

# LEY QUE REGULA LOS TAXIS "UBER" Y "CABIFY"

## DESCRIPCIÓN BOLETÍN 10937-15


REFERENCIA	Moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros
INICIATIVA	Mensaje presidencial
ORIGEN	Cámara de Diputados
MINISTERIOS	De Hacienda y De Transportes y Telecomunicaciones
INGRESO	25 de octubre de 2016
ARTICULADO	21 artículos permanentes y tres transitorios

## **OPINIÓN** EJECUTIVA DE LYD

El proyecto de ley que regula plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros parece responder a presiones políticas y carece de fundamentos técnicos.

Por ejemplo, la introducción de transferencias injustificadas de recursos desde las plataformas tecnológicas, que tienen menores externalidades por congestión, a los taxistas tradicionales, que son un grupo de presión.

Los nuevos desarrollos tecnológicos abren oportunidades que podrían, a futuro, tener impactos significativos en el transporte, tanto privado como público. Las autoridades no deberían cerrarles a los ciudadanos el acceso a un servicio de mejor calidad y menor precio ni tampoco restringir los potenciales beneficios que han mostrado ofrecer las economías colaborativas en el mercado del transporte.

Además, el proyecto introduce una serie de restricciones adicionales, algunas de las cuales podría imponer el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) por reglamento y otras, la misma ley. Esto se traduciría en una burocracia estatal innecesaria que se dedique a fiscalizar problemas que quizás no existan, limitando así el potencial de beneficios que se derivan de la competencia, como la innovación de los privados, que se traduce en menores costos y en mejores y nuevos servicios para los usuarios 

## CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 1.- Se crea un Registro de Plataformas Tecnológicas a cargo de la Subsecretaría de Transportes, donde se inscribirán las entidades que intermedian, mediante dichas plataformas, entre la oferta y la demanda de transporte remunerado de pasajeros.
- 2.- Las plataformas pueden ser utilizadas tanto para los taxis “tradicionales” inscritos en el Registro de Transporte Público (taxis básicos, colectivos y de turismo), como para vehículos no inscritos como taxis (es decir, tipo “uber”). Estos últimos deberán individualizar al pasajero o pasajeros transportados y cumplir con los siguientes requisitos en su operatoria:
  - a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del servicio;
  - b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa;
  - c) Permitir que el pasajero evalúe el viaje, en línea;
  - d) Contar con tecnología de geolocalización.

Además, no se les permite recoger pasajeros en la vía pública sin reserva previa, y al chofer se le exige licencia profesional. Tampoco podrán cobrar en efectivo.
- 3.- Para operar una plataforma tecnológica se deberá pagar un “valor” que internalice las externalidades negativas que genere. Dicho valor será fijado por el Panel de Expertos creado (en el año 2009) para el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto (en relación al subsidio para el transporte público creado ese año). El Panel podrá determinar, condicionar o eximir el pago por determinado período de tiempo, horario y zona de aplicación.
- 4.- Se crea un Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros, al cual ingresarán los recursos provenientes del pago del “valor” que grava a las plataformas tecnológicas, y cuyos recursos se destinan para financiar programas que permitan: a) sustituir taxis por vehículos más eficientes; b) incorporar en los taxis tecnologías que hagan más eficiente el uso de las vías y que mejoren la accesibilidad y movilidad, c) retribuir, a los propietarios de taxis, por la adquisición de inscripciones en el Registro de Taxis; además se podrán financiar los gastos propios de administración del Fondo. Por decreto supremo (MTT y Hda.) se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo.
- 5.- Se encomiendan a reglamentos las siguientes materias:
  - a) Las condiciones y procedimiento para la inscripción en el Registro de Plataformas Tecnológicas;

- b) El plazo para determinar, por el Panel de Expertos, el “valor” que grava las plataformas tecnológicas, en conformidad a los kilómetros efectivamente recorridos por los vehículos (tipo “uber”);
  - c) Los factores para el cálculo del “valor”, períodos de cobro y procedimiento para su pago, considerando los niveles de congestión, capacidad de la infraestructura vial y niveles de oferta y demanda por estos servicios;
  - d) Las condiciones y requisitos para que el Panel de Expertos determine la cantidad máxima de kilómetros que, dentro de cierto plazo, podrán recorrer los vehículos tipo “uber”, en caso de congestión vehicular o contaminación ambiental; las bases de este reglamento deberán incluir concursos públicos;
  - e) La forma, condiciones de seguridad y frecuencia con que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) verificará el cumplimiento de las obligaciones establecidas por ley, para lo cual tendrá acceso a la información sobre kilómetros recorridos, vehículos, conductores, lugares de recogida y bajada de pasajeros, hora y duración de los viajes, hora de reserva, precio cobrado y evaluación del viaje; el Ministerio solo podrá utilizar esta información para los fines recién indicados.
- 6.- Se hace aplicable a los taxis colectivos el uso de plataformas tecnológicas, pero no los incluye en la misma regulación de los vehículos tipo “uber”.
- 7.- Se permite a los taxis “tradicionales” utilizar aplicaciones tecnológicas distintas del taxímetro para el cobro de la tarifa; el MTT establecerá los parámetros para la determinación de la tarifa máxima, en los casos en que ésta se encuentre regulada.
- 8.- Se sanciona con la exclusión del Registro, sin derecho a reemplazo, a los taxis que se compruebe que trabajan con el taxímetro adulterado.
- 9.- Se efectúan adecuaciones a la Ley de Tránsito y a la Ley de la Renta, para incluir en ellas a los conductores de vehículos “uber” (licencia de conducir, inclusión de vehículos tipo “uber” y tributación con tasa de 3,5 % cuando el conductor no sea propietario del vehículo) ■■■

## IV. COMENTARIOS DE MÉRITO

### ENFOQUE GENERAL

El proyecto de ley constituye un nuevo capítulo en la rigurosa reglamentación del transporte público de pasajeros mediante vehículos livianos o taxis. Esta nueva normativa se divide en dos grandes tipos de regulaciones: por una parte se establecen en el proyecto un modo de funcionamiento que los vehículos tipo “uber” o “cabify” ya están cumpliendo, por tratarse de la forma propia de operar de este negocio; y por otra, se imponen nuevas regulaciones que van más allá de lo usual y que podrían llegar a vulnerar el derecho constitucional a desarrollar una actividad económica, como es el caso del transporte.

### PERSPECTIVA HISTÓRICA

En forma previa al análisis y comentarios del proyecto de ley, se va a resumir el historial de las regulaciones sobre el servicio de taxis, desde sus inicios, en que no existían regulaciones adicionales a las propias de la seguridad en el tránsito, hasta las que ahora se vienen proponiendo, tanto para los taxis que se pueden denominar “tradicionales” como para los de reciente aparición en el mercado y que se conocen como “uber” o “cabify” y que hasta ahora han operado sin sujeción a normas específicas, debiendo respetar solamente las normas legales que regulan la utilización de vías públicas de circulación vehicular.

### Los principales hitos de dicha regulación son los siguientes:

En 1988, el artículo 3° de la ley N° 18.696 dispuso que el transporte de pasajeros, nacional, remunerado, público o privado, individual o colectivo, por calles o caminos, se efectuará libremente, “sin requerir autorización alguna para ello”, pero acreditando mediante la revisión técnica, que el vehículo es apto para el respectivo servicio, según las normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre las condiciones técnicas y de emisión de contaminantes. Es decir, ninguna traba o limitación existía en ese entonces (1988) para desarrollar esta actividad remunerada.

