



RESEÑA LEGISLATIVA

ISSN 0717-0416

Nº 1344

10 de Agosto de 2018

PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

BOLETÍN 11934-15

RESEÑA LEGISLATIVA es una publicación de
LIBERTAD Y DESARROLLO
DIRECTOR RESPONSABLE: Luis Larraín A.
EDITOR: Pablo Kangiser G.
DIRECCIÓN: Alcántara 498, Las Condes, Santiago,
Chile.



RESEÑA LEGISLATIVA

Nº 1344

10 DE AGOSTO DE 2018

ÍNDICE

PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

BOLETÍN 11934-15

OPINIÓN EJECUTIVA	4
CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY	5
COMENTARIOS DE MÉRITO EN GENERAL	7
TEXTO DEL PROYECTO DE LEY	15
ARTÍCULOS TRANSITORIOS.....	23
ANEXO	24

PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

DESCRIPCIÓN BOLETÍN 11934-15


REFERENCIA	Regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que, a través de ellas, se presten
INICIATIVA	Mensaje presidencial
ORIGEN	Cámara de Diputados
MINISTERIOS	De Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones
INGRESO	20 de julio de 2018
ARTICULADO	16 artículos permanentes y dos transitorios

OPINIÓN EJECUTIVA DE LYD

El nuevo proyecto del Ejecutivo que regula las plataformas tecnológicas de transporte está bien inspirado y en línea con las principales recomendaciones del informe de la Comisión de Productividad (CNP) “Tecnologías Disruptivas: Regulación de Plataformas Digitales,” y con las regulaciones de diversas ciudades que reconocen el valor y potencial que entregan las nuevas tecnologías a los usuarios del transporte, a sus socios conductores y al país, en general.

En efecto, el proyecto permite regularizar la situación de las plataformas tecnológicas de servicios de transporte y la de sus socios conductores que actualmente operan en el país. Se trata de una iniciativa cuyo sentido y énfasis difiere de aquella enviada por el gobierno anterior, que las restringía severamente. Esto constituye un avance, considerando las recomendaciones de la Comisión Nacional de Productividad, que destaca que la preferencia por los nuevos servicios por sobre los tradicionales se debe a una mayor valoración por parte de los usuarios, y no sólo a los precios bajos. Aspectos como la seguridad y la confianza, así como la diversidad de servicios y una mayor cobertura, se logran gracias a las nuevas tecnologías.

Sin embargo, existen espacios para mejorar o precisar algunos aspectos del proyecto durante la discusión parlamentaria. Hay aspectos relevantes que van a depender del reglamento que se defina, así como de otros decretos que pueden tener una incidencia importante en la aplicación práctica de la ley. De ahí la importancia que en la discusión de la iniciativa legal se acoten los ámbitos de discrecionalidad de la autoridad a nivel de reglamento, fijando o estableciendo ciertos parámetros marco, tal y como se ha hecho respecto de otras iniciativas legales que delegan a reglamentos o normas de carácter general ciertas especificidades de la ley.

Por otro lado, y a modo ejemplar, debiera revisarse el tipo de licencia exigida, la que podría flexibilizarse para socios conductores que ofrecen servicios ocasionalmente. Alternativamente, se podría dejar de exigir un curso para la obtención de la licencia tipo A-1. Asimismo, el nuevo reglamento debe permitir diversidad en el tipo de vehículo que se use para prestar estos servicios 

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto define a las “Empresas de Aplicación de Transportes” (EAT), como aquellas personas jurídicas que presten un servicio de plataforma digital o informático de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo, para ser transportado desde su origen a un destino determinado, pagando una tarifa por el servicio. Estas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros.

Las EAT deberán inscribirse en el “Registro de EAT” (el Registro), indicando antecedentes sobre su constitución, la individualización de sus representantes, los servicios que presta, identificación de sus conductores, además de otros antecedentes necesarios para su fiscalización. El registro será de consulta pública, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que regulará sus condiciones técnicas, procedimiento de inscripción y actualización.

Para otorgar el servicio de transporte, las EAT deberán inscribirse en el Registro y cumplir ciertos requisitos:

- a.- Estar constituidas en Chile;
- b.- Tener giro de transporte remunerado de pasajeros y haber iniciado actividades;
- c.- Mantener permanentemente medios a disposición de los usuarios para consultas, reclamos o denuncias;
- d.- Contar con seguros de responsabilidad civil para los vehículos, conforme a las condiciones, plazos y coberturas que determine el reglamento;
- e.- Otros requisitos que establecerá el reglamento.

