajeros, no el de las aplicaciones, porque éstas sólo son un canal de comunicación y coordinación entre el que ofrece el servicio y el que lo demanda, de la misma forma lo podría hacer en una web, call center o por correo electrónico.

Puntualizó que no se están regulando las aplicaciones, se está regulando el transporte de pasajeros, ya que independientemente de cómo se pide el vehículo, se están transportando pasajeros y todas las empresas debieran regirse por las mismas leyes.

Opinó que lo más importante es que la ley sea para todos igual y que se busque la seguridad de los pasajeros.

La legislación debe ser homogénea para todos independiente de qué plataforma se use para acceder al servicio de traslado de pasajeros. Por ejemplo, todos con clase A o todos con clase B, cualquiera sea la plataforma que se use para pedir el servicio.

### Igualdad ante la ley

1.- Las aplicaciones y conductores deberían pagar todos los impuestos en Chile. Es uno de los principales factores que encarece el servicio.

2.- Los vehículos deben tener los permisos para transportar a las personas legalmente. Que todos deban tramitar y pagar sus permisos.

3.- Los actuales automóviles de transporte tienen una tarifa regulada. Se deben permitir las tarifas dinámicas para todas las empresas o que todas sean reguladas.

4.- Los vehículos deben estar en un registro único, pero la única persona que puede registrar el vehículo debe ser su propietario.

Lo que no puede pasar es que el registro sea realizado por las aplicaciones porque genera incentivos perversos para inscribir vehículos que “potencialmente” pueden dar el servicio incluso sin el consentimiento del dueño.

5.- El que preste servicios de transporte en Chile debe ajustarse a las regulaciones locales y facturar desde Chile. De nada sirve que sea una persona jurídica constituida en Chile si la facturación la hace desde otro país.

#### Seguridad del pasajero

1.- Los conductores deben tener licencia profesional, que está diseñada para transportar a personas. El nivel de entrenamiento permite resguardar la seguridad de los pasajeros. Si existe gradualidad en la obtención de las licencias, todas las empresas debieran tener la posibilidad de contratar conductores con licencia clase B, por ejemplo.

2.- Antigüedad de autos es muy importante. Hay muchas empresas que se preocupan por tener vehículos en buen estado. A los 3 años de uso, los autos pueden tener 700.000 kilómetros, lo que implica un aumento en la posibilidad de falla y por lo tanto se trata de un transporte no seguro.

3.- Seguros de asientos. Todas las empresas deberían tener seguros ya que están exponiendo a sus pasajeros y conductores.

**El Gerente General de la Empresa BEAT Chile, señor Hans Hanckes**, realizó la siguiente presentación en power point:

#### **BEAT ¿A dónde vamos?**

#### **ANTECEDENTES BEAT**

En Chile han descargado la App Beat:

**+800.000 usuarios conductores**

**+4 millones de usuarios pasajeros**



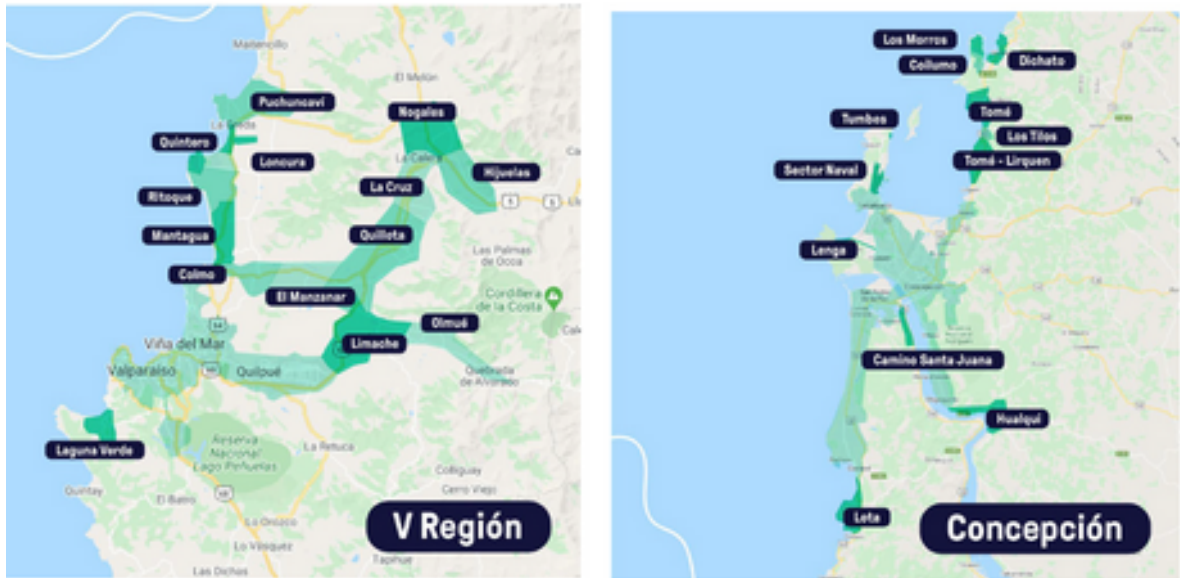
Las empresas de automóviles se están preparando para el futuro.

**PRESENCIA BEAT**

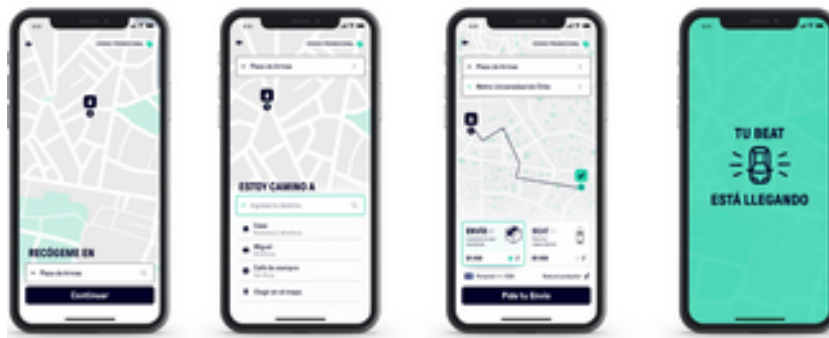


**PRESENCIA EN CHILE**





## FUNCIONAMIENTO DE LA APLICACIÓN PER-FIL PASAJERO



## OPERACIONES

### ¿CÓMO OPERA BEAT EN CHILE?

- Constituida en Chile desde sus orígenes. Impuestos, normas de consumidor, apoyo a la investigación penal, entre otros.

- Entre 2018 y 2019 Beat pagó +\$2.500 Millones de pesos en IVA.

*A Beat no le aplica el IVA a las plataformas digitales dado que este es para empresas con residencia extranjera.*

- Servicios.  
Movilidad: Core, Lite, Plus, Taxi (CONFENATAXI).  
Envío: Auto, Moto (M<sup>o</sup> Economía - Pymes de Barrio).

## BEAT CHILE

### EN NÚMEROS

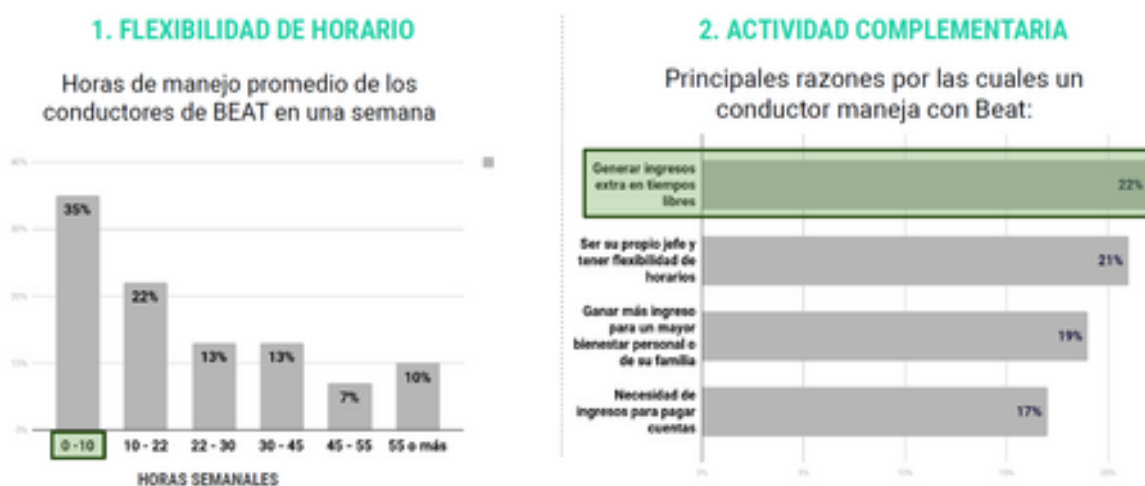
**+4 millones de usuarios pasajeros** han bajado la aplicación (Fuente interno: Mayo 2020).

**+800.000 usuarios conductores** han descargado la aplicación (no todos activos al día de hoy).

- 86% con licencia de conducir clase B.
- 14% con licencia profesional.

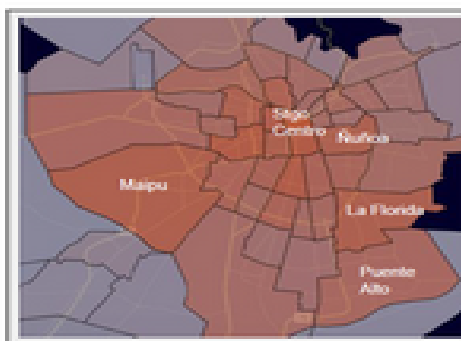
En 2019 los usuarios conductores de BEAT tuvieron ganancias por más de **\$100 mil millones CLP**. Equivalente al 0.04% del PIB.

### CIFRAS RELEVANTES USUARIO CONDUCTOR



## CARACTERÍSTICAS

### De dónde vienen los Usuarios Conductores



### EL USUARIO CONDUCTOR VALORA

- **Flexibilidad:** libertad de elección de horarios y tiempo en la app.

- **Actividad temporal:** uso de 4 a 5 meses desde su primer viaje hasta el último (promedio usuarios conductores de Beat).

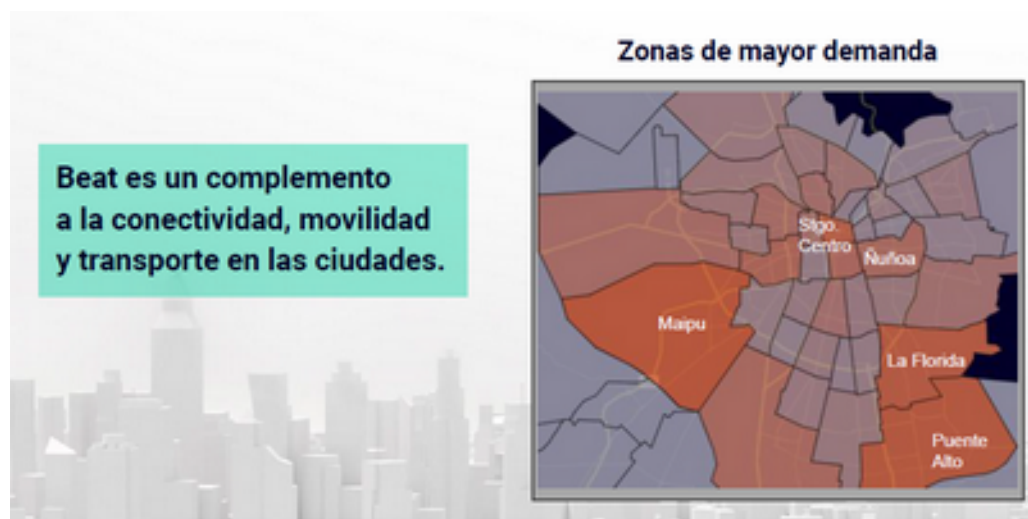
- **Complementariedad:** para la mayoría, el uso de la plataforma es una actividad accesoria o complementaria a la principal.

- **Fuente de Ingresos:** los usuarios conductores que ofrecen sus servicios de forma frecuente a través de la plataforma Beat pueden generar alrededor de \$1.100.000.

### DATOS DEL SERVICIO BEAT

- Más del **80%** de las solicitudes de viajes provienen de las comunas identificadas como **C1, C2 y C3** y cerca de un **10% del E.**

- El **viaje** promedio en Chile tiene una distancia de alrededor de **5 KM** y una **duración de 13 minutos** (viajes cortos).



### SITUACIÓN PAÍS LA “NUEVA REALIDAD”

- La crisis económica generada por el COVID-19 y estallido social han generado **aumento del desempleo en Chile (+10%)**, por lo que adquiere relevancia el empleo por cuenta propia.

Así lo demuestran las cifras, desde octubre 2019 usuarios conductores inscritos han aumentado cerca del +50%.

- **Incertidumbre del transporte público:** no se

sabe cómo se irá recuperando la **demanda** ni cuál será la **disposición** de los usuarios a su uso.

**Las plataformas son una solución flexible y segura para el empleo por cuenta propia y la movilidad en Chile en esta “Nueva Realidad”.**

## TRICCIONES ALGUNAS CONSECUENCIAS DE LAS RES-

### - Requerir licencia profesional:

*Impacto en el 86% de los Usuarios Conductores.*  
(+800,000 descargas de usuarios conductores)

### - Congelar el registro a los 3 meses:

*Alta rotación de los Usuarios Conductores (4 a 5 meses activos en promedio)*

Limitará oferta → Menor inclusión.

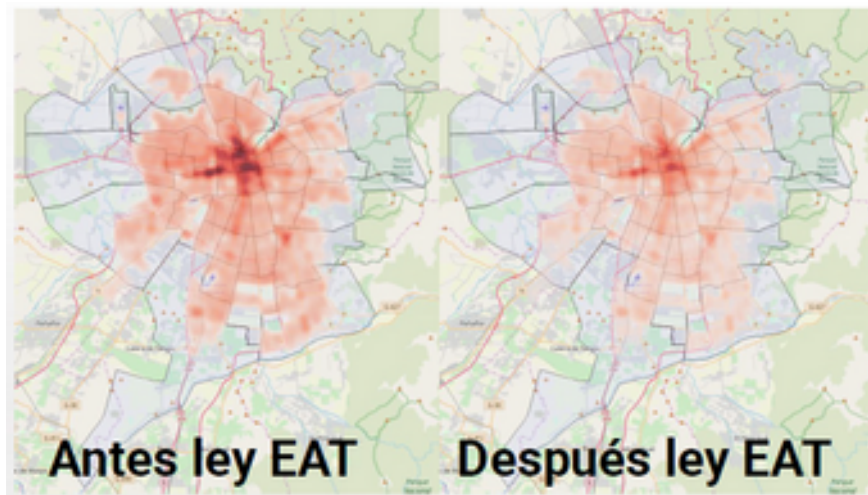
**- Requisitos de vehículos:** Deja sin operar al 50% de los vehículos

Para poder funcionar la mayoría de estos usuarios conductores deberá **recurrir al arriendo** o compra de autos más costosos.