Posteriormente la ley N° 19.011 (12 de diciembre de 1990), modificó el recién citado artículo 3° de la ley N° 18.696 y -manteniendo el contenido de la norma anterior en cuanto al libre ejercicio de la actividad- sustituyó la expresión “sin requerir autorización alguna”, por otra en que se alude a facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para establecer las condiciones y dictar la normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos —lo que era igual a la norma anterior— pero se agregó entre sus facultades “lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de las vías”.

Se vislumbra así un primer intento por contar con una regulación controlable desde el gobierno

central. Adicionalmente, el inciso séptimo del mismo artículo 3°, modificado también por la ley N° 19.011, dispuso que el Ministerio establecerá un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros como “catastro global” de todas las modalidades de servicios de transporte público de pasajeros. Éste es el nacimiento del Registro (1990). Esta regulación, por lo tanto, a partir de diciembre de 1990, mantuvo tácitamente la libertad de acceso a la actividad, pues no efectuó prohibición alguna; pero al año siguiente se dictó la ley N° 19.040, de 25 de enero de 1991, que dispuso que los vehículos que se destinen a servicios de transporte público remunerado de pasajeros debían —obligatoriamente— estar inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros a que se refiere el inciso séptimo del artículo 3° de la ley N° 18.696, según lo determine la correspondiente reglamentación dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (artículo 10, inciso primero).

Así, el Registro, que nació solamente para tener una mera visualización global, de carácter más bien estadístico, de los medios de transporte de pasajeros, se transformó —a partir de la ley N° 19.040 (1991)— en un requisito legal para el ejercicio de la actividad, pero todavía sin constituir una restricción, limitación o prohibición.

Siete años después, fue la ley N° 19.593 (17 de noviembre de 1998) la que cerró el Registro, para todo tipo de taxis, transitoriamente por dos años, esto es, hasta el 17 de noviembre del año 2001. Luego, el 16 de noviembre de 2000 la ley N° 19.700 prorrogó la vigencia de la ley anterior, manteniendo la suspensión por 5 años más, a contar de la expiración del plazo que estaba corriendo (y por lo tanto, se suspendió hasta el 17 de noviembre de 2005). Luego la ley

N° 20.076 suspendió nuevamente la inscripción en el Registro por el plazo de otros 5 años, contados desde su publicación, que se produjo el 15 de noviembre de 2005, suspensión que, en consecuencia, venció el 15 de noviembre de 2010. Ese mismo día se publicó la ley 20.474 que prorrogó la vigencia de la ley 20.076 por 5 años más, esto es, hasta el 15 de noviembre de 2015.

Finalmente, la ley 20.867 de 15 de noviembre de 2015, volvió a prorrogar la suspensión de la inscripción por otros cinco años; pero permitió un aumento de un 4% de nuevas inscripciones, según facultades que se otorgan al MTT.

## SUSPENSIÓN INDEFINIDA DE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO

Con fundamento en razones de contaminación ambiental y de congestión vehicular (además de una sobre oferta en el servicio) en que se han sustentado estas iniciativas, el proyecto de ley que dio origen a la ley 20.474, cuya suspensión venció el 15 de noviembre de 2015, se presentó inicialmente con el objeto de establecer una suspensión indefinida para impedir permanentemente la inscripción de nuevos taxis<sup>1</sup>, no obstante lo cual, durante su tramitación se modificó en la forma indicada, poniéndole un plazo

1 Boletín 7028-15 ingresado el 30 de junio de 2010.

Es decir, está presente la intención de cerrar definitivamente la posibilidad de que ingresen nuevos empresarios que puedan constituir oferta de servicios de transporte de pasajeros en vehículos de alquiler. De esta forma ya no sería necesario —en esa óptica— estar legislando cada cierto tiempo para impedir que ingresen al mercado nuevos taxis.

Los problemas de contaminación y congestión que afectan a Santiago y que se han extendido a otras ciudades del país, tienen su origen, en primer lugar, en el uso de leña (especialmente húmeda), luego, en industrias sin sistemas para eliminar o disminuir las emisiones, como asimismo en el transporte público (Transantiago) y por último, en el crecimiento del parque automotor privado o de vehículos menores, sin distinción si es transporte particular o de taxis. En relación a estas últimas categorías, sucede que la tasa de crecimiento de la infraestructura vial es deficitaria. En otras palabras, la demanda de infraestructura supera la oferta, y las políticas públicas destinadas a superar esta limitación exceden un Registro de Taxis o la operación de vehículos uber.

## CONSECUENCIAS DEL CIERRE DEL REGISTRO DE TAXIS

Limitar la entrega de licencias para operar taxis tiene efectos perversos para la sociedad y generan redistribuciones de rentas no provenientes de una mayor eficiencia.

En efecto, al igual que cualquier otro mercado, el de los taxis debiera equilibrarse por medio de la interacción de la oferta y demanda por dicho servicio, para garantizar una asignación eficiente de los recursos, en el supuesto de que no existan externalidades ni asimetría de información. Es así como —en un mercado sin restricciones artificiales—, ante un aumento de la demanda, los taxistas enfrentarían transitoriamente una mayor solicitud por sus servicios, al cual inicialmente responderían con más turnos, la subcontratación de su vehículo y un aumento del precio del servicio. Ello generaría rentas mayores que las prevalecientes previo al aumento de demanda, lo que automáticamente haría más atractivo el negocio, induciendo la entrada de nuevos actores al mercado.

El ingreso de nuevos competidores elevaría la oferta de taxis, reduciendo el precio del servicio y haciendo que las rentas que fueron transitoriamente más altas para los preexistentes tiendan a reducirse hasta volver a sus niveles normales. El nuevo equilibrio se alcanzaría, por tanto, con un mayor número de taxistas que, cobrando nuevamente el precio que equilibra la mayor oferta y demanda, genera rentas normales.

Por el contrario, cuando se imponen barreras artificiales al ingreso de nuevos actores, como sucede cuando se limitan las licencias para explotar el negocio de taxis, lo que se hace es impedir la competencia y perpetuar las rentas sobrenormales para quienes cuentan con dicha licencia.

Volviendo al ejercicio teórico anterior, al aumentar la demanda (cosa natural en una ciudad donde aumenta la población sostenidamente), los taxistas existentes enfrentarían un exceso

de demanda que es satisfecho por la vía de aumentar los precios y sobre explotar sus vehículos. Ello genera rentas sobrenormales para estos taxistas, pero no habiendo posibilidad de que entren nuevos actores (porque las licencias están limitadas por el cierre del Registro), no hay posibilidad de que aumente la oferta de taxis, para que con ello los precios vuelvan a los niveles competitivos. Entonces, las rentas sobrenormales prevalecerán, los precios del servicio se mantendrán más altos y solo un grupo se beneficiará de este nuevo equilibrio (los que se quedaron inscritos en 1998).

En síntesis, limitar las licencias de taxis genera barreras artificiales a la entrada de nuevos competidores, lo que perjudica a los potenciales entrantes y eleva el precio que pagan los consumidores. Los únicos beneficiados son los taxistas que gozan del derecho a operar sus vehículos, lo que les otorga una renta sobrenormal que se perpetúa en el tiempo. Esta misma mayor renta es la que se refleja posteriormente en el precio de los cupos (o licencias) para ingresar al Registro, cuyo valor se eleva hasta igualar el valor presente de las rentas sobrenormales esperadas. Así, para poder inscribir un nuevo taxi, opera hoy día un mercado de “cupos”, que tienen un precio, derivado de que algunos ya no operan el vehículo (por cualquier causa). Esos cupos tienen un precio, que paga el nuevo taxista que ingresa, y que luego puede traspasar, paulatinamente, a quienes soliciten sus servicios.