Se imponen además a las EAT registradas ciertos requisitos de operación. Por ejemplo, la EAT deberá informar al usuario sobre el tiempo y costo estimado del traslado, la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor, entre otros requisitos que señale el reglamento.

Se establecen los requisitos que deben cumplir los conductores: licencia profesional A1 para conducir taxis y acreditar mediante certificado de antecedentes no haber cometido determinados delitos sexuales, delitos consagrados en la Ley de Drogas y algunos delitos graves contemplados en la Ley de Tránsito.

Los vehículos de las EAT deberán cumplir con las normas de seguridad, de antigüedad, y de tecnología que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo obligatorio cuyas características determinará el reglamento.

Cualquiera de los actuales taxis podrá adscribirse a una EAT, cumpliendo los requisitos respectivos, en cuyo caso podrán cobrar una tarifa distinta a la del taxímetro. No obstante, el servicio de taxis colectivos solo podrá continuar efectuándose por estos mismos vehículos.

Se imponen a las EAT diversas obligaciones relacionadas con las zonas y horarios de servicio, kilómetros recorridos con y sin pasajeros, y otros tipo de informaciones que establezca el reglamento y que se pondrá a disposición del MTT, el que informará a su vez al Servicio de Impuestos Internos.

Se establecen las infracciones graves en que podrán incurrir las EAT, tales como operar sin estar inscritas en el Registro, falsear la información al Ministerio, operar con vehículos que no cumplan los requisitos legales y alterar el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos a los informados. Se indican las multas, en UTM, que corresponden por las diversas infracciones. En caso de efectuarse el servicio sin pertenecer a una EAT, o a una EAT que no esté registrada, la pena será de hasta 3 años de presidio.

Además, se podrá, según la gravedad de la infracción, revocar la inscripción en el Registro. Asimismo, el conductor de un vehículo que realice servicios de transporte menor remunerado de pasajeros sin encontrarse inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o sin estar adscrito a una EAT debidamente inscrita en el Registro, será sancionado de conformidad a la Ley de Tránsito, y además, se procederá al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o Inspectores Fiscales. También será sancionado el pasajero que, a sabiendas, acepte la prestación irregular de estos servicios de transporte, con multa de hasta 5 UTM (aproximadamente \$240.000).

El servicio que presten las EAT estará afecto a las normas de la ley sobre derechos de los consumidores.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, mediante resolución fundada, "establecer condiciones de operación de las EAT".

Las EAT podrán solicitar autorización a la Subsecretaría de Transportes para experimentar nuevas plataformas tecnológicas.

El plazo para dictar el reglamento será de seis meses.

El mayor gasto fiscal se cargará a la partida presupuestaria del MTT ■■■

IV. COMENTARIOS DE MÉRITO EN GENERAL

El nuevo proyecto está orientado en línea con las principales recomendaciones del informe de la CNP “Tecnologías Disruptivas: Regulación de Plataformas Digitales”, antes mencionado, y con las regulaciones de diversas ciudades que reconocen el valor y potencial que entregan las nuevas tecnologías a los usuarios del transporte, a sus socios conductores y al país, en general.

En efecto, el proyecto permite regularizar la situación de las plataformas tecnológicas de servicios de transporte y la de sus socios conductores que actualmente operan en el país. Se trata de una iniciativa cuyo sentido y énfasis difiere de aquella enviada por el gobierno anterior, que las restringía severamente. Esto constituye un avance, considerando las recomendaciones de la Comisión Nacional de Productividad, que destaca que la preferencia por los nuevos servicios por sobre los tradicionales se debe a una mayor valoración por parte de los usuarios, y no sólo a los precios bajos. Aspectos como la seguridad y la confianza, así como la diversidad de servicios y una mayor cobertura, se logran gracias a las nuevas tecnologías.

Desde el punto de vista tributario, las empresas, al estar constituidas en Chile, quedarían sujetas al pago de impuestos de primera categoría. Con los requisitos de información que el Ministerio entregará al SII, se facilita la fiscalización en cuanto al pago del impuesto a la renta que les corresponda pagar a los socios conductores, según la legislación vigente.

Sin embargo, existen espacios para mejorar o precisar algunos aspectos del proyecto durante la discusión parlamentaria, según se expondrá más adelante.