**No podrían operar autos eléctricos** por el cilindraje requerido.

**- Restricciones de la propiedad de los autos:**  
Implica una limitación de oportunidades aproximadamente  $\frac{1}{3}$  de los usuarios conductores registrados en Beat utilizan autos arrendados.

## GÜEDAD CONSECUENCIA RESTRICCIONES DE ANTI-



Sólo con esta limitación:

- Un **53% de los conductores quedarían excluidos** por sus vehículos, lo que representa un **39.9% de los viajes al año**.

- Las **comunas de la periferia** se verán especialmente afectadas por la disminución de oferta disponible.

#### **CONSECUENCIAS DE LAS RESTRICCIONES EN CHILE**

- Exclusión de usuarios conductores y automovilistas.

- **50% y un 80% menor de disponibilidad de oferta.**

- Concentración de la oferta en las zonas de mejor oportunidad (similar a lo que sucede con los taxis).

#### **Zonas periféricas serían las más afectadas.**

San Bernardo, Puente Alto, Maipu, Pudahuel, Padre Hurtado, La Pintana, El Bosque, La Cisterna.

La Serena: La Herradura, Monardez, Rinconada

V Región: Placilla, Concon

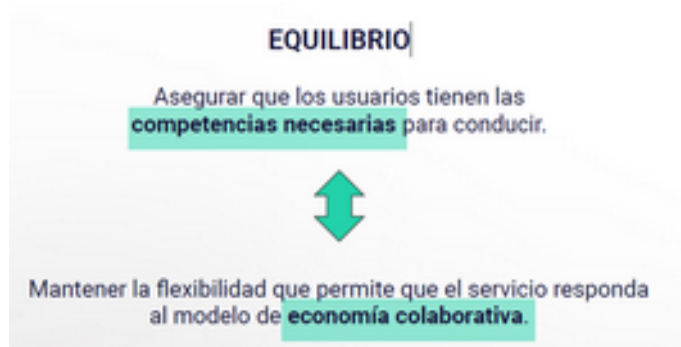
Concepción: Coronel, Chiguayante, Penco

- **Alza de tarifa entre 2.5X y hasta 3.5X** y un tiempo de espera mayor.

- **Pérdida de flexibilidad para los conductores**  
 → eliminación de fuente (complementaria) de ingresos, en contexto de alto desempleo.

**4.2 - 3.6 millones de pasajeros ya no podrían contar con el servicio**

## PROPUESTAS



Especial énfasis en:

- **Evitar altas barreras de entrada** es fundamental en momentos de crisis económica y transición laboral.

- **Implementación gradual de las restricciones** basada en información objetiva que las empresas y el Ministerio puedan ir recopilando.

**Licencia profesional entregada por MTT: otorgar nueva licencia B+** con examen teórico diferenciado en línea y verificación exhaustiva de antecedentes.

- Exigencia para los usuarios nuevos y una vez que venza la licencia B actual para usuarios antiguos.

- Examen teórico: desarrollado por las Aplicaciones en conjunto a las autoridades y tomarlo a través del aplicativo.

- Capacitaciones online en colaboración con organismos internacionales: foco en seguridad y atención a pasajeros, información sobre seguridad vial.

**Congelamiento del registro:** eliminar esta restricción y dejar como materia de reglamento el proceso de registro.

**Requisitos exigidos a los vehículos:** materia de reglamento, a ser analizados conjuntamente en función de la situación económica y medioambiental.

**Restricciones de la propiedad de los autos:** eliminar esta restricción. Excluye a los más vulnerables y limita injustificadamente el derecho al libre emprendimiento.

**COMO BEAT QUEREMOS SEGUIR APORTANDO A CHILE**

OPORTUNIDADES DE INGRESO

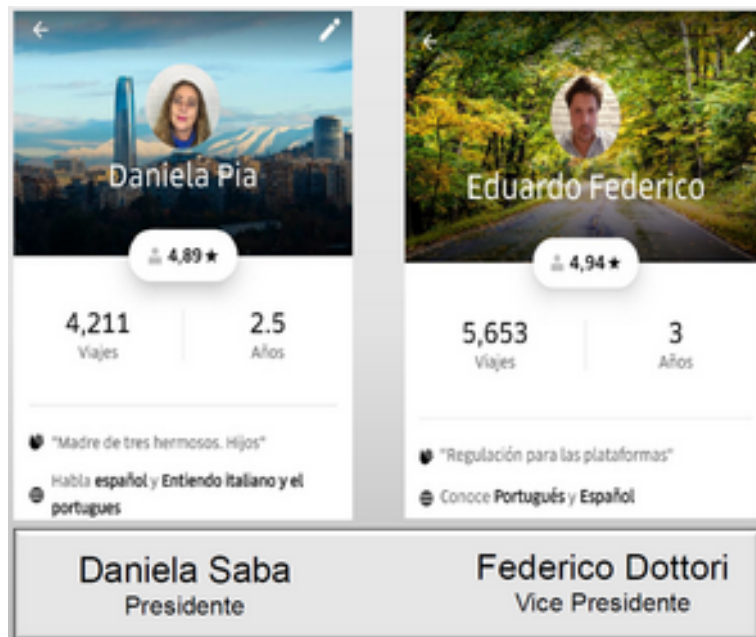
MOVILIDAD URBANA

TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

FLEXIBILIDAD Y RAPIDEZ

La **Presidenta de ACUA CHILE (Asociación Gremial de Conductores Unidos de Aplicaciones de Chile)**, señora **Daniela Saba**, presentó a la Comisión un documento del tenor siguiente:

**ACUA CHILE AG**





### GASTOS Y COSTOS

GASTOS OPERATIVOS	MENSUAL	SEMANTAL				
BENCINA	250000,00	62500				
PLAN CELULAR	20000,00	5000				
LAVADO	24000,00	6000				
SEGURO	30000,00	7500				
TAG/PEAJE	70000,00	17500				
	394000,00	98500,00				

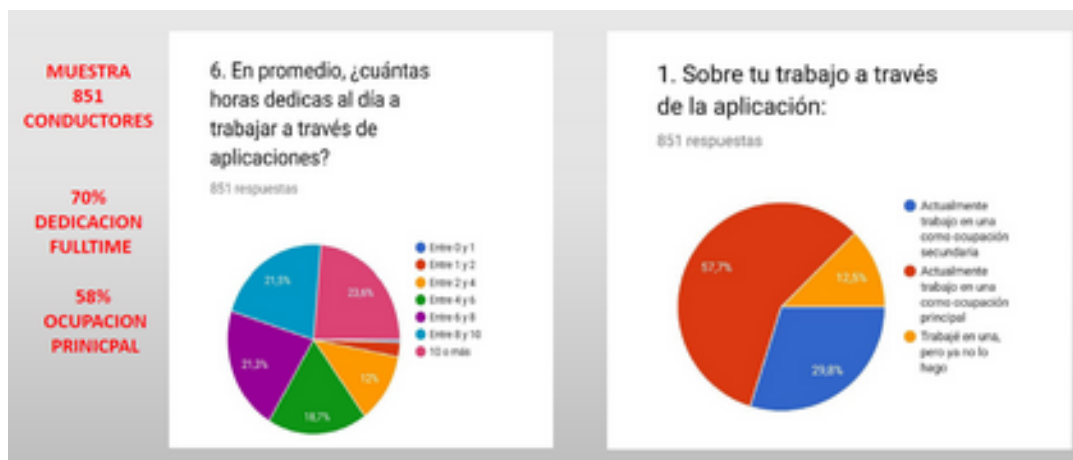
MANTENCION	10.000 KM	20.000 KM	50.000 KM	70.000 KM	MONTOS
CAMBIO ACEITE	X	X	X	X	25.000
PASTILLA FRENO		X	X	X	20.000
NEUMATICOS			X		120.000
KIT EMBRAGUE				X	80.000
KIT DISTRIBUACION				X	150.000

DEPRECIACION	
35% ANUAL - 100.000 KM	35%

45%

## ENCUESTA



## REGISTROS DE ACTIVIDAD

ANO	MES	DIA Inicio	DIA Cierre	Semana	facturacion	tarjeta	efectivo	SU	MA	MIE	JUE	VIÉ	SAB
2017	JULIO	25	31	4	\$ 192.674	\$ 97.774	\$ 94.900	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 35.807	\$ 46.130	\$ 64.426
2017	JULIO	17	24	3	\$ 141.727	\$ 63.077	\$ 78.650	\$ -	\$ 23.452	\$ 19.464	\$ 24.673	\$ 14.919	\$ 22.538
2017	JULIO	10	17	2	\$ 191.023	\$ 119.973	\$ 71.050	\$ 25.306	\$ -	\$ 12.564	\$ -	\$ 44.185	\$ 48.618
2017	JULIO	3	10	1	\$ 207.820	\$ 147.920	\$ 59.900	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 37.130	\$ 55.762	\$ 55.372
2017	JUN/JULIO	26	3	5	\$ 252.065	\$ 162.415	\$ 89.650	\$ -	\$ 3.388	\$ 30.703	\$ 17.138	\$ 65.995	\$ 88.262
2017	JUNIO	19	25	4	\$ 113.596	\$ 72.146	\$ 41.450	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 38.234	\$ 21.000	\$ 18.500
2017	JUNIO	12	18	3	\$ 215.188	\$ 130.138	\$ 85.050	\$ -	\$ 5.817	\$ -	\$ 29.634	\$ 42.000	\$ 42.588
2017	JUNIO	5	11	2	\$ 185.668	\$ 88.018	\$ 97.650	\$ -	\$ -	\$ 11.620	\$ 10.540	\$ 74.203	\$ 66.938
2017	MAYO/JUN	29	4	1	\$ 186.424	\$ 110.774	\$ 75.650	\$ -	\$ -	\$ 25.048	\$ 14.481	\$ 66.143	\$ 80.752
2017	MAYO	22	28	4	\$ 134.700	\$ 107.300	\$ 27.400	\$ 31.348	\$ -	\$ -	\$ 9.181	\$ 43.368	\$ 48.414
2017	MAYO	15	21	3	\$ 161.737	\$ 114.537	\$ 47.200	\$ -	\$ -	\$ 6.041	\$ 12.276	\$ 55.152	\$ 69.128
2017	MAYO	8	14	2	\$ 169.236	\$ 115.936	\$ 53.300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 15.818	\$ 48.474	\$ 53.922
2017	MAYO	1	7	1	\$ 97.632	\$ 48.432	\$ 49.200	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 45.966	\$ 2.755
2017	ABRIL	24	30	4	\$ 116.948	\$ 70.248	\$ 46.700	\$ 19.562	\$ 6.242	\$ 31.911	\$ 57.733	\$ -	\$ -
2017	ABRIL	17	23	3	\$ 252.396	\$ 144.396	\$ 108.000	\$ -	\$ 30.292	\$ 27.374	\$ 23.009	\$ 51.050	\$ 64.555
2017	ABRIL	10	16	2	\$ 51.411	\$ 14.911	\$ 36.500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 25.642	\$ -	\$ 17.157
2017	ABRIL	3	9	1	\$ 166.379	\$ 99.129	\$ 67.250	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 9.864	\$ 52.578	\$ 70.224
2017	MAR/ABRIL	27	2	5	\$ 345.186	\$ 200.686	\$ 144.500	\$ -	\$ 36.838	\$ -	\$ 24.539	\$ 104.426	\$ 108.926
2017	MARZO	20	26	4	\$ 110.833	\$ 69.233	\$ 41.600	\$ -	\$ 4.000	\$ 12.253	\$ 50.948	\$ -	\$ 27.078
2017	MARZO	13	19	3	\$ 50.255	\$ 40.000	\$ 10.200	\$ -	\$ -	\$ 28.317	\$ -	\$ 21.938	\$ -
2017	MARZO	6	12	2	\$ 120.123	\$ 71.623	\$ 48.500	\$ 9.608	\$ 14.962	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 49.533
2017	FEB/MAR	27	5	1	\$ 178.956	\$ 119.956	\$ 59.000	\$ -	\$ 17.446	\$ 32.700	\$ 7.543	\$ 56.560	\$ 64.700
2017	FEBRERO	20	26	4	\$ 23.206	\$ 18.606	\$ 4.600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.400	\$ 7.016	\$ 14.780
2017	FEBRERO	13	19	3	\$ 25.849	\$ 14.249	\$ 11.600	\$ -	\$ 13.086	\$ 6.842	\$ -	\$ 5.922	\$ -
2017	FEBRERO	6	12	2	\$ 48.688	\$ 25.188	\$ 23.500	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 9.534	\$ 7.674	\$ 7.487
2017	ENE/FEB	30	5	1	\$ 5.769	\$ 5.769	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

## INTELIGENCIA COMERCIAL

- En el PERFIL CONDUCTOR, se puede descargar una planilla excel donde figuran el registro de su producción semanal de viajes (90 a 120).

- Donde se puede obtener MULTIPLES datos para su posterior análisis (Km, frecuencia, tiempo, viajes, etc).

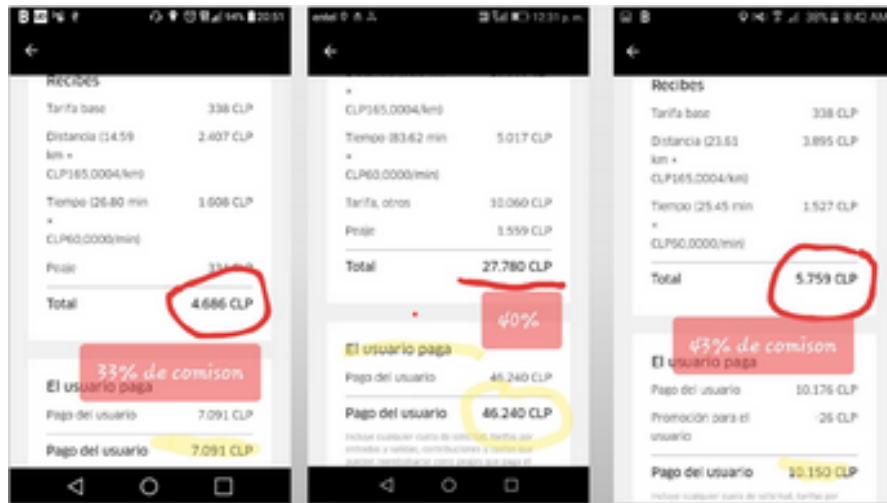
- Si hubiese existido la voluntad de conocer la realidad, tendríamos **millones** de viajes para analizar.