Es así como el cierre del Registro generó, inicialmente, la aparición de taxis “piratas”, esto es, que no estaban inscritos y operaban ilegalmente mediante documentación

adulterada<sup>2</sup>, además de otros que simplemente ofrecían sus servicios por teléfono celular, sin contar ni con inscripción ni con patente de taxi (de color); la aparición de los vehículos “uber” y “cabify” son una forma –legítima– de reaccionar frente a la regulación existente y a un servicio muchas veces deficiente, por lo que el cierre del registro configura una prohibición, de discutible constitucionalidad, para ejercer una actividad económica.

## VENTAJAS DEL SISTEMA “UBER” (SIN LA REGULACIÓN PROPUESTA)

Cuando, hace poco más de un año, 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 contra los conductores de vehículos uber.

Es comprensible la reacción de quienes vieron limitadas sus pretensiones de ganar más; pero es también necesario entender que los usuarios de estos servicios quieren pagar menos. De hecho, inicialmente, el servicio uber, con una tarifa exacta sobre la base del kilometraje

<sup>2</sup> Cabe recordar que en septiembre de 1999 (a casi un año del cierre del Registro), fueron despedidos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones quince funcionarios que integraban una red que adulteraba “permisos” para taxis. La prensa de la época (El Mercurio, 12 de septiembre de 1999) estima en 1000 los permisos adulterados y el valor promedio de cada uno sería de 400 mil pesos de ese año.

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 variaba 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 fidelizar 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. Uber y cabify corrigen sustancialmente esta situación por la forma como el cliente accede físicamente al vehículo<sup>3</sup>.

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 conductor que se detiene en la calle. Tampoco tiene muchas opciones para buscar un proveedor alternativo, por el incierto costo en tiempo<sup>4</sup>. 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 quien 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. Así, la mayor parte del tiempo circulan con pasajeros, como documentan Cramer y Krueger (2015)<sup>5</sup> en el caso norteamericano.

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” (aunque es probable que éstos también estén intentando ofrecer un servicio con mayor tecnología) ■■■

3 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.

4 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. Ello habría impedido efectuar una diferenciación en el mercado, aunque se hubiera intentado.

5 Cramer, J., & Krueger, A. B. (2015). “Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber.” NBER Working Paper No. 22083.

## **V.** COMENTARIOS ESPECÍFICOS AL PROYECTO DE LEY

*Las divergencias nacidas de la competencia entre “tradicionales” y “uber”, consignadas en polémicas a través de la prensa escrita y la televisión, que además informó de algún incidente, han generado la iniciativa legal que ahora se analiza, presentada al Congreso mediante un mensaje presidencial. Los aspectos específicos que corresponde comentar son los que siguen a continuación.*

### EL NUEVO REGISTRO

El proyecto crea el Registro de Plataformas Tecnológicas donde deberán registrarse obligatoriamente las plataformas de uber y cabify y cualquier otra que pretenda operar en Chile.

Como se sabe, hasta ahora, estas dos empresas han operado perfectamente cada una con su sistema técnico sin necesidad de registro y sin que se advierta la conveniencia de hacerlo. Por el contrario, un registro siempre corre el riesgo de que la ley o la autoridad lo cierre y deje afuera a la posible competencia futura de las actuales empresas.

Como se expuso en el resumen histórico del Registro de Taxis, también nació innecesariamente para inscribir a quienes venían ofreciendo el servicio con solo cumplir requisitos técnicos y se seguridad en el tránsito. Cuando se hizo obligatoria la inscripción, se pudo cerrar la inscripción de nuevos oferentes, generando los problemas ya conocidos.

De esta forma, la creación innecesaria del Registro de Plataformas Tecnológicas solo genera el peligro, a futuro, de su cierre para limitar la eventual competencia. Por ahora, las dos empresas que están operando cubren satisfactoriamente la demanda por este tipo de servicio; pero en el futuro la demanda podría aumentar e incentivar el ingreso de otras empresas; entonces la autoridad, especialmente si van a existir oferentes nacionales del mismo servicio, podría caer en la tentación de cerrar el Registro.

### MODUS OPERANDI:

#### USO ACTUAL Y

#### LIMITACIÓN PROPUESTA

Hoy día, como se ha dicho, uber y cabify operan sin necesidad de registro y mediante una oferta que tiene las mismas características que el proyecto le impone en su artículo 4°, y que son:

- a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio.
- b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.
- c) Permitir una evaluación del viaje en línea.
- d) Contar con tecnologías de geolocalización.

Así operan hoy día. Sin embargo, el proyecto va más allá e impone otras normas limitativas: “En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa, mediante las referidas plataformas tecnológicas. La reserva nunca podrá realizarse al abordar el vehículo o una vez iniciado el viaje. Asimismo, sus conductores no podrán, bajo circunstancia alguna, solicitar o aceptar pagos en efectivo”.

La limitación anotada es inconveniente, pues debería existir la posibilidad de compartir viajes, en autos colectivos, de mejor estándar, con recorridos diseñados en tiempo real, lo que tiene el potencial de ahorrarse ese costo. El avance tecnológico podría mejorar la calidad del servicio y tener menores costos que los sistemas tradicionales de buses. Sin embargo, la iniciativa legal le pone trabas injustificadas a la posibilidad de compartir recorridos. Además, la prohibición de cobrar en efectivo constituye una intromisión en la forma de concebir el negocio, que es privativa del empresario. No puede el Estado, a través de la ley, imponer o prohibir formas de pago (tarjetas de crédito, red compra, cheque en otro tipo de servicios), ni menos prohibir la moneda de curso legal en Chile. El hecho de que la ley pueda regular una actividad comercial (artículo 19 N°21 de la CPR), no significa que deba hacerlo, ni menos que pueda in contra la

utilidad práctica o el sentido común de quienes realizan la actividad.

Sería posible, ya que la tecnología lo permite, que al llamado de un cliente, se le informara que un vehículo pasará próximamente por el lugar donde se encuentra el solicitante, el cual podría abordar el vehículo que ya viene con un ocupante, que podría aceptar el uso compartido y pagar la tarifa en forma proporcional.

Considerando que emprendimientos privados están apuntando a ofrecer un servicio colectivo flexible, las autoridades deberían abstenerse de limitar las posibilidades para que se concretasen iniciativas como éstas. En caso de no resultar, la pérdida sería asumida por los privados. No es apropiado que el Estado de Chile tenga una postura oficial en contra de la innovación en esta materia.

## EXIGENCIA DE LICENCIA PROFESIONAL DE CONDUCIR

A primera vista parece razonable, a nuestra mentalidad, la exigencia que ahora se formula a los conductores de vehículos “uber” y “cabify”, que deben contar con licencia profesional de conducir. Sin embargo, para convenir en esa normativa, cabría conocer datos estadísticos sobre la siniestralidad ocasionada por choferes con licencias de distinto tipo. En otras palabras, la licencia profesional, ya consagrada en la ley, no constituye una seguridad para evitar accidentes del tránsito.