HISTORIA RECIENTE: CIERRE DEL REGISTRO DE TAXIS E IRRUPCIÓN DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

En la década de los 90, creció significativamente el número de taxis y de vehículos particulares en Chile. Por ello, y debido a razones asociadas a la reducción de la congestión vehicular y de la contaminación atmosférica, la autoridad decidió suspender la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros en Chile por dos años (Ley N°19.593, del año 1998). Dicha suspensión ha sido prorrogada sucesivamente por medio de diversas leyes. Sin embargo, una limitación de ese tipo reduce la competencia y los niveles de servicio, pues, entre otras cosas, alarga los tiempos de espera a los consumidores.

El cierre del Registro de Taxis generó, inicialmente, la aparición de taxis “piratas”, esto es, que no estaban inscritos y operaban ilegalmente, a veces

incluso mediante documentación adulterada¹, además de otros que simplemente ofrecían sus servicios por teléfono celular, sin contar ni con inscripción ni con patente de taxi (de color). Por otro lado, y a modo de reacción a la regulación existente y a un servicio muchas veces deficiente, irrumpieron plataformas tecnológicas como “Uber” y “Cabify” que vinieron a dar una solución alternativa a los consumidores.

Sin embargo, lo que ahora se observa es una competencia desbocada entre taxistas registrados y quienes operan desde plataformas digitales, siendo estos últimos a quienes el presente proyecto de ley intenta regular sin impedir que la mayor demanda por servicios de transporte, se vea obstaculizada por prohibiciones que perjudiquen a los consumidores.

VENTAJAS DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Cuando, hace cuatro años aproximadamente, se inició la oferta de Uber y Cabify a través de una plataforma tecnológica (teléfono celular y tarjeta de crédito) el gremio afectado por la nueva oferta de servicio de transporte reaccionó decididamente en contra, incluso mediante movilizaciones y trato

amenazante y alguna conducta de hecho contra los conductores de vehículos Uber.

Es comprensible la reacción de quienes vieron limitadas sus pretensiones de incrementar sus ingresos o de mantener inalterada la fuente de donde estos proceden, pero es también necesario entender que los usuarios de estos servicios quieren pagar menos y obtener un servicio de mejor calidad. En ese sentido, el servicio uber, con una tarifa exacta sobre la base del kilometraje recorrido, medido por sistema satelital, además de vehículos nuevos y conductores bien presentados y de buen trato, amenazaba con mermar los ingresos de los taxis tradicionales, cuyos taxímetros a veces no estaban bien calibrados; el vehículo presentaba, en muchos casos, algún grado de deterioro (aunque ello fuera comprensible), y el trato del conductor podía variar bastante de un caso a otro.

Una característica importante de los taxis tradicionales, es que los oferentes de servicio de taxi básico no tienen un mecanismo para individualizarse y otorgar confianza a su clientela. En la calle se toma el taxi que primero pasa por el lugar, sin que el usuario pueda elegir a un prestador del servicio en forma personalizada, constituyendo clientela. Las plataformas tecnológicas corrigen sustancialmente esta situación por la forma como el cliente accede físicamente al vehículo².

Por otra parte, el problema de asimetría de información en el mercado tradicional de taxis se produce porque quien desea contratar el servicio no tiene mayores antecedentes del vehículo o del

¹ Cabe recordar que en septiembre de 1999 (a casi un año del cierre del Registro), fueron despedidos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 15 funcionarios que integraban una red que adulteraba “permisos” para taxis. La prensa de la época (El Mercurio, 12 de septiembre de 1999) estimó en 1000 los permisos adulterados y el valor promedio de cada uno sería de 400 mil pesos de ese año.

² Los sistemas uber y cabify suponen un convenio en que el cliente se obliga a pagar mediante tarjeta de crédito y la empresa a enviar, al lugar donde se encuentra el cliente, un vehículo georreferenciado y a cobrar el servicio en función del kilometraje recorrido.

conductor que se detiene en la calle. Tampoco tiene muchas opciones para buscar un proveedor alternativo, por el incierto costo en tiempo³. De esta forma, no existiría mayor competencia entre los integrantes del cartel, al menos en términos de ofrecer una mejor calidad de servicio, ya que el usuario no tendría mucha capacidad de elegir a quién contratar. La ausencia de competencia justificaría imponer y fiscalizar estándares mínimos de calidad a los prestadores del servicio.

Sin embargo, la innovación tecnológica ha abierto espacios para una mayor competencia en el mercado de transporte privado, reduciendo notablemente los problemas en el mercado del transporte privado tradicional de taxis.