**ALGUNOS RESULTADOS**

- **CÍRCULO VIRTUOSO, 2 VIAJES POR HORA.**

- **ACTUALMENTE, LA FRECUENCIA DE VIAJES ESTA EN EL RANGO DE 1,5 A 2 VIAJES POR HORA.**

▪ VALOR HORA	<b>\$3.000 a \$5.000</b> bruto. Dependiendo la región en que un conductor trabaje ya q esto es peor aun en las regiones
▪ VIAJE MINIMO	<b>\$800.</b>
▪ VIAJE PROMEDIO	<b>\$2000.</b>
▪ MOVILIDAD,	<b>250 a 300, KM</b> diarios.



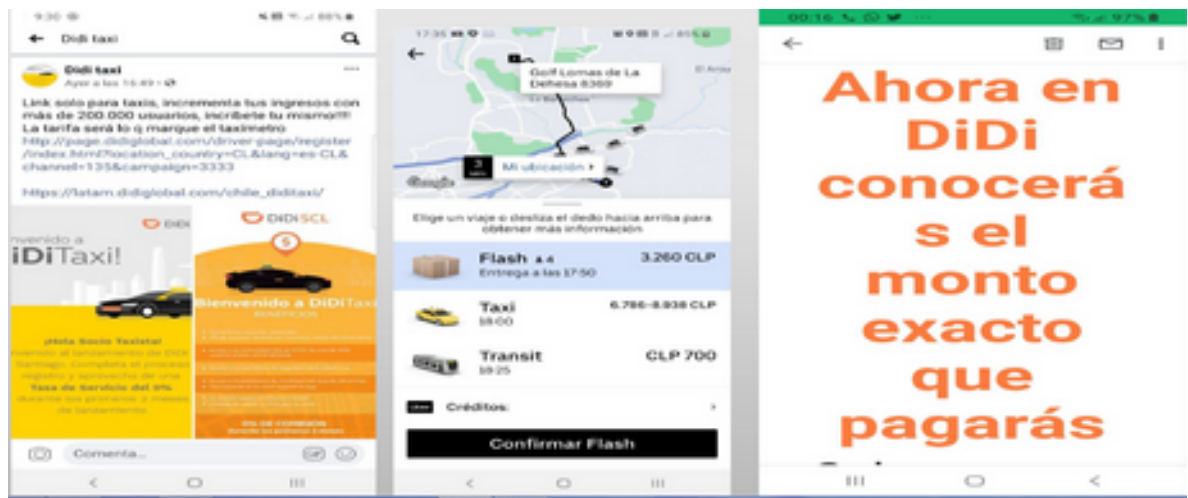
**RESUMEN**

• VALOR DEL VIAJE.....	<b>\$5.000</b>
• Comisión Apps (30%) .....	<b>\$1.500</b>
• Gastos operativos (45%).....	<b>\$ 2.250</b>
• Utilidades... ..	<b>\$1.250</b>

**GUERRA DE PRECIOS Y CAMBIOS ARBITRARIOS**



**Didi – Uber – Beat - cabifay trabajan con taxis con los primero tres meses costo 0 y en tres meses 6%**



**Vulneración de los Derechos**

- Conductores bloqueados sin derecho a legítima defensa.

**Algunos ejemplos:**

- Personas acusadas de estar droga cuando tienen enfermedades tales como síndrome de taure, o alguna dificultad en el habla.
- Porque no han querido llevar niños sin asiento infantil.
- Conductores que se han defendido de agresiones de pasajeros.
- ACUSADO por quedarse con objetos dejados por pasajeros. (Bolso con marihuana)

- Pasajero ha reportado desconocimiento del viaje porque usuario no quiere cambiar destino para que le reembolsen dineros.

- Por reclamos a las Eats el no pago de tarifas en viaje en efectivo.

**ESTE PROYECTO DENOMINADO LEY CORTA BENEFICIA SOLO A LAS EATS**

- EN CAMBIO PARA LOS CONDUCTORES QUE ESTAMOS EN TIERRA DE NADIE, YA QUE NO SOMOS SOCIOS, TAMPOCO EMPRESAS COMISIONISTAS Y TAMPOCO TRABAJADORES ENTONCES QUE SOMOS?

- POR OTRO LADO PUEDE SER QUE SUBAN LA TARIFA LA EATS POR LAS IMPOSICIONES DE ESTE PROYECTO PERO DE ESA ALZA SERA PARA CUBRIR A LA EMPRESA Y NO A LOS CONDUCTORES OSEA NUEVAMENTE PERJUDICADOS LOS CONDUCTORES.

- SENADORES EL 28 DE ABRIL FUIMOS PARTICIPES EN LA DESCONEXION MUNDIAL A LA CUAL FUIMOS UNOS DE LOS GREMIOS QUE ORGANIZO EL LADO CHILENO EN CONJUNTO CON LOS GREMIOS DE VIÑA DEL MAR, CONCEPCIÓN, PUERTO MONTT Y PUNTA ARENAS, MAGALLANES, ANTOFAGASTA Y TEMUCO, COQUIMBO Y SERENA ADEMAS PERTENECIENTES A CONFEDERACION QUE ESTAMOS FORMANDO VARIOS GREMIOS DEL PAIS Y TAMBIEN A LA CONFEDERACION LATINOAMERICANA EN LA CUAL NOS UNIMOS 28 PAISES.

- ANTE ESTA EVIDENCIA REAL NO PUEDEN DESCONOCER QUE EL RECLAMO ES GENERALIZADO DE TODOS LOS CONDUCTORES Y SUS ASOCIACIONES, ESTO SALIO EN TODOS LOS MEDIOS COMUNICACIONALES Y TAMBIEN REDES SOCIALES EN EL MUNDO.

- ACTUALMENTE SOMOS MAS DE 120.000.- CONDUCTORES VIGENTES Y CON LA ABISMANTE CESANTIA QUE ESTA EN ESTE MINUTO ESPERAMOS SER 200.000 EN MUY CORTO PLAZO ESTO AFECTARA A LA CONGESTION VEHICULAR Y TENDRA UN GRAN IMPACTO AMBIENTAL.

**TARIFA BASE NETA**

**TARIFAS ACTUALES QUE AFECTAN A TODO EL TRANSPORTE DEL PAIS Y LOS DESCUENTOS EN ALGUNOS VIAJES LLEGAN DESDE 25% AL 40%**



### TAXI

- IMPUESTOS PPM
- VALOR DE DERECHO
- AUTO CONVERSION A GAS
- NO PAGAN PORCENTAJE A NINGUNA APLICACIÓN
- NO TIENEN QUE PAGAR PLAN DE CEULAR
- PUEDEN TOMAR PASAJEROS EN LA VIA PÚBLICA
- PUEDEN USAR VIAS EXCLUSIVAS
- TARIFAS DIGNAS QUE PROTEGEN SU PATRIMONIO
- PERIMETRO DE EXCUSION QUE PERMITE TARIFICAR

### APPS

- IMPUESTOS 10% Y EN 3 AÑOS 17% YA QUE ES PROGRESIVO LEY TRIBUTARIA
- SOLO PERMISO DE EXPLOTACIÓN
- NO PODEMOS CONVERTIR AUTOS A GAS.
- 25% HASTA 40% PAGAMOS EN PORCENTAJE A LAS EATS
- PAGAMOS OBLIGADOS PLAN DE CEULAR

- ANDAMOS POR LAS CALLES BUSCANDO QUE NOS LLEGUEN VIAJES

- NOS BLOQUEAN SIN DERECHO A DEFENSA

- TARIFAS ABUSIVAS QUE NO PROTEGEN NUESTRO PATRIMONIO

- PERIMETRO DE EXCLUSION SIN DERECHO A TARIFAS

**LA INCONGNITA ES ¿DÓNDE ESTA LA IGUALDAD?**

QUE PEDIMOS IGUALDAD DE COMPETENCIA ENTRE TAXIS Y APLICACIONES

- MISMAS CONDICIONES

- TARIFA PISO QUE NO PUEDA SER TOCADA POR APPS CON UN POLINOMIO ESTABLECIDO Y QUE CONTEMPLE VALOR HH, GASTOS MANTENCION VEHICULO, BENCINA, REPARACIONES

- COMISION POR VIAJE DEBE SER IGUALITARIO ENTRE TAXIS Y APPS. PORQUE EFECTUAMOS EL MISMO TRANSPORTE Y TENEMOS EL MISMO GASTO

- PAGAR LOS MISMOS IMPUESTOS PRESUNTO PPM

- HOY LOS TAXIS PUEDEN TRABAJAR CON APPS CON COMISIONES DESDE EL 0% HASTA 8% DEPENDIENDO DE LAS APPS Y LES RESPETAN VALOR KILOMETRO. ESTABLECIDO EN EL POLINOMIO VIGENTE

- LOS TAXISTAS EN REGIONES NO TIENEN ESTE DERECHO SOLO A LOS SANTIAGUINOS

- **DONDE ESTA LA IGUALDAD, SI HACEMOS EL MISMO TRANSPORTE**

**CIERRE**

- POR TODO LO ANTERIORMENTE EXPUESTO Y EN CONJUNTO CON MAS DE 15 GREMIOS DE TAXIS Y VARIAS ASOCIACIONES DE REGIONES QUE FUERON NOMBRADAS ANTERIORMENTE LOGRAMOS UN ACUERDO CON LOS TAXIS EL CUAL VAMOS A RESPETAR

- COMPETENCIA
- UNA TARIFA NETA QUE HAYA IGUALDAD DE
  - DISTINTIVOS
  - LIMITAR EL PARQUE
  - SENADORES USTEDES TIENEN LA POSIBILIDAD DE HACER ALGO QUE SEA JUSTO NO FIRMEN UN CHEQUE EN BLANCO SIN CONOCER EL TAN ANSIADO REGLAMENTO QUE NUESTRA MINISTRA NO HA QUERIDO MOSTRAR
  - REPONER INDICACION QUE SÍ SE PODÍA TARIFICAR CON ARGUMENTOS LEGALES QUE SÍ LO PERMITEN, LA CUAL FUE PRESENTADA POR LOS DIPUTADOS JAIME MULET Y DANIELA CICCARDINI Y LA ANTERIOR MINISTRA DE TRANSPORTES PAOLA TAPIA
  - INCORPORAR UN NUEVO ARTÍCULO 17 SOBRE LA TARIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS
  - QUE EN EL ARTÍCULO 5 SE INCLUYA SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES, QUE SE VALIDEN A LOS PASAJEROS, YA TENEMOS VARIOS HERIDOS Y MUERTOS, Y QUE SE HAGAN RESPONSABLES DE LOS VIAJES QUE USARIOS NO PAGAN EN MODALIDAD DE EFECTIVO
  - EN EL ARTÍCULO 5 LETRA C, LA TARIFA DEBE ESTAR INCLUIDA EL TIEMPO ESTIMADO, YA QUE ESO PUEDE VARIAR SEGÚN EL HORARIO. SI ESTO NO SE INCLUYE PERJUDICARÁ MÁS AÚN LA TARIFA ACTUAL DEL CONDUCTOR

**CAUSA** **DISTINTOS GREMIOS UNIDOS POR LA MISMA**

Punta Arenas, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Coquimbo, Serena, Concepción



**La falta de regulación en las plataformas digitales lleva a la precarización del trabajo**

- Para regular las plataformas es necesario un acuerdo internacional, ha afirmado Judith Carreras, consejera en la Oficina de la OIT España. Hay realidades distintas dentro de la economía de las plataformas. No es lo mismo una plataforma de crowdworking, en la que los trabajadores realizan un servicio para un cliente que está en cualquier país del mundo, que empresas como Uber o Cabify, que intermedian entre el cliente y el trabajador para realizar un servicio que se resuelve físicamente en un mismo lugar, ha explicado Carreras. Sin embargo, ambos modelos plantean retos parecidos en términos de responsabilidad fiscal y laboral.

- "Si no se toman medidas, corremos el riesgo de uberizar toda la economía", ha advertido Ignasi Beltran de Heredia, profesor de los Estudios de Derecho y Ciencia Política de la UOC. El modelo de negocio sobre el que se sustentan algunas de estas plataformas, como Glovo o Deliveroo, "solo es viable si los prestadores de los servicios no son trabajadores por cuenta ajena", advirtió, "puesto que difícilmente subsistirían si tuvieran que asumir las mismas cargas sociales que sus competidores no digitales". Estos modelos pueden estimular el empleo, admitió, "pero a costa de la precariedad absoluta. La población no es consciente del riesgo: si se quiere economía low cost, se tendrá estado de bienestar low cost".

#### **ULTIMO ESTUDIO DE ALEJANDRO TIRACHINI Y ANDRES FIELBAUM**

[https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-020-10127-7?wt\\_mc=Internal.Event.1.SEM.ArticleAuthorOnlineFirst&utm\\_source=ArticleAuthorOnline-First&utm\\_medium=email&utm\\_content=AA\\_en\\_06082018&ArticleAuthorOnlineFirst\\_20200701](https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-020-10127-7?wt_mc=Internal.Event.1.SEM.ArticleAuthorOnlineFirst&utm_source=ArticleAuthorOnline-First&utm_medium=email&utm_content=AA_en_06082018&ArticleAuthorOnlineFirst_20200701)

¿Ustedes creen que con viajes a \$990 las aplicaciones están preocupadas por los pasajeros? La respuesta es fácil: No, porque con esta tarifa no se alcanza a hacer las mantenciones.

Seguros que dicen tener no funcionan porque la letra chica dice que el conductor debe tener otro, para que se active.

Cuando tenemos un accidente nos bloquean el nivel de rotación, lo que se debe a que los conductores no son capaces de hacer mantenciones y cambiar vehículos.