No existe en nuestro medio un mecanismo de medición respecto del otorgamiento de las licencias de conducir por parte de las municipalidades (para las cuales constituye un ingreso), que permita visualizar, estadísticamente, qué porcentaje de las licencias otorgadas han participado en accidentes graves (muerte y lesiones, por ejemplo), respecto del total de las licencias que hubiere otorgado la misma municipalidad.

Si existiera una medición de este tipo, sería posible afirmar fundadamente que la licencia profesional supone un mayor grado de protección para el pasajero de un taxi; en caso contrario, no parecería indispensable formular mayores exigencias a los conductores de uber y calify, como propone el proyecto.

## COSTO DE LAS EXTERNALIDADES: IMPUESTO DE AFECTACIÓN

El artículo 6° del proyecto de ley obliga los dueños de las plataformas tecnológicas a pagar un valor que internalice los costos por la producción de externalidades negativas que generen. Dicho valor será determinado por el Panel de Expertos que existe para el subsidio nacional para el transporte público de pasajeros. El valor se calcularía en función de la cantidad de kilómetros efectivamente recorridos por los vehículos que se encuentren adscritos a las respectivas plataformas tecnológicas, dentro del plazo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante reglamento.

Este es uno de los mayores contrasentidos de este proyecto de ley, cual es la introducción del cobro de un impuesto especial por kilómetro recorrido por los conductores que ofrezcan sus servicios a través de plataformas tecnológicas. La recaudación de este impuesto iría a un fondo que, curiosamente, el Ejecutivo llama “Fondo para la innovación del transporte privado de pasajeros”, pero que en realidad hace precisamente lo contrario: desincentiva el uso de una de las mayores innovaciones en el transporte privado de pasajeros, para beneficiar, principalmente, al tradicional cartel de taxistas, que son quienes mayores externalidades generan. A ello se suma el uso de las vías para buses, que no podrán usar los socios conductores de las plataformas tecnológicas.

Por otra parte, si por impuesto se entiende todo desplazamiento patrimonial de un particular al Estado, sin una contraprestación directa por parte de éste, entonces el “valor” del artículo 6° se transforma en un impuesto.

Además, se trataría de un impuesto de afectación a un fondo, en circunstancias que la Constitución Política prohíbe este tipo de impuesto en su artículo 19 N°20, salvo que se apliquen en beneficio de la Defensa Nacional o se trate de gravar bienes con una clara identificación regional o local, dentro del margen que la ley señale, y que serían cobrados por autoridades regionales o comunales para obras de desarrollo.

Como se comprende, estos requisitos constitucionales no están presentes en el cobro del valor que propone el proyecto. Además, no existe evidencia de externalidades que justifiquen su cobro, ni se indica cuáles podrían ser éstas. Por lo demás, de haber externalidades, como el uso de las vías urbanas, la externalidad

negativa que generan es menor que la de un taxi “tradicional”, puesto el vehículo “uber” solo circula cuando está con pasajero, mientras que el taxi lo hace permanentemente. Si de establecer gravámenes por externalidades se trata, entonces debería gravarse proporcionalmente a ambos.

Adicionalmente, el artículo 18 N°3 del proyecto aclara que con cargo al Fondo se podrá retribuir la adquisición de inscripciones (o cupos) de taxis en el Registro respectivo, quedando los adquirentes obligados a no transferir, transmitir o vender el cupo. Se trata, entonces, de un impuesto cobrado a un particular para beneficiar a otro particular.

Este artículo 6° constituye parte sustancial del proyecto y su constitucionalidad debe ser objetada.

## REGULACIÓN DE TARIFAS

El inciso final del artículo 2° del proyecto se refiere a la utilización de plataformas tecnológicas que pueden operar los taxis inscritos en el Registro, esto es, los “tradicionales”. Se señala expresamente que tales plataformas actúen como mecanismo de cobro distinto del taxímetro, luego agrega que “en los casos en que la tarifa se encuentre regulada”, el MTT establecerá los parámetros para su determinación; finalmente, le otorga a la tarifa así determinada el carácter de máxima, pues señala que “las tarifas que se cobren mediante el uso de estas aplicaciones podrán ser inferiores a las reguladas”.

De aquí surgen dudas que se deberán despejar durante la tramitación del proyecto. Desde luego, ¿en qué casos habrá regulación tarifaria? Como se sabe, la regulación de actividades económicas es materia de ley conforme al artículo 19 N°21 de la CPR, que garantiza el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica [...] “respetando las normas legales que la regulen”. Una actividad económica no se puede regular por decreto (a menos que la ley establezca la regulación mediante una fórmula, que la autoridad aplicará mediante un decreto sujeto a parámetros legales, que no es lo mismo; ello solo procede en casos de monopolios naturales). Es decir, lo que se garantiza es que las actividades económicas se realicen libremente; si se quiere regularlas o someterlas a tarificación, se debe presentar una justificación plausible.

No existe una forma más directa y esencial de regular una actividad económica que imponerle el precio o tarifa a la actividad. Por lo tanto, ¿en qué parte del proyecto o en qué ley se establece la atribución de fijar tarifas máximas al transporte de pasajeros en taxis “tradicionales”?<sup>6</sup>

## RESTRICCIÓN VEHICULAR

El artículo 7°, inciso segundo, faculta al Panel de Expertos para establecer la cantidad máxima de

6 Los taxis no tienen fijada propiamente una tarifa, sino un rango que va desde \$ 90 a \$ 150 por cada 200 metros. Dentro de ese margen, el taxista puede elegir la que desee. En el caso del horario nocturno se estableció un recargo, y se restringió el rango de \$100 a \$130 por los 200 metros.

kilómetros que, dentro de un plazo determinado, podrán recorrer los vehículos tipo “uber”.

Pues bien, ¿de qué forma se concilia esta limitación, impuesta por la autoridad, con la otra restricción vehicular, la habitual durante el período invernal? Sabemos que cuando, por razones climáticas, escasean o desaparecen los vientos en Santiago, aumenta la contaminación y se establecen restricciones a la circulación según el último dígito de la patente.

En consecuencia, la cantidad máxima de kilómetros que determinará el Panel de Expertos, ¿será adicional a la restricción vehicular o se aplicará una u otra, pero no ambas?

Desde otro punto de vista e independientemente de la restricción vehicular, la atribución del Panel de Expertos para limitar la cantidad máxima de kilómetros de los vehículos “uber”, carece de toda justificación y constituye una proposición aberrante, desde el momento que es lo mismo que si la autoridad impusiera a las panaderías el número máximo de kilos que pueden producir al día. Ninguna razón existe (ni ninguna razón se da en el proyecto) para sostener esta proposición.

## RETROACTIVIDAD DE LA LEY PENAL

El artículo 10 del proyecto de ley agrava retroactivamente la sanción penal por los delitos que se enumeran en el artículo 5° (véase la

nota a pie de página a dicho artículo). En efecto, dispone que si Carabineros o inspectores fiscales sorprendieren conduciendo taxi o un vehículo “uber” a un conductor que hubiere sido sancionado por alguno de los delitos del artículo 5°, se cancelará la inscripción en el Registro de Transportes (sin derecho a reemplazo), cuando el conductor sea el propietario del vehículo, o si fuere un vehículo “uber”, con una multa de 1000 UTM, y al conductor se le suspenderá su licencia por 12 meses.