Con las nuevas plataformas ya no es necesario ni conveniente, que los vehículos circulen por vías congestionadas en la búsqueda de pasajeros. De esta forma, los vehículos atienden a llamados georreferenciados cercanos, pudiendo esperar estacionados en calles secundarias no congestionadas mientras no se solicite el servicio.

En cuanto a la calidad del servicio, los usuarios tienen acceso a información sobre el conductor y el vehículo, así como una evaluación de otros usuarios de la calidad del servicio prestado. A diferencia de los taxis tradicionales, que no enfrentan mayores consecuencias en caso de entregar un mal servicio, las plataformas tecnológicas suelen imponer mayores estándares de calidad a sus socios conductores. Ellos arriesgan ser desvinculados de la plataforma,

no así quienes pertenecen al cartel de taxis “tradicionales”.

ASPECTOS A CONSIDERAR DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley, en principio, se encuentra bien orientado, pues no impone cuotas para la entrada de nuevos oferentes, pero en cambio –lo que es objetable– deja la facultad de hacerlo al MTT en forma arbitraria. En este sentido, se debe tener en cuenta que los servicios ofrecidos a través de plataformas tecnológicas tienen una mayor tasa de ocupación que los taxis tradicionales, contribuyendo en menor medida a la congestión. Además, atienden sectores que no son servidos adecuadamente por taxis tradicionales, y que sus usuarios frecuentes usan las plataformas mayoritariamente los fines de semana (74,6%) y en horario nocturno (56,8%), de acuerdo con el informe de la CNP. Por ello resulta inadecuado que desde el MTT se pueda restringir las operaciones de las EAT y sus vehículos en determinadas zonas geográficas.

Desde otro punto de vista, existen algunos aspectos del proyecto cuya aplicación quedaría sujeta al reglamento que se defina, así como de otros decretos que pueden incidir de manera importante en el funcionamiento y desarrollo de los servicios de transporte ofrecidos a través de plataformas tecnológicas. El nuevo reglamento debe permitir diversidad en los tipos de vehículos que puedan operar en esta

3 En época pretérita, antes de las plataformas tecnológicas, se hubiera podido proponer por algún grupo organizado de taxistas, pintar sus vehículos con colores propios, formando una característica especial de un grupo de taxis, de forma tal que los usuarios los pudieran reconocer a la distancia, para ir así formando clientela que los prefiriera; pero la regulación, que siempre puede tener efectos contraproducentes, ordenó que todos los vehículos fueran negros con techo amarillo. Esta regulación habría impedido efectuar una diferenciación en el mercado, aunque algunos taxistas lo hubieran intentado.

modalidad. A diferencia de los taxis tradicionales, las plataformas tecnológicas ofrecen servicios diferenciados, con valores distintos, informando al usuario el tipo de vehículo que realizará el servicio, así como la evaluación del conductor. Por otro lado, desde una perspectiva social, es más eficiente que algunos viajes se realicen en vehículos pequeños que contribuyen menos a la contaminación y a la congestión. Se debe tener en cuenta que la regulación actual de los taxis se definió en función de la capacidad tecnológica y de fiscalización de mediados del siglo pasado. Sin embargo, existen aspectos cuya remisión al reglamento puede ser contraria a ciertas garantías constitucionales, como la libertad de emprender actividades económicas, según se comentará más adelante.

En el caso de los servicios compartidos, como Uberpool que opera en otras ciudades, el proyecto les exige –al parecer- estar inscritos como taxi colectivo en el Registro de Transporte de Pasajeros, pero la exigencia no aparece bien establecida, como se detallará en los COMENTARIOS DE MÉRITO ESPECÍFICO. Cabe también señalar que el Decreto 212 del MTT exige a los colectivos contar con dos corridas de asientos, limitando el potencial de los servicios que operen a través de plataformas tecnológicas de ser una alternativa de mayor calidad y bajo costo al transporte público tradicional en superficie, así como una contribución a la disminución en la congestión y contaminación. Por ello, la legislación debe ser flexible en cuanto a la operación de servicios compartidos, no exigiéndoles registrarse como tales ni restringir la oferta del servicio a determinados tipos de vehículos.

El requisito de tener una licencia A-1, que se exige a conductores de taxis tradicionales, también podría revisarse. Por un lado, las plataformas

tecnológicas ofrecen evaluaciones de otros usuarios en cuanto a la calidad del servicio, que considera la conducción. Por otro lado, se debe tener en cuenta que el 55% de los socios conductores actuales de Uber trabaja menos de 10 horas a la semana, lo que podría distinguirse de una ocupación de tiempo completo o profesional.