**El Vocero de CONATACH, señor Claudio Morales,** expuso que estiman que no hay nada que deba ser regulado, como pretende la iniciativa legal, dado que hace más de un siglo cumplen con las condiciones que se imponen en las regulaciones para prestar el servicio de transporte menor.

Afirmó que las plataformas de aplicaciones llegaron a Chile bajo un vacío legal y no pagan impuestos en Chile.

Señaló que en el primer Gobierno del actual Presidente la Corfo recibió a los representantes de Cabify y les otorgó financiamiento por \$20.000 millones para instalarse, y en cambio la Corfo jamás ha recibido a un taxista. Añadió que posteriormente se entregaron 120 cupos de taxi a Transvip, lo que rompe cualquier igualdad con el resto de los dueños de taxis.

Sostuvo que hablaron con la señora Ministra para tener aplicación piloto y el Ministerio abandonó la mesa de trabajo. Dicha aplicación incluía la posibilidad de fiscalizar a las aplicaciones. Se proponía que de la tarifa se descontara un 6%, en que un 3% sería por los costos de la aplicación y el otro 3% para crear un fondo que fuera en ayuda de los taxistas, para que no se transformen en una carga para el Estado.

Planteó que las comisiones de Trabajo de ambas Cámaras deberían haber analizado la iniciativa en informe, y probablemente la habrían modificado de manera relevante, dado que se trata de un mal proyecto.

Subrayó que las plataformas de aplicaciones hablan de la tecnología que traen, pero no existe vínculo laboral con los trabajadores, a los que dejan abandonados.

Afirmó que no existe voluntad en el Gobierno para apoyarlos y concluyó indicando que mientras en la actualidad se encuentran regulados por un decreto, esta nueva regulación se hará por una ley que los pasará a llevar completamente.

**El Gerente de Asuntos Gubernamentales de UBER CHILE, señor Nicolás Sánchez**, efectuó la siguiente presentación en formato power point:

**Proyecto de Ley que regula a las Aplicaciones de Transporte Remunerado de Pasajeros y los Servicios que a través de ella se prestan**

## Uber en Chile

Seis años poniendo en movimiento las ciudades entre Arica y Punta Arenas.



El rol de nuestra tecnología es la intermediación


- Nuestra plataforma tecnológica permite la **conexión en tiempo real entre oferta y demanda.**

- **Se debe distinguir** entre el servicio prestado por la plataforma (**intermediación tecnológica**), con el servicio prestado por conductor al cliente final (**servicio de transporte**).



## Perfil de los socios conductores

**Conductores**



Principal segmento etario	<b>35-45 años</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mayoritariamente segmento adulto joven.</li> <li>→ Padres y madres con familia (niños).</li> </ul>
% participación de extranjeros	<b>9%</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bajo en comparación con delivery (54%).</li> <li>→ Dificultad para acceder a licencia de conducir.</li> </ul>
Promedio de horas semanales de conexión	<b>18 Horas semanales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 3.5 horas diarias de uso promedio.</li> </ul>
% que usa 2 o más aplicaciones	<b>54%</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mayoritariamente uso múltiple de apps.</li> <li>→ Alto nivel de competencia en la industria.</li> </ul>
Permanencia promedio en la plataforma	<b>7.4 meses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Alta rotación e intermitencia en la prestación de servicios.</li> </ul>
que complementa ingresos / Tiene otra actividad principal	<b>87%</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mayoritariamente es fuente complementaria.</li> <li>→ Escenario económico podría cambiar la tendencia.</li> </ul>

Fuentes: CNP (2018)  
BID (2019)

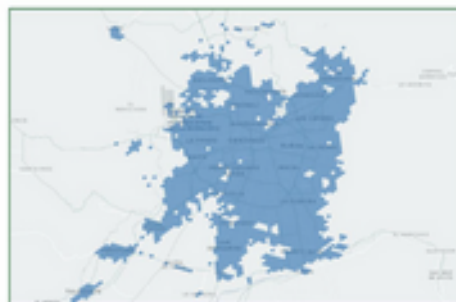
## Uber en Santiago

Uber dejó de ser un servicio exclusivo y se presenta como una alternativa transversal de amplia cobertura

| 2015



| 2020



## Uber en Regiones

Uso extendido en el territorio, conectando centros urbanos



**Iquique**  
**32.741**  
Usuarios

Iquique-Alto  
Hospicio



**Valparaíso**  
**221.962**  
Usuarios

Quillota-La Calera-  
Limache-Villa  
Alemana



**Rancagua**  
**63.936**  
Usuarios

Rancagua-  
Graneros-  
Requínoa



**La Serena**  
**78.002**  
Usuarios

Coquimbo-La  
Serena- Ovalle

**Compartimos la necesidad de un marco regulatorio para las plataformas tecnológicas asociadas al transporte en Chile**

Aspectos del proyecto que requieren revisión



**Los efectos de estas medidas deben ser revisados de acuerdo al contexto social y económico que vive el país**

- Menos oportunidades de generar ingresos para miles de familias
- Servicio dejará de estar disponible en regiones completas
- El mayor impacto se generará en ciudades de menores ingresos

### Antigüedad de vehículos

Serío impacto a las oportunidades que brinda la tecnología

Qué establece el proyecto

→ **Primeros 3 años de la ley:** 6 años de antigüedad

→ **Después del tercer año:** 3 años de antigüedad

La mitad de los conductores quedarán impedidos de continuar prestando servicios

4.2 años

Antigüedad promedio de automóviles inscritos en la aplicación

44%

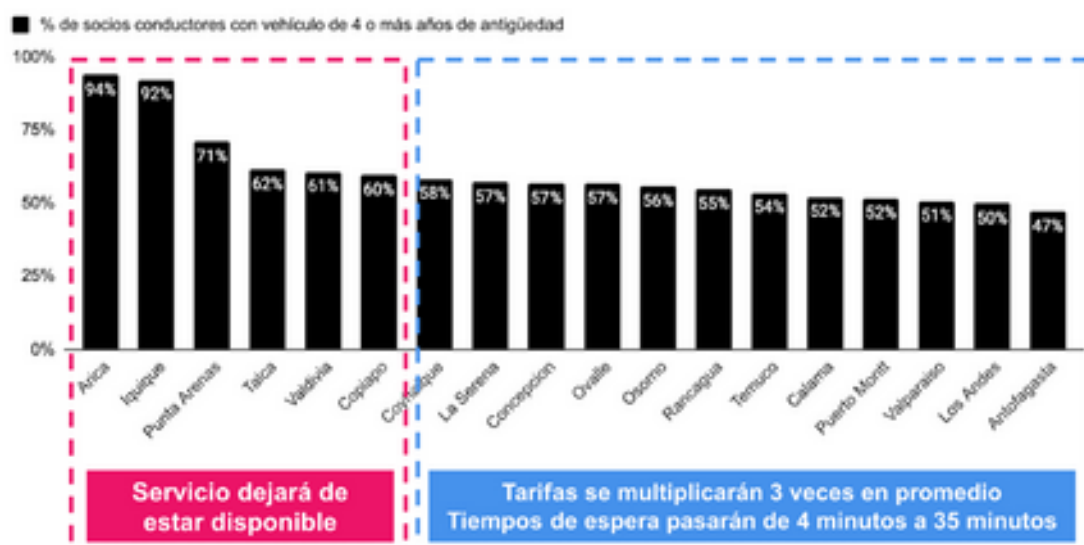
De los socios conductores de **Santiago** quedarán impedidos de continuar prestando servicios

57%

De los socios conductores de **Regiones de Chile** quedarán impedidos de continuar prestando servicios

### Antigüedad de vehículos

las tarifas Ciudades completas sin servicio y fuerte alza en



### Antigüedad de vehículos

El proyecto se aleja de la experiencia internacional

### Reglas de antigüedad de vehículos en otras regulaciones vigentes

América Latina			Canadá y E.E.U.U			Australia			Europa		
Bolivia	La Paz	7	Canada	Alberta	10	Australia	Adelaide	8	España	Nacional	6
Brasil	Brasilia	8		British Columbia	9		New South Wales	10	Francia	Nacional	6
	Río de Janeiro	8		Manitoba	10		Queensland	10			
	Sao Paulo	8		Ottawa	10		Sydney	10			
Mexico	Chihuahua	7		Toronto	7		Victoria	10			
	Ciudad de México	6		Quebec	9						
	Monterrey	7	Colorado	15							
	Oregón	7	Illinois	15							
			EEUU	Los Angeles	10	<div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <h2 style="margin: 0;">10 años</h2> <p style="margin: 0; font-size: small;">Es la antigüedad promedio establecida en las regulaciones vigentes a nivel mundial</p> </div>					
				Miami	15						
				New York	12						
				Seattle	10						
				Texas	15						
				Virginia	15						
				Washington DC	10						

### Licencia Profesional

Serío impacto a las oportunidades que brinda la tecnología

<b>Qué establece el proyecto</b>	<p>→ <b>Primeros 18 meses de la ley:</b> No será exigible la licencia profesional</p> <p>→ <b>Después de los 18 meses:</b> Será obligatoria la licencia profesional</p>
----------------------------------	---

70% de los conductores quedarán impedidos de continuar prestando servicios

## 70.000

Socios conductores requerirían acceder al curso para poder cumplir con el requisito

## 8 a 10 años

Demorarán los socios conductores en acceder a la licencia profesional bajo la modalidad de cursos presenciales

## Nueva modalidad e-learning

Requiere mayor desarrollo y flexibilidad. Continúa siendo una fuerte barrera de entrada.

### Licencia Profesional

Curso bajo modalidad presencial no es una alternativa viable



**Nuevamente, los más impactados serán los socios conductores de regiones**

### Licencia Profesional

La nueva modalidad e-learning requiere mayor flexibilidad

**En realidad, se trata de un sistema híbrido que sigue siendo muy extenso y con un fuerte componente presencial**

**120**

Horas en  
modalidad virtual

**30**

Clases  
presenciales

**80%**

Asistencia  
mínima en  
módulos  
virtuales

**100%**

Asistencia  
requerido  
para clases  
presenciales

**El nuevo sistema  
no resuelve el  
problema de  
accesibilidad**

- **Duración:** En la práctica se mantienen 3 meses de cursos.
- **Clases presenciales:** Genera una fuerte barrera de entrada en ciudades sin escuelas (en regiones I, II, III, VIII, IX, XI y XII no se imparten cursos A-1).

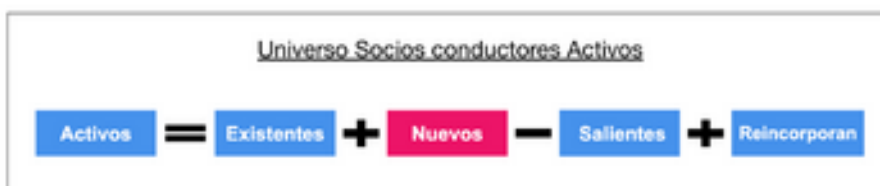
Considerando que el sistema aún no se implementa y que no resuelve el principal obstáculo (acceso), consideramos que 18 meses de vacancia resultan insuficientes

**Congelamiento de inscripciones de nuevos conductores**

Cerrando oportunidades cuando más se necesitan

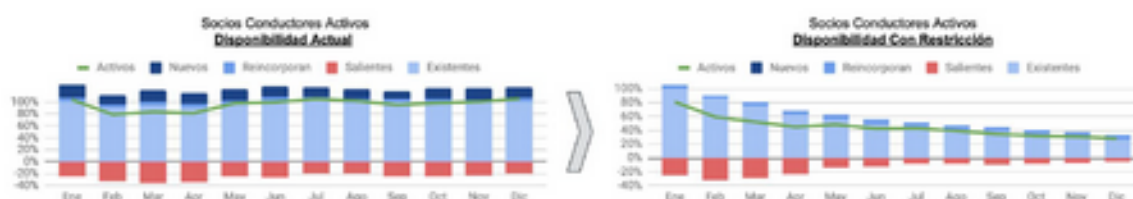
Qué establece el proyecto	→ <b>Primeros 6 meses de la ley:</b> Se permite la inscripción de conductores
	→ <b>Luego de 6 meses:</b> Las inscripciones estarán suspendidas por 18 meses

**El proyecto no está considerando que el universo de Socios Conductores es dinámico, ya que se renueva de manera constante.**



**Esta norma generará un serio impacto social y económico**

Conductores y usuarios serán afectados



- 1** A los seis meses de congelamiento, sólo un 35% de los viajes solicitados tendrían un socio conductor disponible, lo que impulsará una tarifa 3 veces superior a la actual y tiempos de espera 2,6 veces superiores.
- 1** Luego de doce meses, sólo un 20% del universo de conductores subsistiría. La tecnología sólo estaría disponible en sectores de altos ingresos.

El **Honorable Senador señor Coloma** pidió tener a la vista legislación comparada en la materia, por ejemplo, en materia de licencias de conducir y también en antigüedad del parque automotor.

El **Honorable Senador señor García** planteó la conveniencia de contar con información que pudieran proporcionar el Servicio de Impuestos Internos y la Dirección Nacional del Trabajo.

El **Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González**, señaló que el núcleo del proyecto de ley no está siendo discutido, porque aspectos como la antigüedad de los vehículos, la precarización laboral o una plataforma de propiedad estatal no son los aspectos centrales de la iniciativa, su cuerpo central se encuentra asentado.

Agregó que la parte laboral está siendo abordada en una mesa de trabajo y en dos proyectos de ley, un mensaje y una moción parlamentaria.

Estimó que nadie quedará contento con la iniciativa, lo que puede ser su virtud, porque muestra que no privilegia a ningún sector y tiene en el centro al usuario.

### SESIÓN CELEBRADA EL 11 DE AGOSTO DE 2020

La Comisión escuchó a la **Presidenta de AGRETRAPTUR A.G. (AGTPT) Chile Región de Coquimbo, señora Solange Latournerie**, quien efectuó una presentación, en formato power point, del siguiente tenor:

- Forman parte de ACUA CHILE.

#### ¿Los Conductores trabajan 2 horas diarias?

NO, trabajamos entre 8 a 15 horas, pero en distintas apps, para optimizar sus ganancias, buscando la manera de rentabilizar lo mejor posible.

Las EATS Tienen Seguros para una buena imagen.

- Si, pero funcionan siempre y cuando el conductor tenga otro seguro personal contra daños materiales, y como estamos ejerciendo una labor que no está legalizada, nos vemos obligados a mentir a la Cía. de Seguros.