Como se observa, se trata de agravar, con efecto retroactivo, una sanción penal ya impuesta por sentencia ejecutoriada, relativa a alguno de los delitos del artículo 5°. Así, por ejemplo, una persona condenada por sustracción de menores o por robo con violencia, que fuera sorprendido conduciendo un taxi o un vehículo “uber”, recibiría una sanción adicional y posterior a la respectiva sentencia penal, además de sancionar al propietario del vehículo, aunque no hubiera tenido participación en el robo.

## REMISIONES AL REGLAMENTO

El proyecto de ley remite algunas materias al reglamento o a un decreto supremo en sus artículos 3°, inciso final; 6°; 7°, incisos primero y segundo; 9° y 18, incisos cuarto y quinto. Las materias remitidas al reglamento se resumieron en el N°5 del punto III CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY.

Los aspectos que deben examinarse en presencia de estas remisiones al reglamento hechas por el legislador, son los siguientes:

## 1.-

Por una parte, debe precaverse que las materias encomendadas al reglamento sean propias de ley, pero al mismo tiempo, que no excedan el marco legal del que emana la remisión. En efecto, conforme al artículo 32 N°6 de la Constitución, el Presidente de la República tiene dos clases de potestad reglamentaria: la autónoma y la de ejecución. La autónoma no versa sobre materias de ley y el Presidente la Ejerce autónomamente, sin invadir, claro está, el ámbito legal. La potestad de ejecución versa necesariamente sobre materias propias de ley, siempre y cuando sea necesario ejecutar una norma legal vigente; la ejerce el Presidente cuando él “crea conveniente”.

De aquí se sigue que el legislador no puede imponerle al Presidente la dictación de reglamentos o decretos. Tampoco es necesario que se lo recuerde en el texto legal, porque se trata de una atribución especial y exclusiva presidencial. Sin embargo, suele mantenerse la práctica, por parte del legislador, de ir indicando en la ley los puntos que deben ser ejecutados por el Presidente mediante el ejercicio de la potestad reglamentaria de ejecución. ¿Por qué se mantiene esta práctica?

Probablemente se deba a la antigua costumbre, vigente bajo las Constituciones de 1833 y de 1925, de dictar los denominados “reglamentos incorporados”. En esa práctica, el legislador ejercía su potestad en aquellas materias

consideradas más esenciales y encomendaba al Presidente complementar la regulación legal mediante dichos reglamentos, que tenían fuerza legal; no eran, pues reglamentos de ejecución, sino decretos con fuerza de ley anómalos, que quedaban incorporados a la ley al punto que su modificación o derogación requería de la dictación de normas de rango legal. Es el caso, por ejemplo, del Reglamento Conservatorio de Bienes Raíces, que se origina en el artículo 695 del Código Civil, en los siguientes términos: Un reglamento especial determinará en lo demás los deberes y funciones del Conservador y la forma y solemnidad de las inscripciones.

Bajo la Constitución de 1980 esa figura legal no es admisible, pues o bien se faculta al Presidente para dictar un decreto con fuerza de ley, en forma expresa y con la limitaciones y marco delegatorio a que se refiere el artículo 64, o bien el Presidente ejerce la potestad reglamentaria de ejecución. Un reglamento complementario, como se dictaban anteriormente, no es ni lo uno ni lo otro, si bien tiene una naturaleza jurídica más cercana al decreto con fuerza de ley. Por lo tanto, las remisiones a un reglamento no son necesarias, desde el punto de vista de la facultad presidencial, ni pueden mirarse formalmente como facultades legislativas delegadas.

## 2.-

Por otra parte, dado que el Presidente solo puede ejercer la potestad reglamentaria de ejecución, y dado que ésta no puede exceder el marco legal que le da origen, debe evitarse que al disponer la dictación de reglamentos, se incluyan en ella materias que excedan el texto legal que les da origen, y en consecuencia, no

se trata de ejecutar la ley, sino de crear normas de rango legal inadvertida e irregularmente.

**Solo se examinarán aquí algunas de las materias de ley que el proyecto encomienda al reglamento.**

## 1.-

El artículo 3°, inciso final, dispone que el MTT, mediante decreto supremo, regulará las condiciones y el procedimiento de inscripción en el Registro de Plataformas Tecnológicas. Esta norma, en cuanto al procedimiento de inscripción, podría remitir al decreto del Presidente materias que, según el artículo 63 N°18 solo pueden ser reguladas por una ley, como son “las que fijen las bases de los procedimientos que rigen los actos de la administración pública”.

Recuérdese que en el contexto del proyecto de ley, el referido registro es habilitante para el ejercicio de una actividad económica, y el procedimiento para ingresar a él o para desvincularse constituye materia de ley y no de decreto o reglamento. Recuérdese que el decreto de ejecución requiere de una descripción en la ley del núcleo de la facultad que se trata de reglamentar posteriormente; es decir, el decreto de ejecución debe estar siempre amparado en una norma de rango legal, lo que no parece quedar claramente consignado en el aludido precepto del proyecto de ley.

## 2.-

El artículo 7°, en relación con el artículo 6° del proyecto de ley, entrega al reglamento elementos esenciales para el cálculo del “valor” que deberán pagar los operadores de plataformas tecnológicas. De este modo, el monto del pago dependerá de factores que serán establecidos por los Ministros de TT y TT y de Hacienda, lo que deja fuera de la ley la forma precisa de determinar el pago.

Por lo demás, dicho “valor” independientemente de su denominación, tiene toda la apariencia de un impuesto, cuyo régimen constitucional está asegurado en el artículo 19 N°20, que consagra el principio de legalidad del tributo. Desde este punto de vista la remisión al reglamento, en la forma propuesta, resulta al margen de la aludida garantía constitucional.

A mayor abundamiento, el inciso final del artículo 7° entrega al reglamento la regulación de “condiciones y requisitos” para que el Panel de Expertos establezca la cantidad máxima de kilómetros que podrán recorrer los vehículos “uber” dentro de un plazo (de días, meses, etcétera). Ello significa condicionar por acto de autoridad el ejercicio de una actividad económica, la que, conforme al artículo 19 N°21, solo puede ser condicionada por ley ■■■

# VI. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

---

## TÍTULO I

### DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS REGULADAS EN LA PRESENTE LEY

**Artículo 1.-** La presente ley tiene por objeto regular las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados con taxis o con los vehículos a los que se refiere el artículo 4, por las calles y caminos del territorio nacional.

**Artículo 2.-** Para los efectos de la presente ley, se entenderá por “entidades operadoras de plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte remunerado de pasajeros” (en adelante “plataformas tecnológicas”) las entidades que operen, administren o proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo, de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestado con taxis o con vehículos a los que se refiere el artículo 4.

Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4 sólo podrán prestar servicios en la medida que se transporte a uno o más pasajeros individualizados en forma predeterminada y desde un origen hasta un destino preestablecido.

Las plataformas tecnológicas de carácter colectivo, esto es, aquéllas donde: a) exista un trazado preestablecido; b) se recoja a distintos pasajeros sin relación entre sí durante un mismo viaje o recorrido; o c) en general, se transporte colectivamente en forma remunerada a personas, sólo podrán operar con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en su modalidad taxi colectivo.

Las plataformas tecnológicas que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros podrán utilizar aplicaciones que actúen como mecanismo de cobro, distintas del taxímetro. En los casos en que la tarifa se encuentre regulada, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá los parámetros para la determinación de la tarifa que se cobre mediante el uso de tales aplicaciones. Con todo, las tarifas que se cobren mediante el uso de estas aplicaciones podrán ser inferiores a las reguladas.