Asimismo, debe tenerse en consideración que la obtención de una licencia A-1 requiere de un curso de unas 150 horas, con un costo aproximado de \$ 200.000 que sólo pueden ofrecer agencias acreditadas por el Estado, que no se encuentran presentes en todas las regiones del país. Esto podría significar un problema para la operación actual. Por cierto, la mayoría de estas agencias ofrecen cursos para la obtención de licencias profesionales A-2 (que permite conducir taxis, ambulancias y buses pequeños) en adelante. Una alternativa es eximir de este curso a los postulantes a las licencias A-1, manteniendo el resto de los requisitos, como el examen teórico y la experiencia de al menos dos años con licencia B.

NUEVOS ENFOQUES PARA LA REGULACIÓN

Las economías colaborativas que surgen gracias a las nuevas tecnologías muchas veces cambian el paradigma que enfrentaba el regulador a mediados del siglo pasado, pero que sigue vigente en muchos mercados tradicionales, como los problemas de información o las externalidades.

En su libro *The Sharing Economy*, el profesor Arun Sundararajan ofrece algunos modelos a considerar para regular las economías colaborativas, de tal manera de lograr los objetivos del regulador, evitando una excesiva carga regulatoria para el Estado. Estos serían la regulación entre pares, la auto-regulación y regulación delegada basada en datos.

En el caso de la regulación entre pares, las evaluaciones de otros usuarios sobre la calidad del servicio son una fuente relevante de información que las plataformas ponen a disposición de los usuarios, y opera como un mecanismo para desvincular usuarios que presten un mal servicio. En cuanto a la auto-regulación, las empresas tienen incentivos para que sus socios conductores cumplan con la normativa, relevando al Estado de hacer este tipo de fiscalización. Por último, la gran cantidad de datos que tienen las plataformas tecnológicas son un insumo relevante para la política pública. Sin embargo, el regulador no tiene la capacidad para analizarlos, por lo que no debe aspirar a controlar toda la información generada a partir de estas plataformas, pero sí puede delegar parte de la fiscalización, como puede ser la recolección de la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones tributarias por parte de los conductores.

Las economías colaborativas permiten al regulador traspasar parte de su carga fiscalizadora a través de modelos como la regulación entre pares, la auto-regulación y regulación delegada basada en datos.

REMISIONES

AL REGLAMENTO

Existen algunos aspectos del proyecto cuya aplicación quedaría sujeta al reglamento que se debería dictar dentro del plazo de seis meses, así como de otros decretos que pueden incidir de manera importante en el funcionamiento y desarrollo de los servicios de transporte ofrecidos a través de plataformas tecnológicas.

El nuevo reglamento debe permitir diversidad en los tipos de vehículos que puedan operar en esta modalidad. A diferencia de los taxis tradicionales, las plataformas tecnológicas ofrecen servicios diferenciados, con valores distintos, informando al usuario el tipo de vehículo que realizará el servicio, así como la evaluación del conductor. Por otro lado, desde una perspectiva social, es más eficiente que algunos viajes se realicen en vehículos pequeños que contribuyen menos a la contaminación y a la congestión. Se debe tener en cuenta que la regulación actual de los taxis se definió en función de la capacidad tecnológica y de fiscalización de mediados del siglo pasado.

Es comprensible que algunos aspectos propios de la ejecución de una ley queden entregados al reglamento, tal como, por lo demás, lo ha previsto la Constitución Política en su artículo 32 N°6. Sin embargo, no cualquier materia puede quedar entregada al reglamento y el Presidente de la República no puede ser obligado a dictarlo dentro de plazo, desde el momento que la Constitución señala expresamente que los reglamentos de ejecución los dicta la máxima autoridad cuando crea conveniente, a su exclusivo juicio (facultad exclusiva presidencial).

Por ello, es objetable que el inciso segundo del artículo 1° señale que “los servicios a que se refiere el inciso anterior –esto es, el amplio

concepto de plataforma tecnológica para la prestación de servicios de transporte- deberán prestarse por las EAT de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella". Así, surge la duda sobre si los requisitos solo serán los que señala la ley (lo que no ofrece problemas) o si además, algunos requisitos para el ejercicio de la libertad de realizar actividades económicas serán establecidos por una norma de rango inferior a la ley. Si se tratare de esto último se podría estar vulnerando la garantía constitucional del artículo 19 N°21, que solo permite regular estas actividades por ley.