- Porque además es casi imposible pagar actualmente con las rebajas arbitrarias y abusivas de tarifas y comisiones que llegan al 49%, eso se llama explotación, ellos no invierten solo exigen.

- Si el conductor arrienda auto para trabajar No tiene acceso a tomar un seguro, solo el dueño del auto y ellos tampoco aseguran, le cobran al conductor si tiene algún accidente, ellos tampoco pagan impuestos por el valor del arriendo ni son fiscalizados, no pagan partes, corrales ni grúa.

¿Por qué es tan alto el porcentaje de deserción de los conductores en las Eats?

- El conductor perdió su vehículo en accidente.
- El conductor no puede realizar las

mantenciones ya no es rentable, (aceite, neumáticos, choques, frenos etc).

- El conductor se da cuenta al cabo de un tiempo que lo que gasta versus lo que ingresa no es equilibrado, No alcanzara para ahorra y cambiar vehículo 35% depreciación anual.

- La cantidad de asaltos sufridos y sin ningún tipo de ayuda por parte de las EATS.

- Conductores a quienes no les pagan una carrera en efectivo, o las diferencias por cambio de destino del pasajero y son bloqueados por reclamar o dejan de asignarles viajes, no reciben capacitación.

### **¿Por qué las Eats necesitan tantos vehículos para funcionar?**

- Porque saben que los conductores van a perder el vehículo, no podrán mantenerlos, y tienen muy claro que dejaran de trabajar en un tiempo no mayor a 8 meses.

- Los cálculos de los algoritmos tienen calculado todo y saben que están trabajando bajos los costos de mantención.

- Las EAT saben que se retiran cuando se dan cuenta que no ganan lo suficiente para comer, combustible y pagar el arriendo o cuota de compra, ya que la comisión es mucho mayor a lo acordado y que le rebajan y fijan tarifas a su antojo.

### **¿LAS EATS SE PREOCUPAN REALMENTE POR LOS PASAJEROS O CLIENTES?**

- **NO**, si lo hicieran tendría una oficina para atender sus reclamos y en la actualidad no la tienen.

- Si saben que con tarifas de 550 pesos por viaje no se financian ¿No les parece un riesgo que un auto no alcance a cubrir gastos de mantención? cambio de frenos, aceite, cada día los conductores extienden más el kilometraje entre sus mantenciones por un tema de costo.

### **Las Eats por qué no quieren ser empresa de transporte.**

- Por las responsabilidades que ello conlleva, tanto hacia los usuarios pasajeros como con los conductores.

- Por el impuesto sobre el monto cobrado al pasajero y porcentaje de comisión al conductor.

- Por la responsabilidad laboral que hoy eluden.

### **¿Por qué Ministerio de Transportes no ejerce la misma política de fiscalización y requisa?**

- Decreto 212 no están los taxis autorizados por ley a trabajar en aplicaciones y no les requisan el vehículo como tampoco son multados por infringir la ley.

- Municipalidades nos retienen los vehículos hasta 20 días.

- No nos permiten pagar el parte antes de los 5 días.

- Nos fiscalizan y requisan por fotos enviadas por los taxistas al whatsapp de autoridad del Ministerio de Transportes regional.

- Dónde está la igualdad de cancha que el presidente **Sebastián Piñera** ofreció el 2018.

### **Trabajadores de primera y segunda categoría**

- Taxis
- Taxis con tarifa \$700 el kilometro
- Taxis con comisión apps de un 0% al 8%
- Autos de aplicaciones
- Comisiones desde 25 y llegan hasta el 49%
- Tarifas 150 pesos valor km
- Entre más largo el viaje más económico es, entonces la pregunta es: ¿está sumando los kilómetros el algoritmo del terror?

### **Obtener licencia Profesional A2 y A4**

- Hoy nos toma 150 horas de clases teóricas en sala (son 5 semanas lunes a viernes).

- La clase práctica es solo 1 hora (conducir una van y un camión  $\frac{3}{4}$  una sola vez).

- Hemos tenido más de 4 años para sacarla.

- ¿Por qué las Eats no se preocuparon todo

este tiempo de capacitar a sus conductores o realizaron convenios para obtenerla? porque quieren evadir su responsabilidad en esto solicitando una sola licencia clase B con el cuento que se creará cesantía y que son 2 semanas de práctica (**Falso**).

- Los conductores con clase B ya tienen el teórico y la práctica para conducir autos, que es el único tipo de vehículos que hasta hoy aceptan en las APP.

### **Sugerimos**

- Mínimo 4 años de experiencia con licencia, hoja de vida impecable, estamos conscientes que la seguridad del pasajero es prioridad.

- Cambiar formato de licencia clase A2 o crear una **licencia B – 2 para app**.

- Que incluya servicio de atención al cliente, presentación personal y dicción.

- Primeros auxilios básicos en espera de la atención profesional.

- Responsabilidad civil.

### **NO AL CARPOOLING, ELIMINARÁ EL TRABAJO DE LOS COLECTIVOS**

- Ya quedó especificado en el proyecto, que **no** se haría este sistema porque provocaría la desaparición de los colectivos y sus conductores.

- ¡ESE ES **SU** NICHOS DE TRABAJO!

- Las Eats ganarán por comisión de cada pasajero, al conductor se le paga desde el punto de inicio y destino final, no los desvíos ya que son tarifas fijas y no son recalculadas, esos kms los asume el conductor.

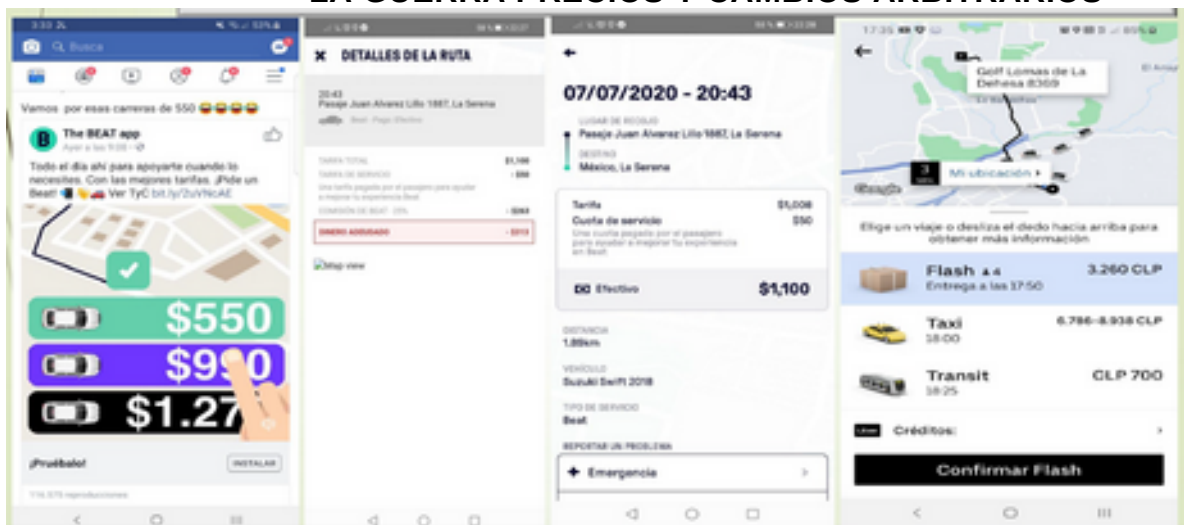
- Se multiplica la posibilidad de asalto al pasajero y a conductores por 4 (personas desconocidas).

### **Qué les pedimos**

- Que no se dejen envolver por el lenguaje engañoso que usan las Eats, que nos protejan como a cualquier ciudadano chileno con obligaciones y derechos.

- El transporte no ha cambiado, antes se hacía por teléfono (llamada) hoy es vía internet.
- Que haya un equilibrio entre autos prestando el servicio versus pasajeros.
- Que nos den el tiempo suficiente para obtener la licencia (12 meses A2 /B2).
- Un plazo de 5 años para renovar nuestros vehículos y que la antigüedad de los mismos sea máxima de 10 años.
- Igualdad de cancha tanto en exigencias, beneficios, como también en tarifas.
- Que la competencia sea **leal** entre conductores de APP y los taxis
- Que las Eats hagan un esfuerzo por mantener a sus conductores en mejores condiciones y seguridad.
- Que los pasajeros entreguen la imagen de su cédula de identidad o tarjeta al momento de abrir una cuenta en aplicaciones, así verificar su identidad. Que las aplicaciones estén obligadas a corroborar mediante certificado de antecedentes, igualdad para ambos lados.
- Que la documentación de los conductores sea obligatoria entregarla en forma presencial, el photoshop aguanta mucho y se pueden adular papeles de antecedentes y más.

### LA GUERRA PRECIOS Y CAMBIOS ARBITRARIOS



**PEDIMOS IGUALDAD DE COMPETENCIA ENTRE TAXIS Y APLICACIONES**

LAS MISMAS CONDICIONES PARA DESEMPEÑAR EL SERVICIO

- TARIFA PISO, QUE **NO PUEDA SER TOCADA POR APPS**, CON UN POLINOMIO ESTABLECIDO Y QUE CONTEMPLA VALOR

R HH, GASTOS MANTENCION VEHICULO, BENCINA, REPARACIONES

- COMISION POR VIAJE DEBE SER IGUALITARIO ENTRE TAXIS Y APPS. PORQUE EFECTUAMOS EL MISMO SERVICIO DE TRANSPORTE - TENEMOS LOS MISMOS GASTOS Y LOS MISMOS DERECHOS

- PAGAR LOS MISMOS IMPUESTOS PRESUNTO PPM.

- HOY LOS TAXIS PUEDEN TRABAJAR CON APPS CON COMISIONES DESDE EL 0% HASTA 8% DEPENDIENDO DE LAS APPS Y LES RESPETAN VALOR KILOMETRO. ESTABLECIDO EN EL POLINOMIO VIGENTE.

- LOS TAXISTAS EN REGIONES NO TIENEN ESTE DERECHO, SOLO A LOS SANTIAGUINOS.

- **DÓNDE ESTA LA IGUALDAD, SI HACEMOS EL MISMO TRANSPORTE.**

**DISTINTOS GREMIOS UNIDOS POR LA MISMA CAUSA**

**Punta Arenas, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Coquimbo, Serena, Concepción, Antofagasta y Santiago**



ULTIMO ESTUDIO DE ALEJANDRO TIRACHINI Y ANDRES FIELBAUM AÑO 2020

[https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-020-10127-7?wt\\_mc=Internal.Event.1.SEM.ArticleAuthorOnlineFirst&utm\\_source=ArticleAuthorOnlineFirst&utm\\_medium=email&utm\\_content=AA\\_en\\_06082018&ArticleAuthorOnlineFirst\\_20200701](https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-020-10127-7?wt_mc=Internal.Event.1.SEM.ArticleAuthorOnlineFirst&utm_source=ArticleAuthorOnlineFirst&utm_medium=email&utm_content=AA_en_06082018&ArticleAuthorOnlineFirst_20200701)

A continuación, la Comisión escuchó al **Presidente de Mi Taxi Colectivo F.G. (Ñuble y Bío Bío) - (Secretario Nacional - Conatacoch C.G.)**, señor **Marcelo Villalobos**, quien efectuó una presentación, en formato power point, del siguiente tenor:

**CUESTION PREVIA:**

La ley N° 19.857, autoriza el establecimiento de las Empresas Individuales de Responsabilidad (E.I.R.L).

- Con la creación de la **E.I.R.L.**, separas el patrimonio propio del patrimonio de la empresa.
- Con ello la **E.I.R.L** si llegase a tener problemas; como el estallido social y/o la crisis sanitaria COVID-19; y no pudiese pagar algunos créditos bancarios y hay embargo, el dueño de la empresa no ve afectados sus bienes personales y/o familiares, asegurando la estabilidad y bienestar familiar.

**BOLETIN 11.934-15**  
**REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN.**

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS POR LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES	PROPUESTA	TEXTO FINAL
<p>Artículo 3.- El Registro será de consulta pública.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Inciso final:</p> <p>Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores sean personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas empresas de aplicación de transportes.</p>	<p>Agregar lo siguiente</p> <p>"y/o E.I.R.L." (Empresas individuales de Responsabilidad limitada)</p> <p>después de las palabras "personas naturales", quedando el texto de la siguiente</p>	<p>Artículo 3.- El Registro será de consulta pública.</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Inciso final:</p> <p>Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores sean personas naturales y/o E.I.R.L. (Empresas individuales de Responsabilidad limitada). No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas empresas de aplicación de transportes."</p>

**Impuestos y tributos de otros modos de transporte:**

- **RESOLUCION N° 5.879, DE 1999.** Elimina obligatoriedad de presentar declaración de Inicio de Actividades y de dar aviso de Término de Giro a los contribuyentes que exploten a cualquier título vehículos destinados al transporte terrestre de pasajeros.

- **Declaración de Impuestos Mensuales (F29),** Los contribuyentes acogidos al régimen de Renta Presunta, deben efectuar Pagos Provisionales Mensuales (PPM), equivalentes a un 0,3%

sobre el valor corriente en plaza de los vehículos, mediante el Formulario 29 de Declaración Mensual y Pago Simultáneo de acuerdo a la letra e) del artículo 84 de la LIR. **Se excepcionarán de esta obligación** las personas naturales cuya presunción de renta determinada en cada mes del ejercicio comercial respectivo, sobre el conjunto de los vehículos que explote **no exceda de una unidad tributaria anual**.

**- LEY SOBRE IMPUESTO A LA RENTA**

Artículo 34 (renta presunta), se presume de derecho que la renta líquida imponible de los contribuyentes que exploten vehículos de transporte de carga o pasajeros, es igual al 10% del valor corriente en plaza de los vehículos.

**- Los choferes de taxis colectivos** que no son propietarios de los vehículos que conducen tributan con el impuesto único de Segunda Categoría con tasa del 3,5% sobre el monto de dos unidades tributarias mensuales, sin derecho a deducción alguna.

El **Honorable Senador señor Lagos** consultó por la situación de las personas que deben pagar en efectivo y no lo hacen al terminar el viaje, si efectivamente es un costo que asume el conductor de la aplicación.