**Artículo 3.-** Créase el “Registro de Plataformas Tecnológicas”, en adelante el “Registro”, a cargo de la Subsecretaría de Transportes. En este Registro deberán inscribirse todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas en los términos dispuestos en los artículos 1 y 2 de la presente ley.

El Registro contendrá los antecedentes que identifiquen a los representantes de tales plataformas tecnológicas, tales como nombre completo o razón social, cédula nacional de identidad o rol único tributario y domicilio; la dirección de correo electrónico para efectos de recibir las notificaciones; así como toda otra información relevante para la habilitación de la prestación del servicio y para la aplicación de esta ley, tales como los datos requeridos para la fiscalización y control.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante decreto supremo, regulará las condiciones y el procedimiento de inscripción en el referido Registro.

## TÍTULO II

### DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS QUE NO OPEREN CON TAXIS Y DE LA DETERMINACIÓN DE PRECIOS

**Artículo 4.-** Las plataformas tecnológicas que no operen con taxis sólo podrán prestar servicios con vehículos que reúnan elevados niveles de confort y tecnología, de conformidad con las características técnicas, de calidad y demás requisitos que determine, mediante reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dichas plataformas tecnológicas deberán, además de cumplir con las exigencias a que se refiere el inciso segundo del artículo 2, poseer, a lo menos, las siguientes funcionalidades:

- a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio.
- b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.
- c) Permitir una evaluación del viaje en línea.
- d) Contar con tecnologías de geolocalización.

En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa, mediante las referidas plataformas tecnológicas. La reserva nunca podrá realizarse al abordar el vehículo o una vez iniciado el viaje. Asimismo, sus conductores no podrán, bajo circunstancia alguna, solicitar o aceptar pagos en efectivo.

**Artículo 5.-** Los conductores de los vehículos a que se refiere el artículo 4 deberán poseer licencia profesional clase A-1<sup>7</sup>, A-2<sup>8</sup> o A-3<sup>9</sup> o licencia clase A-1 otorgada con anterioridad al 8 de marzo de 1997, con su control vigente y no registrar en su certificado de antecedentes para fines especiales anotaciones relativas a los delitos previstos en los artículos 141<sup>10</sup> y 142<sup>11</sup>

7 Clase A-1: Para conducir taxis (véase nota al artículo 19 N°2, letra a).

8 Clase A-2: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor (véase nota al artículo 19 N°2, letra b).

9 Clase A-3: Para conducir indistintamente taxis, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos (véase nota al artículo 19 N°2).

10 Secuestro de persona.

11 Sustracción de menores.

del párrafo 3<sup>12</sup> del título III<sup>13</sup>; en los párrafos 5<sup>14</sup> y 6<sup>15</sup> del título VII<sup>16</sup> y los artículos 433<sup>17</sup>, 436<sup>18</sup> y 438<sup>19</sup> del párrafo 2<sup>20</sup> del título IX<sup>21</sup>, todos del libro II<sup>22</sup> del Código Penal, ni los delitos previstos en los artículos 193<sup>23</sup>, 195<sup>24</sup> y 196<sup>25</sup> 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.

Los representantes de las plataformas tecnológicas inscritas en el Registro a que se refiere el artículo 3 deberán verificar el cumplimiento de estos requisitos al momento de adscribir vehículos a sus plataformas tecnológicas.

**Artículo 6.-** Las plataformas tecnológicas a que se refiere este título sólo podrán operar en la medida que paguen un valor que internalice los costos por la producción de externalidades negativas que generen. Dicho valor será determinado por el Panel de Expertos del artículo 14<sup>26</sup> de la ley N° 20.378, que Crea el subsidio nacional para el transporte público de pasajeros, en función de la cantidad de kilómetros efectivamente recorridos por los vehículos que se encuentren adscritos a las respectivas plataformas tecnológicas, dentro del plazo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante el reglamento a que se refiere el artículo siguiente.

**Artículo 7.-** Para efectos de lo previsto en el artículo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante reglamento suscrito también por el Ministro o Ministra de Hacienda, establecerá los factores para el cálculo del valor, los períodos de cobro y el procedimiento para su pago. Para la determinación del valor se tomarán en consideración especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y

12 3. Crímenes y simples delitos contra la libertad y seguridad, cometidos por particulares.

13 Título III DE LOS CRIMENES Y SIMPLES DELITOS QUE AFECTAN LOS DERECHOS GARANTIDOS POR LA CONSTITUCION

14 Párrafo 5. De la violación.

15 Párrafo 6. Del estupro y otros delitos sexuales.

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

17 Robo con violencia o intimidación cometiendo, además, homicidio, violación o lesiones graves.

18 Robo con violencia o intimidación en casos distintos de los señalados en la nota precedente.

19 Defraudación cometida por medio de violencia o intimidación (obligando a la víctima a suscribir un documento).

20 Párrafo 2. Del robo con violencia o intimidación en las Personas.

21 Título IX CRIMENES Y SIMPLES DELITOS CONTRA LA PROPIEDAD

22 LIBRO II CRÍMINES Y SIMPLES DELITOS Y SUS PENAS

23 Conducción de vehículo motorizado bajo influencia del alcohol (con o sin resultado de lesiones o muerte).

24 Abandonar el lugar del accidente cuando hubieren daños, lesiones o muerte.

25 Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad (con o sin resultado de lesiones o muerte).

26 Dada la extensión de este artículo se incluye en un ANEXO.

demanda por estos servicios. Considerando, entre otros, los referidos factores, el Panel de Expertos estará facultado para determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación.

El Panel de Expertos también podrá establecer, con carácter intransferible, la cantidad máxima de kilómetros que dentro de un plazo determinado podrán recorrer los vehículos de que trata este título en caso de congestión vehicular o contaminación ambiental, todo lo anterior sobre la base de las condiciones y los requisitos que, al efecto, establezca el reglamento las que en cualquier caso deberán contemplar la realización de concursos públicos.

Los recursos provenientes del pago del valor que efectúen las plataformas tecnológicas a que se refiere este título ingresarán al Fondo para la Innovación del Transporte Remunerado de Pasajeros que crea el artículo 18.

### TÍTULO III

## DEL CONTROL, INHABILIDADES, SANCIONES Y EL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

**Artículo 8.-** Para efectos de la aplicación, controles y fiscalización de esta ley, las plataformas tecnológicas deberán registrar y mantener a disposición de los Inspectores Fiscales y Carabineros de Chile la información sobre kilómetros recorridos, vehículos, conductores, los lugares de recogida y bajada de pasajeros, hora y duración de los viajes, hora de reserva, precio cobrado y evaluación del viaje.

Toda otra información que las plataformas tecnológicas recaben deberá ser adecuada, pertinente y no excesiva en relación con el ámbito y las finalidades explícitas y legítimas para las que se hayan obtenido e informado al pasajero. La información que recaben concerniente a personas naturales, identificadas o identificables, deberá, además, adecuarse a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre Protección de la Vida Privada.

**Artículo 9.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá acceso a la información indicada en el inciso primero del artículo precedente y demás antecedentes que le permitan verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley, para lo cual podrá realizar o encargar auditorías a las plataformas tecnológicas. El reglamento determinará la forma, condiciones de seguridad y frecuencia con la que dicha información deberá ser remitida. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sólo podrá utilizar la información para los fines antedichos, estándole prohibido, en consecuencia, tratar la información para fines diversos a los señalados.