Por la misma razón, deberá revisarse y precisarse, en lo que corresponda el artículo 15 del proyecto que faculta al MTT para establecer condiciones

de operación de las EAT, mediante resolución fundada, ni siquiera por reglamento.

Como se comprende, las normas del proyecto de ley también serán aplicadas por gobiernos futuros, cuyas autoridades podrían tener una más amplia concepción de la regulación reglamentaria e imponer condiciones o regulaciones que en definitiva puedan restringir la demanda y volver a establecer barreras a la entrada de nuevos operadores. La intención de cerrar en lo posible el parque automotriz de este tipo de transporte ha estado presente desde hace tiempo, como se demostró, lo que podría posteriormente resultar en mayores presiones a la autoridad para regular por reglamento, sin la amplia discusión que supone la dictación de una norma de rango legal, como lo exige la Constitución para este tipo de regulaciones ■■■■

V. COMENTARIOS DE MÉRITO ESPECÍFICO

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS
<p>Artículo 1º: Define a las EAT y establece que serán consideradas como empresas de transportes remunerado de pasajeros para todos los efectos.</p>	<p>Dado que el giro de algunas plataformas tecnológicas es más amplio que sólo el transporte de pasajeros, (por ejemplo, “Uber Eats”), debiera revisarse la redacción de la norma para que no se entienda en todas sus actividades ser exclusivamente transporte.</p>
<p>Artículo 5º letra c).- Las EAT inscritas en el Registro deberán informar al usuario la tarifa en forma previa al viaje, la cual no podrá variar, a menos que el usuario decida cambiar la ruta o trazado.</p>	<p>El proyecto actual sólo considera la variación de la tarifa en caso que se cambie por el conductor la ruta o trazado, pero no considera el factor tiempo. Resulta discutible su inclusión.</p>
<p>Artículo 6º.- Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional clase A1 y acreditar mediante certificado de antecedentes que no tienen anotaciones relativas a delitos sexuales, contemplados en la Ley de Drogas y algunos más graves de la Ley de Tránsito.</p>	<p>En lo que respecta a la exigencia de la licencia profesional clase A1, esta parece sumamente restrictiva por las razones expresadas en los comentarios generales. Ahora bien, tratándose de la exigencia de certificado de antecedentes, debiera revisarse el establecimiento taxativo de los delitos que impedirían ser conductor de un vehículo adscrito a una EAT, pues es un listado que deja fuera muchos delitos graves, afectándose además la autonomía privada de las EAT para determinar quiénes pueden ser conductores.</p>
<p>Artículo 7º.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT 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.</p>	<p>Tal como señaló recién, surge la duda respecto del artículo 7º, en cuanto al alcance de las exigencias que se van a imponer por reglamento. Sería preferible acotar en la ley el ámbito de aplicación de la norma reglamentaria. Aunque cabe reconocer que desde hace tiempo este Ministerio ha venido regulando aspectos del transporte vehicular mediante normas de rango inferior a la ley.</p>

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS
<p>Artículo 8°.- Los taxis, en cualquiera de sus modalidades, podrán adscribirse a una EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.</p> <p>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.</p>	<p>Este artículo establece una norma bien orientada, en la medida que permite a todos los vehículos calificados genéricamente como taxis, acceder a una plataforma tecnológica administrada por una EAT.</p> <p>No obstante, este artículo parece ser contradictorio con el siguiente (artículo 9°).</p>
<p>Artículo 9°.- Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.</p>	<p>Este artículo describe la forma de operar de los taxis colectivos, que transportan a distintos pasajeros sin vinculación entre sí en una ruta o trazado preestablecido.</p> <p>A estos se les exige estar inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.</p> <p>Si bien está meridianamente claro que cualquier tipo de taxi podría inscribirse en el nuevo Registro para las EAT, no está igualmente claro que un vehículo tipo Uber pueda realizar servicios de taxi colectivo.</p> <p>Es una materia de fondo que convendría aclarar, dada las medidas que se han dado a conocer por la prensa sobre la posición de las líneas de colectivos, y que no parecen estar al tanto de las regulaciones del proyecto.</p> <p>En síntesis, la norma del artículo 9° podría estar adecuada a la realidad, pero sería necesario, previa discusión, que quedara bien expresada.</p>

VI. **TEXTO DEL** 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, 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 EAT de conformidad a los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.