La **señora Latournerie** señaló que recién al llegar a destino se enteran de la forma de pago, por lo que si el usuario no paga, se asume que la responsabilidad es del conductor en relación a hacerse cargo del cobro, incluyendo el cobro de la comisión de la aplicación. Agregó que no existe una previsión acerca del kilometraje a recorrer para recoger un pasajero y la distancia del viaje a efectuar, por lo que se pueden hacer 15 kms de recorrido para recoger un pasajero que realiza un viaje de 500 metros, por lo que el conductor sufre un serio perjuicio.

En **sesión de 24 de agosto de 2021**, la Comisión escuchó al **Director del Servicio de Impuestos Internos, señor Fernando Barraza**, quien efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

**Proyecto de ley regula Empresa de Aplicación de Transporte**

REGULA APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN.

**ÍNDICE**

- TEXTO DE MOCIONES PARLAMENTARIAS
- ALGUNOS COMENTARIOS

### **TEXTO DE MOCIONES PARLAMENTARIAS**

#### REGULA EMPRESA APLICACIÓN DE TRANSPORTE

1) Define Empresa de Aplicación de Transporte "EAT": toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido.

2) Para todos los efectos se consideran empresas de transporte remunerado de pasajeros y sus servicios serán calificados de pasajeros como servicios de transporte remunerado de pasajeros.

3) Crea registro electrónico de nómina de EAT y de conductores habilitados a cargo de la Subsecretaría de Transportes. Antecedentes (algunos):

a) Constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario y domicilio en Chile.

b) Individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT y su domicilio en Chile.

c) Descripción y denominación de los servicios.

d) Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región.

4) Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las EAT deben inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos legales.

5) Las EAT deben registrar y mantener disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, información sobre operaciones.

6) El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar anualmente al Servicio de Impuestos Internos, en la forma que este determine (resolución), los antecedentes de que disponga en el Registro sobre conductores

habilitados y los vehículos adscritos por cada región.

7) Establece sanciones a las EAT y conductores que no cumplan obligaciones legales (en particular, no registro).

### **ALGUNOS COMENTARIOS**

1) En la medida que exige constituirse en Chile, las EAT:

a) En renta tributan como cualquier contribuyente (primera categoría e impuestos finales).

b) No afectas a “IVA digital” de la nueva letra n) del artículo 8º bis de la Ley sobre Impuesto a las Ventas y Servicios, LIVS (solo aplica a prestadores domiciliados o residentes en el extranjero).

2) Las EAT estarán exentas de IVA por el N° 3 del artículo 13 de la LIVS, que libera IVA a las empresas de movilización urbana, interurbana, interprovincial y rural, respecto de los ingresos provenientes del transporte de pasajeros (“para todos los efectos se consideran empresas de transporte remunerado de pasajeros y sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros”).

3) No regula la situación tributaria de los conductores. Luego, por aplicación de las reglas generales debiera entenderse que para el conductor la renta siempre será de fuente chilena, porque proviene del ejercicio de una actividad en Chile, pudiendo tributar como trabajador dependiente o independiente (según como se estructure su relación contractual con la EAT).

4) Considerando que la plataforma se constituye en Chile, se aplican las reglas generales de retención y pago del impuesto:

a) Trabajador **dependiente**: EAT que paga la renta debe retener el IUSC y enterarlo en arcas fiscales hasta el día 12 del mes siguiente. (art. 74 N°1 y 78 de la LIR)

b) Trabajador **independiente**: el trabajador debe emitir boleta de honorarios electrónica y la plataforma debe retener y pagar el impuesto con una tasa provisional. Artículo 74 N°2 LIR. (11,5% durante 2021 subiendo gradualmente hasta llegar a 27% el 2028). En el mes de abril, el propio trabajador debe declarar y pagar el IGC en Formulario 22, sirviéndole de crédito la retención efectuada y pagada en el año anterior.

El **Honorable Senador señor Coloma** consultó qué ocurrirá en materia de ingresos fiscales, tomando en cuenta que al constituirse en Chile las empresas dejarán de tributar por el llamado impuesto digital y la actividad de transporte se encuentra exenta en nuestro país de IVA, pero comenzarán a tributar conforme a regla general por impuesto a la renta.

El **señor Director** respondió que lo afirmado es correcto y no cuentan con estimaciones acerca de lo que podría tributarse por impuesto a la renta.

Enseguida, la Comisión escuchó a la **Directora del Trabajo, señora Lilia Jerez**, quien expuso que los aspectos laborales no son tratados en esta iniciativa legal y son analizados en otro proyecto de ley, boletín N° 13.496-13, en segundo trámite constitucional, que establece definiciones de lo que se entiende por aplicaciones y por trabajadores dependientes o independientes.

Mencionó que a la Dirección del Trabajo le corresponde la interpretación de la normativa vigente, lo que sumado al proyecto de ley en tramitación en la Cámara de Diputados limita los posibles comentarios de la entidad que dirige.

El **asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río**, recordó que el otro proyecto citado proviene de una moción parlamentaria y fue aprobado en primer trámite por una amplia mayoría el 1 de abril de 2021, y es probable que sea analizado nuevamente por el Senado en un tercer trámite.

A continuación, la Comisión escuchó a la **Asociación de Plataformas de Movilidad, ACHIPLAM, cuyo Presidente, señor Felipe Simonsohn**, efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

#### **Sobre ACHIPLAM AG.**

- **Somos el primer gremio** de plataformas tecnológicas asociadas del sector.

- **Actualmente la Asociación tiene 11 miembros**, entre los cuales hay representantes de empresas nacionales e internacionales.

- **Todas estas empresas abarcan un amplio abanico de servicios y unidades de negocio, desde el *delivery* (entrega); micromovilidad compartida (*scooters*, bicicletas); autos compartidos; *ride-hailing* (transporte de pasajeros); venta de servicios y productos.**



## El Impacto Social y Económico de las Plataformas

- **Impulso de la Economía:** buena parte del comercio hizo frente a las restricciones de la pandemia gracias a las plataformas digitales, permitiendo abastecer a la población de bienes esenciales.

- **Alternativa democrática para generar ingresos:** cualquier persona con un vehículo de determinadas características y licencia de conducir, puede generar ingresos a través de las plataformas, con libertad de jornada y horarios.

- **Contribución fiscal:** en un año de vigencia, la ley de IVA Digital permitió recaudar 150 mil millones de pesos; el doble de lo proyectado por los legisladores. Hoy, más de 190 plataformas pagan IVA.

- **Ingresos seguros para todos:** según estudio de la UC (David Bravo), en los últimos 2 años:

- Cerca de 190 mil personas obtuvieron ingresos ofreciendo servicios a través de plataformas.

- Más de la mitad de los hogares chilenos usan apps.

- Del primer quintil de ingresos, casi un tercio las utiliza.

- **Abren oportunidades e innovación:** las plataformas han permitido una generación de ingresos expedita y fácil para emprendedores, restaurantes e incluso los propios taxis (+50% del parque de taxis usan apps).

### Valoramos:

- **El proyecto de ley formaliza una actividad económica relevante:** se trata de la demanda más urgente de las distintas Asociaciones de Conductores del país.

- **Aplica estándares para este servicio:** el creciente mundo de las plataformas requiere el cumplimiento de reglas mínimas que hagan más sustentable la actividad.

- **Considera gradualidad de la regulación:** es muy importante que exista un régimen transitorio lo suficientemente amplio, que permita a los conductores adaptarse a las nuevas normas que les afectarán, sobre todo en contexto post pandemia.

### Nuestras propuestas

#### Sobre el Cierre del Registro de Conductores

Limita las posibilidades de acceder a generar ingresos y genera distorsiones a la competencia.

El limitar la inscripción de conductores, permitirá que haya apps con una posición dominante, limitando la posibilidad de que nuevos chilenos generen ingresos, por lo que habría un probable mercado negro de cuentas.

Proponemos **extender a 36 meses la puesta en marcha de este artículo**, permitiendo al MTT tener más y mejor evidencia para determinar el número de conductores que deberían poder conducir y a su vez impactar de mejor manera el sistema.

#### Antigüedad de vehículos

**En algunas ciudades, entre el 60% y 90% de los conductores podría quedar inhabilitado de conducir.** Establecer como límite 3 años, y 6 años transitoriamente, de antigüedad, no se condice con la realidad del parque vehicular nacional, donde el promedio es de 9.5, ni tampoco con la realidad internacional, donde en promedio este tipo de regulaciones exige 10 años de antigüedad.

Proponemos fijar un requisito más realista a los vehículos y **extender a 36 meses la puesta en marcha de este artículo**, permitiendo a los conductores ahorrar para renovar sus autos y normalizar los precios.

#### Licencia de Conducir Profesional

**Menos del 20% de los socios conductores tie-**

**ne licencia profesional.** Establecer una licencia profesional tiene un alto costo transaccional, tanto por las horas que se deben invertir como también por el costo de éstas, lo que no se condice con la realidad de los conductores que manejan, en promedio, 3,5 horas por día (el curso requiere 38 días para obtener la licencia).

Proponemos **extender a 36 meses la puesta en marcha de este artículo**, e incorporar la alternativa de Cursos de Certificación de Competencias ad hoc para conductores de plataformas como planteó el Automóvil Club.

### **Sedán y Motor 1.500 cc**

**Seis de los diez modelos de autos más vendidos en Chile no cumple con este requisito.**

El establecer, entre otras cosas, que los vehículos deban ser sedán o tener un motor de más de 1.500 cc, dejaría fuera de normativa a los SUV y todos los autos nuevos que tengan una cilindrada menor a 1.500 cc.

Proponemos eliminar este requerimiento y como alternativa **extender a 36 meses la puesta en marcha de este artículo**, tiempo necesario para que los socios conductores puedan actualizar sus vehículos.

### **Prohibición al *Carpooling***

**Va en contra de la tendencia mundial de fomentar este tipo de transporte**, que permite disminuir la congestión vehicular, reducir las emisiones y ofrecer una alternativa complementaria más accesible a los usuarios.

Proponemos **permitir el *carpooling***, suspendiendo su puesta en marcha mientras se supera la pandemia.

### **En resumen:**

- **Las aplicaciones de movilidad han impulsado la economía y beneficiado a miles de conductores**, que ven en éstas una alternativa flexible, independiente y autónoma para generar ingresos.

- **Es urgente legislar y regular a esta industria**, permitiendo que los socios conductores puedan realizar esta actividad de manera segura y regulada.

- **Proponemos un plazo de adecuación de 3 años**, evitando que las barreras de entrada que dispone el proyecto de ley afecten de manera inmediata y de golpe a las miles de familias que ven en

las aplicaciones una fuente de ingreso.

El **Honorable Senador señor Lagos** preguntó cuál sería la razón de la prohibición de *carpooling*.

El **señor Simonsohn** respondió que no se entiende que se prohíba una opción que disminuye el número de vehículos en las calles, lo que va contra todas las tendencias actuales a nivel mundial.

El **Jefe de Gabinete de la Ministra Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, celebró que se retomara la tramitación de la iniciativa legal. Agregó que durante el tiempo intermedio avanzó el proyecto que se mencionó acerca de los aspectos laborales.

Estimó que el presente proyecto ha sido bien calibrado en los trámites anteriores y se han recogido las opiniones de expertos e involucrados.

Respecto del llamado *carpooling*, señaló que el transporte colectivo se encuentra reconocido como transporte público e incluso en la Región Metropolitana existen perímetros de exclusión y normativa con numerosas exigencias referidas a ese tipo de transporte, por lo que los legisladores han optado por mantener esta línea al margen de la regulación que se discute, sin perjuicio de que en el futuro se discutan nuevas alternativas.

En relación a lo expuesto acerca del cilindraje, observó que se protege la seguridad de los pasajeros y la igualdad entre los distintos actores involucrados.

El **Honorable Senador señor Coloma** manifestó que la Comisión de Hacienda debe pronunciarse sobre 4 ó 5 aspectos de la iniciativa legal, siendo de otra índole los aspectos principales, que fueron tratados en profundidad por las comisiones que analizaron la iniciativa anteriormente.

Consultó al representante de ACHIPLAM acerca de información de la potencial recaudación que se generaría.

El **señor Simonsohn** señaló que escapa a una asociación gremial pronunciarse sobre ese aspecto, porque implica levantar datos sensibles de los asociados, pero indicó que si se aprueba un proyecto que disminuye el mercado y lo restringe, inevitablemente conducirá a una menor tributación y recaudación.

Enseguida, la Comisión escuchó al representante de la **Confederación de Taxis de Regiones, señores Luis Dubó (La**

**Serena**), quien expuso acerca de dos materias, primero, en relación al IVA, que aquellos transportistas que se encuentran exentos son los del transporte público, pero no necesariamente el resto del transporte.

En segundo lugar, en relación al aspecto laboral, en que los conductores dependen de una empresa privada y los pasajeros son asignados a través de la respectiva empresa y no como ocurre en el transporte público, en que el pasajero libremente toma el transporte en la vía pública, lo que los diferencia profundamente.

Según la categoría del vehículo, indicó que se encuentran regulados de diferente modo, y estimó improbable que las empresas de aplicaciones de transporte quieran someterse a esa misma regulación.

### **SESIÓN CELEBRADA EL 2 DE MARZO DE 2022**

La **Ministra, señora Gloria Hutt**, manifestó que cada mes que pasa se evidencia la importancia de estas formas de transporte, especialmente en zonas urbanas, por lo que se hace cada vez más necesario regularlos, emparejando la competencia con otros proveedores del servicio y entregando información a las personas que redunden en su protección.

- - -

### **DISCUSIÓN**

De conformidad con su competencia, la Comisión de Hacienda se pronunció respecto de las siguientes disposiciones del proyecto de ley: artículos 2; 3 inciso tercero; 7 inciso primero; 11 letra e); 12; 13, y 14, permanentes, y artículo quinto transitorio. Lo hizo en los términos en que fueron aprobados por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, como corresponde de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento de la Corporación.

A continuación, se da cuenta de las precitadas disposiciones del proyecto de ley, así como de los acuerdos adoptados por la Comisión.

#### **Artículo 2**

Crea un registro electrónico que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, y detalla los antecedentes que deberán consignarse en el mismo, precisando que la falta de alguno de los antecedentes requeridos o su consignación parcial inhabilitará la inscripción en el registro.

La **señora Ministra** explicó que el registro que se propone es consistente con todos los otros que el Ministerio ya administra.

**En votación, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

### **Artículo 3**

En su inciso tercero dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas y el procedimiento de inscripción y actualización de la información en el Registro, y estará facultado para establecer cobros por la inscripción en el Registro y por la emisión de documentos.