**Artículo 10.-** La constatación por parte de Carabineros de Chile o de Inspectores Fiscales de la conducción de taxis en cualquiera de sus modalidades o de vehículos a que se refiere el artículo 4, por un conductor que registre condenas por la comisión de cualquiera de los delitos señalados en el artículo 5 de la presente ley, será causal de cancelación de oficio por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando el conductor sea a la vez el propietario del vehículo, o, en el caso de los vehículos a que se refiere el artículo 4, de la aplicación de una multa a beneficio fiscal de 1.000 unidades tributarias mensuales a la plataforma tecnológica responsable. A su vez, el conductor será sancionado con la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de 12 meses.

Cuando el propietario del vehículo inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros sea una persona distinta a la del conductor condenado por alguno de los referidos delitos, el vehículo mantendrá su inscripción en el referido Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin perjuicio de sancionarse con la indicada suspensión de licencia al conductor.

**Artículo 11.-** Procederá la cancelación de la inscripción de un vehículo como taxi en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, sin derecho a reemplazo, cuando un fiscalizador constate que el taxímetro del mismo ha sido adulterado de cualquier forma o cuando exista un cobro distinto a la tarifa regulada o, en los casos en que ésta no se encuentre regulada, a la convenida. Esta cancelación se practicará de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

**Artículo 12.-** Las plataformas tecnológicas que no se encuentren inscritas en el Registro, o que encontrándose registradas no cumplan con los requisitos, condiciones o exigencias que al efecto se establezcan serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá cancelar la autorización y ordenar a los operadores de servicios de telecomunicaciones el bloqueo del DomainNameSystem, DNS, de la plataforma infractora.

**Artículo 13.-** Las plataformas tecnológicas que operen con los vehículos a que se refiere el artículo 4, respecto de las cuales se constate el no pago del valor que exige la presente ley serán sancionadas, de conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16, con una multa a beneficio fiscal no inferior a 100 ni superior a 10.000 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año serán, además, canceladas del Registro, con prohibición de volver a inscribirse dentro de un plazo de 2 años contado desde que se haya practicado la cancelación.

**Artículo 14.-** Si se constatare que las plataformas tecnológicas que operen vehículos a que se refiere el artículo 4 han pagado un valor menor al efectivamente recorrido por los vehículos asociados o los kilómetros excedieran el máximo adquirido, en caso que éste haya sido limitado por el Panel de Expertos, el representante de la plataforma tecnológica deberá obligatoriamente pagar por los kilómetros efectivamente recorridos al doble del valor que se haya fijado originalmente. La reincidencia en esta conducta dentro del plazo de 6 meses contado desde que se verifique el pago de un precio equivalente al doble del que se haya fijado, será sancionada, además, con multa de 100 unidades tributarias mensuales, de conformidad al procedimiento sancionatorio establecido en el artículo 16.

**Artículo 15.-** El Juez de Policía Local decretará, por un plazo de 90 hasta 180 días, la suspensión de la licencia al conductor de un vehículo que se encuentre realizando servicios de transporte remunerado de pasajeros sin estar debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o, en el caso de vehículos a que se refiere el artículo 4, sin estar adscrito a una plataforma tecnológica registrada de conformidad al artículo 3. En caso de reincidir en esta conducta dentro del plazo de 12 meses contado desde la aplicación de la respectiva sanción, el Juez de Policía Local decretará la suspensión por un plazo no inferior a 180 días.

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.

Con todo, no se aplicará la suspensión de licencia a los conductores que, habiendo solicitado al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente la inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, se encuentren a la espera de la entrega del certificado de inscripción respectivo.

**Artículo 16.-** Sin perjuicio de las sanciones que corresponda aplicar a los Juzgados de Policía Local, la Subsecretaría de Transportes aplicará las sanciones administrativas dispuestas en la presente ley previo procedimiento administrativo, que se iniciará con la formulación de los cargos y la notificación al afectado para que presente sus descargos. El plazo conferido para presentar los descargos será de diez días contado desde la fecha de notificación.

En caso que el afectado solicite en sus descargos rendir prueba, se fijará al efecto un término probatorio que no podrá ser superior a diez días. La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica.

La resolución que se dicte deberá pronunciarse sobre cada una de las alegaciones y defensas del afectado y, mediante resolución fundada, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. La referida resolución deberá dictarse dentro de los treinta días siguientes a la evacuación de la última diligencia ordenada en el expediente.

Para la determinación de las sanciones establecidas, se considerarán, entre otras, las siguientes circunstancias:

- a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.
- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación.
- c) La conducta anterior del infractor.

En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición y, en subsidio, recurso jerárquico. Dentro de los treinta días hábiles siguientes, el Subsecretario de Transportes se pronunciará sobre la reposición. Rechazada total o parcialmente la reposición, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

El afectado por la resolución que resuelve la reposición o el recurso jerárquico podrá reclamar de su legalidad ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La apelación deberá ser fundada e interponerse dentro de los diez días siguientes a la notificación de la resolución. Para su agregación a la tabla, vista y fallo, se registrará por las reglas aplicables al recurso de protección. El Ministro deberá elevar los autos a la Corte dentro de quinto día de interpuesto el recurso. La resolución de la Corte de Apelaciones no será susceptible de recurso alguno.

Vencido el plazo para impugnar o resueltos los recursos interpuestos, las resoluciones que establezcan infracciones y determinen multas tendrán mérito ejecutivo y se harán efectivas de acuerdo con los artículos 434 y siguientes del Código de Procedimiento Civil.

Las notificaciones que se efectúen por parte de la autoridad a los interesados, en los procesos sancionatorios referidos en este artículo, se realizarán a la dirección de correo electrónico, que registren los representantes de las plataformas tecnológicas, las que para todos los efectos legales, se entenderán practicadas al día hábil siguiente de su despacho.

Las infracciones previstas en esta ley prescribirán a los tres años de cometidas, plazo que se interrumpirá con la notificación de la formulación de cargos por los hechos constitutivos de éstas. Del mismo modo, las multas prescribirán en el plazo de tres años desde la fecha de la respectiva resolución sancionatoria que quede firme.

En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880, que Establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

**Artículo 17.-** Los actos y contratos que celebren los pasajeros mediante las plataformas tecnológicas, se registrarán por lo dispuesto en la ley N° 19.496, que Establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores.

## TÍTULO IV

### DEL FONDO PARA LA INNOVACIÓN DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS

**Artículo 18.-** Créase el Fondo para la innovación del transporte remunerado de pasajeros (en adelante “el Fondo”), a cargo de la Subsecretaría de Transportes, cuyo objeto será apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento del transporte remunerado de pasajeros regulado por esta ley y que estará constituido por los recursos provenientes del pago del valor a que se refiere el artículo 6 y determinado conforme a lo dispuesto en el artículo 7, ambos del título II de la presente ley.

Con cargo al Fondo se podrán realizar programas que permitan:

- 1) Renovar vehículos que presten servicios de transporte de taxis por otros que incorporen tecnologías más eficientes y mejoras en seguridad.
- 2) Incorporar tecnologías en los taxis que permitan un uso más eficiente del espacio vial y mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad.
- 3) Retribuir la adquisición de inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, cuando corresponda.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, con cargo a los recursos del Fondo podrán financiarse los gastos propios de administración de éste a fin de garantizar su adecuado funcionamiento.