Artículo 2°.- Créase el “Registro de Empresas de Aplicación de Transportes (EAT)”, 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, como asimismo 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) La identificación de los conductores y vehículos adscritos a la EAT;
- e) La individualización de una dirección de correo electrónico habilitada para efectos de recibir notificaciones y comunicaciones, y desde la cual remitirá la información que requiera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y

- 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 EAT que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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 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.

TÍTULO II

DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 4°.- Para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, las EAT 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, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento, y

- e) Las demás que señale el reglamento.

Artículo 5°.- Las EAT 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) Operar sólo con conductores y vehículos que cumplan con los requisitos legales y reglamentarios aplicables;
- c) 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. En el caso que el recorrido incluya pago de peajes, estos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente;
- d) Informar al pasajero la marca, modelo y año del vehículo, la placa patente y la identificación del conductor con su nombre y la calificación efectuada por otros usuarios; y
- e) Los demás requisitos de carácter técnico y operativo que fije el reglamento.

Artículo 6°.- Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional clase A-1⁴, con su control vigente. Asimismo, 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 séptimo⁵, párrafos 5⁶ y 6⁷ del Código Penal; los delitos establecidos en la ley N° 20.000⁸, ni los delitos previstos en los artículos

4 Clase A-1: Para conducir taxis (artículo 12 de la ley 18.290).

5 Título VII: CRÍMENES Y DELITOS CONTRA EL ORDEN DE LAS FAMILIAS, CONTRA LA MORALIDAD PÚBLICA Y CONTRA LA INTEGRIDAD SEXUAL.

6 § V. De la violación.

7 § VI. Del estupro y otros delitos sexuales.

8 Tráfico ilícito de estupefacientes.

193⁹, 195¹⁰ y 196¹¹ 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.

Artículo 7°.- Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las EAT 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.

Artículo 8°.- Los taxis, en cualquiera de sus modalidades, podrán adscribirse a una EAT y utilizarlas como mecanismo de determinación de la tarifa o de cobro, distinto del taxímetro.

9 Artículo 193.- El que, infringiendo la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110, conduzca, opere o desempeñe las funciones bajo la influencia del alcohol, será sancionado con multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por tres meses. Si a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren daños materiales o lesiones leves, será sancionado con una multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por seis meses. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor a siete días.

Si, a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren lesiones menos graves, se impondrá la pena de prisión en su grado mínimo o multa de cuatro a diez unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por nueve meses.

Si se causaren lesiones graves, la pena asignada será aquella señalada en el artículo 490, N° 2, del Código Penal y la suspensión de la licencia de conducir de dieciocho a treinta y seis meses.

Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el artículo 397, N° 1, del Código Penal o la muerte, se impondrá la pena de reclusión menor en su grado máximo, multa de veintuno a treinta unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia para conducir por el plazo que determine el juez, el que no podrá ser inferior a treinta y seis ni superior a sesenta meses.

En caso de reincidencia el infractor sufrirá, además de la pena que le corresponda, la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que estime el juez, el que no podrá ser inferior a cuarenta y ocho ni superior a setenta y dos meses.

Las penas de multas de este artículo podrán siempre ser reemplazadas, a voluntad del infractor, por trabajos a favor de la comunidad y la asistencia a charlas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, las que serán impartidas por el respectivo municipio.

10 Artículo 195.- El incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que sólo se produzcan daños, señalada en el artículo 168, será sancionado con multa de tres a siete unidades tributarias mensuales y con la suspensión de la licencia hasta por un mes.

El incumplimiento de la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que se produzcan lesiones, señalada en el artículo 176, se sancionará con la pena de presidio menor en su grado medio, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y multa de siete a diez unidades tributarias mensuales.

Si en el caso previsto en el inciso anterior las lesiones producidas fuesen de las señaladas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o se produjese la muerte de alguna persona, el responsable será castigado con la pena de presidio menor en su grado máximo, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y con el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal. Para los efectos de determinar la pena prevista en este inciso, será aplicable lo dispuesto en los artículos 196 bis y 196 ter de esta ley.

Las penas previstas en este artículo se impondrán al conductor conjuntamente con las que le correspondan por la responsabilidad que le pueda caber en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal.

11 El artículo 196, por su extensión, se incluye en el **ANEXO**.

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°.- Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, sólo podrán prestarse mediante taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en la modalidad de taxi colectivo.

TÍTULO III

DE LA GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Artículo 10.- Las EAT 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.