La **Honorable Senadora señora Rincón** preguntó cuál es la razón de la limitación que se incluye.

La **señora Ministra** explicó que la limitación busca no registrar empresas de modo de mantener una adecuada competencia con los taxis. En el exterior existen diversas experiencias y la mayoritaria es la participación de personas naturales.

El **Honorable Senador señor García** consultó qué ocurre con las relaciones laborales, pensando que se regulan en otro proyecto de ley, pero deben tenerlo presente al considerar esta iniciativa.

La **señora Ministra** señaló que efectivamente se regula en otro proyecto de ley buscando hacerlo de una forma más consistente.

El **Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González**, observó que ese proyecto de ley se encuentra en una etapa avanzada, de observaciones del Presidente de la República.

El **Honorable Senador señor Lagos** acotó que sería relevante conocer las razones que impulsan a presentar el referido veto.

**En votación el artículo 3, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

### **Artículo 7**

Establece, en su inciso primero, que los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las empresas de aplicación de transportes deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.

Este implemento distintivo está contemplado dentro de las estimaciones efectuadas por el informe financiero de la iniciativa, sosteniéndose en dicho documento que su venta a los particulares permitirá solventar el costo de su adquisición.

La **señora Ministra** indicó que contar con un distintivo permite facilitar el control de los vehículos que presten estos servicios.

El **Honorable Senador señor Lagos** preguntó si era indispensable obligar a tener un distintivo o bastaba fiscalizar utilizando las mismas aplicaciones y registros, dado que han existido problemas generados por el uso del referido distintivo.

La **señora Ministra** manifestó que permite equiparar la competencia y también proteger a los pasajeros.

**En votación, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

#### **Artículo 11, letra e)**

El artículo 11 dispone que las empresas de aplicación de transportes y los conductores, según corresponda, serán responsables por las infracciones graves que consigna en diez literales.

La letra e) es del siguiente tenor.

“e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.”.

**En votación, y en atención a la discusión producida en relación con la norma del artículo 13, fue aprobada la letra e) con otro texto, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

### **Artículos 12, 13 y 14**

Contemplan distintas hipótesis de infracciones sancionadas con multas a beneficio estatal. Su tenor literal es el siguiente:

“Artículo 12.- Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones señaladas como graves en el artículo anterior serán sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 20 ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

Al conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en el artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3 y 10 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT. En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.

Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.

Será competente para conocer de éstas infracciones el juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la infracción.

La Subsecretaría de Transportes deberá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

Artículo 13.- El conductor que adultere los datos de geolocalización incurrirá en una falta gravísima, y se le sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales, debiendo las EAT, en caso de reincidencia, darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.

Artículo 14.- Al conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2, será sancionado con la suspensión de su licencia de conductor por el término de seis meses y se le aplicará lo dispuesto en el

inciso primero del artículo 194 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.

El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Asimismo, las personas o empresas que faculden o promuevan el uso de transporte privado de pasajeros, que no estén debidamente autorizadas para dicha actividad, serán sancionadas con una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales. De ser reincidentes se doblará la multa y se cancelará su patente comercial.”.

**El Honorable Senador señor Elizalde** preguntó, en relación al artículo 12, si 10 infracciones graves en un año para revocación no será esperar a que ocurran demasiados casos.

La **señora Ministra** acotó que se refiere a infracciones específicas de este servicio, aplicándose en el resto toda la regulación general del tránsito.

La **Honorable Senadora señora Rincón** observó que la mayoría se refieren a los conductores más que a las empresas de aplicaciones de transporte. Además, no existe un castigo para las empresas que abusivamente eliminen de la plataforma a un conductor.

El **señor González** explicó que se establecieron deberes de información de las empresas hacia los conductores que se inscriban y si la empresa no cumple el estándar mínimo comete una infracción.

La **Honorable Senadora señora Rincón** expresó que si el deber de información no tiene asociada una sanción fuerte en caso de incumplimiento resulta letra muerta. Agregó que los conductores son bloqueados y eliminados de las plataformas sin que exista ningún derecho para que el conductor pueda reclamar o solicitar que un tercero juzgue esa cancelación.

La **señora Ministra** manifestó que el bloqueo en una plataforma se encuentra en el plano de la relación entre la empresa y el conductor y el Ministerio no cuenta con facultades en ese ámbito.

El **señor González** indicó que ese punto se encuentra regulado por el artículo 5 del proyecto de ley, lo que constituye un requisito de operación, por lo que entra dentro de las facultades normales del Ministerio y puede revocar la operación de la empresa si incumple el deber de información.

La **Honorable Senadora señora Rincón** pidió que en la disposición se explicita lo que se ha informado en relación a la aplicación del artículo 5, de modo que se resguarde adecuadamente el deber de entregar la información y que se reporte al Ministerio.

Respecto del artículo 13, el **Honorable Senador señor García** observó que se trata de una sanción dura pero necesaria y preguntó cuán difícil es detectar las adulteraciones.

La **señora Ministra** explicó que, si bien puede ser difícil de detectar, lo que ocurre habitualmente es la desconexión de los dispositivos y eso es más sencillo de fiscalizar.

La **Honorable Senadora señora Rincón** observó que el artículo 11 se refiere a varias de las situaciones tocadas y la letra e) se podría mezclar con esta infracción específica.

El **Honorable Senador señor Elizalde** preguntó si es la empresa específica la que da de baja al conductor o eso aplica para todas las empresas y todo el sistema.

La **señora Ministra** expresó que la eliminación del registro implica quedar fuera del sistema.

La **Honorable Senadora señora Rincón** señaló que la adulteración debe sancionarse y la reincidencia debe implicar la eliminación.

El **Honorable Senador señor Elizalde** indicó que la infracción es gravísima y por lo mismo debería sacarse del artículo 11 que la califica sólo como grave.

La **señora Ministra** manifestó no oponerse a un cambio de ese tipo.

Sobre el artículo 14, la **señora Ministra** explicó que se busca evitar la operación de los servicios fuera de la regulación de la ley.

El **señor González** expuso las siguientes propuestas de modificaciones:

1. Pasar la letra e) del artículo 11 como un segundo inciso del artículo 13 (faltas gravísimas).

2. Poner en la letra e) del artículo 11 la siguiente redacción: “No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información referente a la caducidad, revocación, eliminación o suspensión de las cuentas de los conductores. Los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este inciso.”.

Acerca de las enmiendas propuestas, el **Honorable Senador señor García** observó que el artículo 11 letra e) habla de “alterar” y el artículo 13 de “adulterar”.

El **Honorable Senador señor Elizalde** acotó que el artículo 11 se refiere a empresas y conductores y el artículo 13 se restringe sólo al conductor, por lo que debe adecuarse para que incluya a las empresas.

**En votación, se registraron los siguientes resultados:**

**El artículo 12 fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

**El artículo 13 fue aprobado con enmiendas, que se relacionan con aquellas aprobadas para el artículo 11, según se consignará en su oportunidad, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores García, Elizalde y Lagos.**

**El artículo 14 fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Elizalde y Lagos.**

### **Disposiciones transitorias**

#### **Artículo quinto**

Prescribe que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes

y Telecomunicaciones. Agrega que, no obstante, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.

**En votación, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Rincón y señores Elizalde y Lagos.**

- - -

## **FINANCIAMIENTO**

- El informe financiero N° 115 elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 19 de julio de 2018, señala lo siguiente:

### **“I. Antecedentes**

El proyecto de ley tiene por objetivo establecer las condiciones que deben reunir las aplicaciones de transportes, las que serán consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros, entendiendo que la plataforma o aplicación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

En primer lugar, el proyecto crea la denominación “Empresa de Aplicación de Transportes” (EAT), la cual aplica a toda persona natural o jurídica que preste un servicio de intermediación de viajes de transporte, entre propietarios de un vehículo con pasajeros, a través de plataformas digitales o tecnológicas. Para todos los efectos, las EAT serán consideradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros. Además, se establecerán uno o más reglamentos, los cuales definirán las exigencias respecto de condiciones de seguridad de los vehículos, condiciones de protección de los pasajeros, información que deban entregar las EAT al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), entre otros elementos.

Luego, el proyecto crea “Registro de Empresas de Aplicaciones de Transportes” a cargo de la Subsecretaría de Transportes. Este registro consignará todos los antecedentes para autorizar, fiscalizar y controlar los servicios de transporte mediante vehículos adscritos a las EAT. De los requisitos más importantes para pertenecer al Registro, se pueden señalar: i) tener un giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos (SII); ii) contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento; iii) informar al pasajero sobre las condiciones del servicio (tarifas, tiempo de viaje, ruta propuesta,

vehículo, conductor, entre otras).

Por otro lado, se plantean una serie de exigencias para las EAT, los conductores y los vehículos que utilizan. Se exige que los conductores adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional clase A-1, además de acreditar un conjunto de antecedentes penales y otros relacionados con la ley de tránsito. En esta misma línea, el reglamento señalará las exigencias de seguridad y técnicas que deben cumplir los vehículos adscritos a una EAT. Los vehículos que cumplan con estas características deberán exhibir un sello distintivo.

Además, el proyecto señala que los taxis, en cualquiera de sus modalidades, podrán adscribir a una EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de cobro, distinto al taxímetro. En el caso de que sea un viaje compartido, sólo podrán hacerlo los taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

Un elemento clave del proyecto es que permite que el MTT disponga de un conjunto de información que pueda ser usada en un futuro para fines de regulación y fiscalización de las EAT y su operación. Esto, pues las EAT deberán registrar y mantener a disposición del MTT en forma periódica, la información sobre zonas y horarios de operación, kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros, tarifas, costos para los pasajeros, tiempo de viaje, características del conductor y vehículos, entre otros aspectos que definan el o los reglamentos que elabore el MTT. La finalidad de esta información será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley. Lo anterior, traería consigo dos efectos principales. Primero, el MTT conocería de las zonas más activas respecto del uso de la aplicación y podría concentrar sus esfuerzos de fiscalización que realiza actualmente, mejorando su eficiencia. Y, por otro lado, con los datos de la aplicación podría en el futuro fijar políticas de control de congestión urbana de vehículos que ofrezcan los servicios ya señalados.

Con el propósito de hacer cumplir las regulaciones señaladas por el proyecto, el mismo establece las siguientes infracciones y multas:

a) Para una EAT:

- Infracción en una conducta grave: de entre 10 a 100 UTM.
- En caso de reincidencia en conductas graves: de entre 20 a 200 UTM.
- En el caso de que incurran en infracciones leves: de entre 3 a 20 UTM.

- En el caso de acumulación de infracciones graves el SEREMI podrá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro, en las condiciones y casos que señale el Reglamento.

b) Para un conductor:

- En el caso de que el conductor incurra en una infracción grave, es decir, sea responsable de operar en vehículos que no cumplan los requisitos, no cuenten con licencia clase A-1, o alteren de cualquier forma el mecanismo de cobro, o no cumplan con los requisitos de la presente ley, recibirán una multa de entre 3 a 10 UTM.

- Conductores que incurran en infracciones leves: de entre 1 a 3 UTM.

c) Para un pasajero:

- Los pasajeros que a sabiendas acepten la prestación irregular de estos servicios, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control serán multados con 5 UTM.

Finalmente, el proyecto establece que los usuarios de las EAT estarán resguardados por la ley de protección al consumidor.

## **II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal**

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 agregando 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 recudación 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
Pérdida de recudación por multas	\$ 252.081	\$ 302.497	\$ 352.913	\$ 403.329	\$ 453.745

*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.”.

- Posteriormente, la Dirección de Presupuestos emitió un nuevo informe financiero, el N° 21, **sustitutivo** del anterior, de 25 de enero de 2022. Su contenido literal es el siguiente:

#### **“I. Antecedentes**

El presente Informe Financiero Sustitutivo tiene por objetivo actualizar los valores informados en el IF N°115 de 2018 a pesos de 2022, para que sea conocido en la tramitación legislativa del proyecto de ley correspondiente al Boletín N°11.934-15.

#### **II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal**

El proyecto de ley irroga gastos por concepto de bienes, servicios y personal adicional que, en régimen, son equivalentes a \$326.625 miles de pesos anuales. En el primer año, por este concepto se irrogará excepcionalmente un gasto total de \$449.467 miles puesto que debe comprarse e implementarse el software (\$199.410 miles) que administrará y permitirá analizar la base de datos que almacene la información que envíen las "Empresa de Aplicación de Transporte" (EAT) al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (M7T). 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 \$32.360 miles de pesos).

El mayor gasto en régimen corresponde al personal adicional que demanda el proyecto. Se requieren 4 profesionales analizadas 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 \$296.108 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.

**Tabla 1. Detalle de gastos totales en bienes, servicios y personal**  
(Miles de pesos de 2022)

Concepto de gasto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (Régimen)
Emisión de sellos y certificados	\$ 11.202	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Instalación e implementación de Software	\$ 199.410	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mantención Software	\$ 23.460	\$ 23.460	\$ 23.460	\$ 23.460	\$ 23.460
Equipos	\$ 14.120	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Mobiliario	\$ 7.038	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Gasto en bienes y servicios	\$ 7.056	\$ 7.056	\$ 7.056	\$ 7.056	\$ 7.056
Gasto en personal	\$ 187.181	\$ 214.413	\$ 241.645	\$ 268.877	\$ 296.108
<b>Total</b>	<b>\$449.467</b>	<b>\$244.929</b>	<b>\$272.161</b>	<b>\$299.393</b>	<b>\$326.625</b>

Por otra parte, en el año primero se esperan unos ingresos de \$201.639 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 \$2.111 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 a UBER, 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 N°19.040. Entonces, en régimen este concepto implica menores ingresos para el Estado que equivalen a \$517.564 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.

**Tabla 2. Pérdida de recaudación por concepto de menor cobro de multas**  
(Miles de pesos de 2022)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5 (Régimen)
Tasa de reducción de conductas infractorias UBER	50%	60%	70%	80%	90%
Disminución de infractores UBER	1.761	2.113	2.465	2.817	3.169
Pérdidas de recaudación por multas	<b>\$287.535</b>	<b>\$345.043</b>	<b>\$402.550</b>	<b>\$460.057</b>	<b>\$517.564</b>

**De acuerdo con lo anterior, el proyecto de ley irrogará un mayor gasto fiscal en régimen de \$326.625 miles. De forma similar, en régimen habría menores ingresos por infracciones de tránsito por \$517.564.**

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.