Mediante uno o más decretos supremos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por el Ministro o Ministra de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo.

Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre los diversos proyectos que podrán involucrar más de una región; la forma a través de la cual se priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo; la fórmula de cálculo para la distribución, los valores máximos de retribución por la adquisición de inscripciones y los casos en que sea procedente efectuar esta operación, y demás normas necesarias para su funcionamiento. La retribución se efectuará mediante concurso público que convoque el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en caso de estimarse procedente.

Los propietarios de taxis que reciban, de acuerdo al numeral 3, una retribución por la adquisición de inscripciones, quedarán impedidos de vender, transmitir o ceder los derechos de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

## TÍTULO V

### OTRAS DISPOSICIONES

**Artículo 19.-** Introdúcense la siguientes modificaciones a 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:

- 1) Reemplázase, en el número 40) de su artículo 2<sup>7</sup>, la palabra “Automóvil” por “Automóvil o stationwagon con capacidad para transportar hasta 6 pasajeros, excluido el conductor,”<sup>28</sup>.
- 2) Modifícase su artículo 12 del siguiente modo:
  - a) Intercálase entre la palabra “taxis” y el punto y aparte que se encuentra en la definición “Clase A-1” del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”<sup>29</sup>.
  - b) Intercálase entre la palabra “taxis” y la coma, contenidas en la definiciones “Clase A-2” y “Clase A-3”, ambas del acápite LICENCIA PROFESIONAL, la siguiente frase: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”<sup>30</sup>.
- 3) Modifícase el artículo 75<sup>31</sup> del siguiente modo:
  - a) Intercálase en su inciso segundo, entre las expresiones “cualquiera sea su modalidad,” y “la responsabilidad”, la siguiente expresión: “o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros,”<sup>32</sup>.

27 Artículo 2.- Para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado:

28 El N° 40 quedaría con la siguiente redacción:

40) Taxi: Automóvil o stationwagon con capacidad para transportar hasta 6 pasajeros, excluido el conductor destinado públicamente al transporte de personas;

29 El acápite LICENCIA PROFESIONAL Clase A-1 quedaría con la siguiente redacción:

Clase A-1: Para conducir taxis o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros.

30 Clase A-2: Para conducir indistintamente taxis o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor.

Clase A-3: Para conducir indistintamente taxis o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos.

31 Artículo 75.- Los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos, además, de los siguientes elementos:

32 El inciso segundo quedaría con la siguiente redacción: El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. En los servicios de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, la responsabilidad del uso del cinturón de seguridad recae en el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso será imputable a su propietario.

- b) Intercálase en su inciso cuarto, entre la palabra “modalidades” y el punto y aparte, la siguiente expresión “, o en vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros<sup>33</sup>”.
- 4) Intercálase en el inciso segundo<sup>34</sup> del artículo 194, entre las expresiones “remunerado de escolares” y “o de carga”, la siguiente expresión: “, o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”.

**Artículo 20.-** Agregáanse las siguientes letras g), h) e i), nuevas, al inciso primero del artículo 14<sup>35</sup> de la ley N° 20.378:

“g) Determinar el valor que deberán pagar las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de servicios de transporte remunerado de pasajeros, con vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, conforme los factores que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

h) Determinar la cantidad de kilómetros que estarán disponibles para ser adquiridos por las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal anterior, en caso de congestión o contaminación ambiental.

i) Determinar, condicionar o eximir, en su caso, del pago que deberán efectuar las plataformas tecnológicas a que se refiere el literal g) en determinados períodos de tiempo, horarios y zonas de aplicación, considerando especialmente los siguientes factores: niveles de congestión, capacidad de la infraestructura existente y niveles de oferta y demanda por estos servicios.”.

**Artículo 21.-** Intercálase en el párrafo final del N° 1 del artículo 42 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el artículo 1 del decreto ley N° 824, de 1974, entre la palabra “taxis” y la coma que le sigue, la siguiente expresión: “y los choferes de los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros”<sup>36</sup>.

33 El inciso cuarto quedaría con la siguiente redacción:

Los conductores, serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos, de acuerdo a las exigencias y el calendario que fijará el reglamento. Se exceptúan de esta obligación, los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquiera de sus modalidades o en vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros.

34 El inciso segundo quedaría con la siguiente redacción:

El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares, o vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, o de carga y, contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de cinco a diez unidades tributarias mensuales.

35 Artículo 14 encabezamiento:

Artículo 14.- Créase un Panel de Expertos, en adelante “el Panel”, que tendrá las siguientes funciones (véase el **ANEXO**):

36 El párrafo final quedaría con la siguiente redacción:

Artículo 42 (impuesto de segunda categoría o impuesto al trabajo):

Los choferes de taxi los choferes de los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la ley que moderniza la legislación sobre transporte remunerado de pasajeros, que no sean propietarios de los vehículos que exploten, tributarán con el impuesto de este número con tasas de 3,5% sobre el monto de dos unidades tributarias mensuales, sin derecho a deducción alguna. El impuesto debe ser recaudado mensualmente por el propietario del vehículo el que debe ingresarlo en arcas fiscales entre el 1° y el 12 del mes siguiente.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo primero transitorio.-** La presente ley comenzará a regir el primer día del séptimo mes posterior al de su publicación en el Diario Oficial.

**Artículo segundo transitorio.-** Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de pasajeros que operen con taxis inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o con los vehículos a que se refiere el artículo 4 que se encuentren en operación a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, tendrán un plazo de seis meses contado desde la publicación del reglamento a que se refiere el artículo 3 para inscribirse en el Registro.

**Artículo tercero transitorio.-** Las plataformas tecnológicas que intermedien el encuentro entre oferta y demanda de transporte de turistas en vehículos stationwagon o con tracción a las 4 ruedas, a que se refiere el inciso segundo<sup>37</sup> del artículo 16 del decreto supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se entenderán, para todos los efectos legales, que corresponden a plataformas tecnológicas que deben operar con los vehículos a que se refiere el artículo 4 de la presente ley y que quedarán sujetas a sus disposiciones.

37 Inciso segundo del artículo 16:

Asimismo, el transporte privado remunerado de pasajeros podrá prestarse con Station Wagon y vehículos que cuenten con tracción en las 4 ruedas, que tengan las siguientes características:

- a) Tener como máximo 5 años de antigüedad al momento de solicitar la autorización. La antigüedad se calculará como la diferencia entre el año de fabricación del vehículo anotado en el RNMV y el año en que se realice la solicitud de autorización.
- b) Mínimo 4 puertas.
- c) Cilindrada igual o superior a 2000 c.c.
- d) Mínimo 6 asientos.
- e) Mínimo 3 hileras de asientos.
- f) Contar con un pasillo despejado que permita el acceso natural de los pasajeros a las hileras de asientos que se encuentren entre la segunda corrida y la última.
- g) Tener una antigüedad máxima de 12 años, con excepción de la I y XII regiones, las que tendrán una antigüedad máxima de 14 años.

## ANEXO

### Artículo 14 de la ley Ley 20378:

**Artículo 14.-** Créase un Panel de Expertos, en adelante “el Panel”, que tendrá las siguientes funciones:

- a) Determinar trimestralmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda.

Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas.

- b) Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.
- c) Determinar trimestralmente para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.
- d) Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos, propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informarsi ellas se ajustan a los criterios definidos en la ley.
- e) Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
- f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá la obligación de presentarle todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado a informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como a proporcionar toda la información solicitada por el Panel