Para los efectos indicados en el inciso precedente, las EAT 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 EAT.

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 de la presente ley.

TÍTULO IV

SOBRE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 11.- Las EAT serán responsables por las siguientes infracciones graves:

- a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro;
- b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada;
- c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio, aun cuando no sea requerida regularmente;
- d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y sus reglamentos, o cuyos conductores no posean licencia profesional clase A-1 o no cumplan los requisitos de la presente ley, y
- e) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.
- f) Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley.

Artículo 12.- Las EAT que incurran en alguna de las conductas señaladas como graves en el artículo anterior, serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 10¹² ni superior a 100¹³ unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 20¹⁴ unidades tributarias mensuales ni superiores a 200¹⁵ unidades tributarias mensuales.

12 \$477.290

13 \$4.772.900

14 \$594.580

15 \$1.909.160

En el caso del conductor que sea responsable de alguna de las conductas señaladas en las letras d) y e) del artículo 11, se le sancionará con multa de entre 3¹⁶ y 10¹⁷ unidades tributarias mensuales, independiente de la responsabilidad de la EAT.

Las EAT que incurran en alguna de las infracciones leves serán sancionadas con una multa a beneficio fiscal no inferior a 3¹⁸ ni superior a 20¹⁹ unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1²⁰ a 3²¹ unidades tributarias mensuales.

Será competente para conocer de estas infracciones el Juez de Policía Local de la comuna en que tenga su domicilio la EAT.

La Subsecretaría de Transportes podrá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro por acumulación de sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la ley N° 19.880.

Artículo 13.- 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°, se le aplicará las sanciones señaladas en el inciso primero²² del artículo 194 del D.F.L. N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. En estos casos, se procederá, además, al retiro del vehículo de circulación por parte de Carabineros de Chile o Inspectores Fiscales, 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, o que colabore en impedir o entorpecer su fiscalización o control, será sancionado por el Juez de Policía Local competente con multa de 5 unidades tributarias mensuales.

16 \$143.187

17 \$477.290.

18 \$143.187

19 \$594.580

20 \$47.729

21 \$143.187

22 Artículo 194.- El que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio [de 61 días a 3 años].

TÍTULO V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 14.- Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas de las EAT se registrarán por lo dispuesto en la ley N° 19.496 sobre protección al consumidor.

Artículo 15.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer condiciones de operación a las EAT, mediante resolución fundada del Ministro o Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Estas condiciones se exigirán a las EAT y a los vehículos adscritos a las mismas en determinadas áreas geográficas, por un plazo determinado, a efectos de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, estableciendo para tales efectos requerimientos técnicos, de circulación, tecnológicos o administrativos, entre otros.

El Ministerio podrá establecer condiciones preferentes para vehículos que utilicen sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones, o que cuenten con características o modalidades que permitan trasladar pasajeros que presenten necesidades especiales, o que promuevan la integración con el transporte público mayor o los medios no motorizados de transporte.

Artículo 16.- 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 autorizarla de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de seis 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 noventa 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 TRANSITORIO.- 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, lo anterior, 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.

ANEXO

Artículo 196 de la Ley de Tránsito

Artículo 196.- El que infrinja la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110, cuando la conducción, operación o desempeño fueren ejecutados en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

Si, a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren lesiones graves o menos graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de treinta y seis meses en el caso de producirse lesiones menos graves, y de cinco años en el caso de lesiones graves. En caso de reincidencia, el juez deberá decretar la cancelación de la licencia.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1º del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el segundo. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.

Al autor del delito previsto en el inciso precedente se le impondrá el máximo o el grado máximo de la pena corporal allí señalada, según el caso, conjuntamente con las penas de multa, inhabilidad perpetua para conducir vehículos motorizados y comiso que se indican, si concurriere alguna de las circunstancias siguientes:

- 1.- Si el responsable hubiese sido condenado anteriormente por alguno de los delitos previstos en este artículo, salvo que a la fecha de comisión del delito hubieren transcurrido los plazos establecidos en el artículo 104 del Código Penal respecto del hecho que motiva la condena anterior.
- 2.- Si el delito hubiese sido cometido por un conductor cuya profesión u oficio consista en el transporte de personas o bienes y hubiere actuado en el ejercicio de sus funciones.
- 3.- Si el responsable condujere el vehículo con su licencia de conducir cancelada, o si ha sido inhabilitado a perpetuidad para conducir vehículos motorizados ■■■