### III. Fuentes de Información

- Proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten (Boletín 11.934-15).

- Estimación de gasto fiscal entregada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Se deja constancia de los precedentes informes financieros en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17, inciso segundo, de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

- - -

## **MODIFICACIONES**

En mérito de los acuerdos anteriormente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con las siguientes modificaciones:

### **Artículo 11**

#### **Letra e)**

Reemplazarla por la siguiente:

“e) No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información individual referente a la caducidad, revocación, eliminación, bloqueo o suspensión de las cuentas de los conductores. Asimismo, los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este literal.”.

**(Artículo 121 inciso final del Reglamento. Unanimidad 4x0).**

### **Artículo 13**

Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 13.- Las empresas o conductores que alteren de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada o que adulteren los datos de geolocalización, incurrirán en una falta gravísima, y se les sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades tributarias mensuales. Las EAT, en caso de reincidencia del conductor, deberán darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.”.

**(Artículo 121 inciso final del Reglamento. Unanimidad 4x0).**

- - -

## TEXTO DEL PROYECTO

De conformidad con las modificaciones precedentemente expuestas, el texto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

### “TÍTULO I

#### DE LAS EMPRESAS DE APLICACIÓN DE TRANSPORTES Y SU REGISTRO

**Artículo 1.-** Se denominará Empresa de Aplicación de Transportes, en adelante “EAT”, a toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y, asimismo, sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.

Los servicios a que se refiere el inciso anterior deberán prestarse por las empresas de aplicación de transportes de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.

**Artículo 2.-** Créase un registro **electrónico** que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, en el que se consignarán los siguientes antecedentes:

a) Antecedentes sobre la constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario, y domicilio en Chile.

b) La individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT, y su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región.

c) La descripción y denominación de los servicios y aplicaciones ofrecidas por la EAT, con la especificación detallada de las plataformas y tecnologías con que cuenta.

d) Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región. Los primeros estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda, **salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo.**

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

f) Los demás antecedentes necesarios para la autorización, fiscalización y control de los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados mediante vehículos adscritos a las empresas de aplicación de transportes que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

**Artículo 3.-** El Registro será de consulta pública.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el responsable de la confección y custodia de las bases de datos que integren el Registro y de aquéllas que se conformen con motivo de su operación, debiendo resguardar los datos personales que estén incluidos en ellas, conforme al marco legal vigente sobre protección de datos personales.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones regulará las condiciones técnicas y el procedimiento de inscripción y actualización de la información en el referido Registro, y estará facultado para establecer cobros por la inscripción en el Registro y por la emisión de documentos.

Las empresas de aplicación de transportes deberán informar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los conductores con los que operan y la baja de éstos de sus servicios, los que serán eliminados del registro si no prestaren servicios en una de las demás empresas de aplicación de transportes inscritas. Los conductores deberán validar la información entregada por las empresas de aplicación de transportes en el plazo de diez días contado desde su notificación, de acuerdo con el procedimiento que disponga el reglamento.

Sólo podrán registrarse vehículos **cuyos propietarios o meros tenedores sean** personas naturales. No podrán

registrarse más de dos vehículos totales en el registro por cada propietario, los que podrán operar en distintas empresas de aplicación de transportes.

## TÍTULO II

### DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Artículo 4.-** Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribirse en el Registro y cumplir con los requisitos que se señalan a continuación, según las especificaciones que señale el reglamento:

- a) Ser personas jurídicas constituidas en Chile.
- b) Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades ante el Servicio de Impuestos Internos.
- c) Mantener de manera permanente a disposición de los usuarios medios de comunicación para consultas, reclamos o denuncias.
- d) Contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos y pasajeros, y **de vida o incapacidad transitoria o permanente para el conductor**, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento.
- e) Las demás que señale el reglamento.

**Artículo 5.-** Las empresas de aplicación de transportes inscritas en el Registro deberán cumplir con, a lo menos, los siguientes requisitos de operación:

- a) Otorgar información al usuario sobre las características de la aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo al requerimiento efectuado y el tiempo y costo estimado del traslado, de manera de permitirle comparar opciones y adoptar decisiones de contratación de estos servicios de manera informada.
- b) Otorgar información al conductor sobre el recorrido propuesto, destino, tiempo de viaje, nombre y calificación del usuario, saber si el viaje es en dinero efectivo o mediante tarjeta bancaria, para permitir al conductor adoptar la decisión de realizar el servicio.**
- c) Operar sólo con conductores inscritos en el Registro.
- d) Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a

menos que éste decida cambiar la ruta o trazado, **o por interrupciones viales, de accidente o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia.** En el caso de que el recorrido incluya pago de peajes, éstos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente.

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

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

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

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

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

**j) Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento.**

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica.

**Artículo 6.-** Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.

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

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

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

**Artículo 7.-** Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las empresas de aplicación de transportes deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio.

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

Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos, **las que serán revisadas anualmente.**

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

**Artículo 8.-** Los taxis en cualquiera de sus modalidades, con excepción de la de taxi colectivo, podrán adscribirse a una o más empresas de aplicación de transportes y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro, **pudiendo, en todo caso, si el usuario así lo estime conveniente, hacer uso indistinta-**

**mente de uno de los dos medios para determinar el valor de la tarifa al momento de realizar el servicio.**

Los taxis que operen con estas aplicaciones deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el marco legal y reglamentario vigente para dicha modalidad de transporte.

**Artículo 9.-** Prohíbese a las empresas de aplicación de transportes realizar servicios de carácter compartido, esto es aquellos en que existe una ruta o trazado establecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, los que sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

Las empresas de aplicación de transportes que ofrezcan estos servicios o bien a través de las mismas presten dichos servicios, serán sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de esta ley.

### **TÍTULO III**

#### **DE LA GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN**

**Artículo 10.-** Las empresas de aplicación de transportes deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entre otras, la información sobre zonas y horarios de operación y kilómetros recorridos por los vehículos con y sin pasajeros, en la forma, plazos y condiciones que se establezcan en el reglamento. La entrega de esta información deberá cumplir con la legislación sobre protección de datos personales, y su finalidad será la aplicación, regulación, controles y fiscalización de esta ley. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará acceso a esta información a Carabineros de Chile para fines de fiscalización y control de lo dispuesto en la presente ley y su normativa complementaria.

Para los efectos indicados en el inciso precedente, las empresas de aplicación de transportes deberán entregar un acceso seguro al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las interfaces que defina el reglamento, para acceder a información sincronizada o consolidada, estadística e innominada, respecto de los recorridos, viajes, precios, evaluaciones de viajes, entre otros datos definidos en el reglamento. Esta información deberá entregarse de manera que no pueda asociarse en ningún caso a una persona determinada.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá también solicitar reportes de dicha información a las empresas de aplicación de transportes.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar anualmente al Servicio de Impuestos Internos, en la forma que este último determine mediante resolución, los antecedentes de que disponga en el Registro correspondientes a la letra d) del artículo 2.

#### TÍTULO IV

#### **SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 11.-** Las empresas de aplicación de transportes y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves:

- a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro.
- b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada.
- c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y su reglamento, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley.
- e) *No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información individual referente a la caducidad, revocación, eliminación, bloqueo o suspensión de las cuentas de los conductores. Asimismo, los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este literal.***
- f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el Registro.
- g) *Conducir por una ruta distinta de la sugerida en la aplicación, salvo que concurra alguna de las excepciones contempladas en la letra d) del artículo 5 de esta ley.***
- h) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.
- i) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT.

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

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

Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley y a su reglamento.

**Artículo 12.-** Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones señaladas como graves en el artículo anterior serán sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 20 ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

Al conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en el artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3 y 10 unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT. **En caso de reincidencia en el período de un año, contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las multas indicadas no podrán ser inferiores a 6 ni superiores a 20 unidades tributarias mensuales.**

Las empresas de aplicación de transportes que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con multa a beneficio fiscal no inferior a 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.

Será competente para conocer de éstas infracciones el juez de policía local de la comuna en que se haya cometido la infracción.

La Subsecretaría de Transportes deberá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de **más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año**, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

**Artículo 13.-** Las empresas o conductores que alteren de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada o que adulteren los datos de geolocalización, incurrirán en una falta gravísima, y se les sancionará con multas a beneficio fiscal de entre 3 a 20 unidades

**tributarias mensuales. Las EAT, en caso de reincidencia del conductor, deberán darlo de baja del servicio de plataforma digital e informar de dicha determinación a la Subsecretaría de Transportes para su eliminación del Registro.**

**Artículo 14.-** El conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT registrada de conformidad al artículo 2, será sancionado con la suspensión de su licencia de conductor por el término de seis meses y se le aplicará lo dispuesto en el inciso primero del artículo 194 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. **Además, serán sancionados con una multa a beneficio fiscal de entre 5 a 50 unidades tributarias mensuales y los vehículos serán retirados de circulación por parte de Carabineros de Chile o inspectores fiscales, debiendo permanecer éstos a lo menos 15 días en custodia, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades para tal efecto.**

El pasajero que a sabiendas acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte será sancionado por el juez de policía local con multa de 1 a 3 unidades tributarias mensuales. El pasajero que colabore con entorpecer la fiscalización o control del servicio prestado irregularmente será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

**Asimismo, las personas o empresas que faculden o promuevan el uso de transporte privado de pasajeros, que no estén debidamente autorizadas para dicha actividad, serán sancionadas con una multa de 10 a 100 unidades tributarias mensuales. De ser reincidentes se doblará la multa y se cancelará su patente comercial.**

**Artículo 15.-** Constituirá una presunción de la realización de las infracciones contempladas en esta ley, el hecho de existir registros o antecedentes audiovisuales de su comisión.

## TÍTULO V

### OTRAS DISPOSICIONES

**Artículo 16.-** Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las empresas de aplicación de transportes se registrarán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

**Artículo 17.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las empresas de aplicación de transportes, mediante resolución fundada del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Las condiciones a que se refiere el inciso anterior se exigirán a las empresas de aplicación de transportes y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para favorecer el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte y para contrarrestar eventuales impactos en la congestión. Se podrán fijar para tales efectos requerimientos técnicos, tarifarios, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.

No obstante lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones preferentes para vehículos de transporte remunerado de pasajeros que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración del transporte público o los medios no motorizados de transporte.

**Artículo 18.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones evaluará anualmente las condiciones de congestión, oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros, como asimismo la situación de la calidad del aire informada por los organismos competentes, y en base a dicha evaluación podrá resolver fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por un plazo determinado. Durante dicho período, sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a los que se den de baja en el Registro. El Ministerio mantendrá a disposición del público, información sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones.

**Artículo 19.-** Las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, el que podrá autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Artículo primero.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de tres meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento. Los efectos de la presente ley y de su reglamento no modificarán las condiciones establecidas en las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de

operación de taxis, en cualquiera de sus modalidades, convocadas con anterioridad a la fecha de su entrada en vigencia.

**Artículo segundo.-** Durante los seis primeros meses de vigencia de esta ley, las empresas de aplicación de transportes deberán inscribir a los conductores y a los vehículos que presten servicios en el Registro a que alude el artículo 2. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de dieciocho meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que reemplacen a aquellos que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de dieciocho meses, los conductores de vehículos adscritos a las EAT podrán inscribirse en el Registro, a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mantendrá información actualizada sobre la variación y la cantidad de conductores registrados y la disponibilidad para nuevas inscripciones si es el caso, sobre las que se procederá conforme a lo dispuesto en esta ley.

**Artículo tercero.-** Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley.

Transcurrido tal plazo, aquéllos deberán poseer dicho instrumento para operar válidamente.

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

**Artículo quinto.-** El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 22 de mayo, 2 de julio y 11 de agosto de **2020**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jorge Pizarro Soto (Presidente), Juan Antonio Coloma Correa, José García Ruminot, Ricardo Lagos Weber y Carlos Montes Cisternas, 24 de agosto de **2021** y 2 de marzo de **2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Rincón González (Presidenta), Juan Antonio Coloma Correa, José García Ruminot, Ricardo Lagos Weber y Carlos Montes Cisternas (Álvaro Elizalde Soto).

A 2 de marzo de 2022.



**MARÍA SOLEDAD ARAVENA**  
Secretaria de la Comisión

## **RESUMEN EJECUTIVO**

### **INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE REGULA LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN.**

#### **BOLETÍN N° 11.934-15**

**I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** actualizar los marcos normativos vigentes aplicables al transporte remunerado de pasajeros, en un contexto de economía colaborativa, regulando, asimismo, el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte, estableciendo los requisitos que deben reunir estas últimas para el ejercicio de sus actividades, creando para ello un registro, a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. De igual modo, se disponen determinados requisitos a los conductores asociados a tales plataformas, siendo el principal el que deban contar con licencia profesional, facultando, a su turno, a dicha Secretaría de Estado a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte. Por último, se pretenden contrarrestar eventuales impactos en la congestión vehicular, estableciendo un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) como para los conductores, además de contemplar herramientas administrativas de carácter regulatorio, destinadas al mismo fin.

**II. ACUERDOS:** los artículos 2, 3 inciso tercero, 7 inciso primero, 11 letra e), 12, 13 y 14 permanentes y el artículo quinto transitorio fueron aprobados por unanimidad 4x0 y 3x0. Los artículos 11 letra e) y 13 fueron aprobados con enmiendas.

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** se divide en cinco Títulos, los que constan de 19 artículos permanentes y 5 disposiciones transitorias.

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

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

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

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

**V. URGENCIA:** no tiene.

**VI. ORIGEN e INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.

**VIII. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 9 de abril de 2019.

**IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de la Comisión de Hacienda.

**X. NORMAS QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** 1.- Código Penal, Título séptimo, Párrafos 5º y 6º. 2.- Ley Nº 20.000, que sustituye la ley Nº 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. 3.- Decreto con fuerza de ley Nº 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Artículos 193 a 196. 4.- Ley Nº 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado. 5.- Ley Nº 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores. 6.- Decreto supremo Nº 80, de 13 de septiembre de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros, y modifica el decreto Nº 212, de 1992, que fija el reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros y deja sin efecto decreto que indica.

-----

Valparaíso, 2 de marzo de 2022.



**MARÍA SOLEDAD ARAVENA**  
Secretaria de la Comisión