

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE REGULA A LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y LOS SERVICIOS QUE A TRAVÉS DE ELLAS SE PRESTEN.**

---

Santiago, 20 de julio de 2018.

**M E N S A J E N° 077-366/**

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. LA  
PRESIDENTA  
DE LA H.  
CÁMARA DE  
DIPUTADOS.**

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

**I. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PROYECTO**

**1. Las economías colaborativas.**

La irrupción de las economías colaborativas, entendidas como *"las prácticas y modelos económicos basados en estructuras horizontales y comunidades que transforman nuestra manera de vivir, trabajar y crear (OuiShare, 2016)"*, ha significado cambios importantes en la operación de mercados tan diversos como el de transporte, turismo o el sector financiero. El alcance de estos cambios ha generado especial atención y debate en sectores tradicionalmente regulados, como precisamente lo es el de transporte remunerado de pasajeros.

Tradicionalmente, la industria del transporte ha sido objeto de intensas regulaciones, ello tanto por sus especiales condiciones - se desarrolla sobre una infraestructura limitada- como por las externalidades que produce, entre las que se encuentran entre otras la congestión, contaminación y riesgo de accidentes.

Estas características han justificado el establecimiento de distintos mecanismos normativos, como la licitación de vías o los perímetros de exclusión; y de medidas para contrarrestar las externalidades que produce esta industria, tales como restricciones vehiculares, congelamiento de parques en el caso de los taxis, regulación de estacionamientos, o el establecimiento de vías exclusivas para el transporte público. A su vez, han hecho necesario el establecimiento de especiales características exigibles tanto para los vehículos como para los conductores del transporte público en lo que se refiere al transporte de pasajeros.

Es precisamente en el ámbito del transporte de pasajeros en el que las economías colaborativas han renovado el debate propio de la teoría de la regulación. En efecto, han activado la discusión acerca de en qué casos es necesario establecer reglas y en qué forma se deben adoptar y aplicar tales regulaciones; especialmente, si es que se justifica o no mantener las mismas medidas regulatorias que se han aplicado al sector, considerando que la tecnología puede corregir o contrarrestar determinadas fallas, como las asimetrías de información.

Al mismo tiempo, esa irrupción ha dejado en evidencia que los marcos normativos vigentes no resultan suficientes para establecer reglas a esta industria, y que por tanto se debe avanzar en instrumentos normativos que no queden atados a una tecnología en particular.

Este gran desafío llama, por tanto, a actuar en forma prudente. Así lo sugiere la Comisión Europea al señalar que *"La aparición de la economía colaborativa y la entrada en el mercado de nuevos modelos de negocio ofrecen una oportunidad a los responsables políticos y los legisladores de los Estados miembros."* (Comisión Europea, 2016).

Añade la Comisión Europea que en los casos en que sea necesario otorgar autorizaciones para su funcionamiento, éstas deben ser proporcionadas, claras, transparentes y objetivas.

Una regulación prudente se traduce en establecer reglas claras, neutrales, sencillas, exigibles y que puedan ser implementadas en la práctica. También exige la recopilación de información que permita al Estado adoptar decisiones adecuadas en materia de movilidad y transporte.

## **2. El impacto en una industria regulada.**

En este contexto, debe tenerse presente, además, que las soluciones regulatorias que se propongan para las economías colaborativas en el ámbito del transporte supondrán una intervención en una industria regulada. Las intervenciones en mercados regulados pueden producir alteraciones importantes en su forma de funcionamiento, que, en el caso del transporte, puede implicar impactos en el transporte público mayor, especialmente en las regiones, como también posibles sustituciones de viajes o bien la generación de nuevos viajes.

Las razones antes expuestas hacen recomendable optar por fórmulas simples, que permitan regular los avances tecnológicos que ocurran en la industria y fijar exigencias comparables a aquellas que deben cumplir los modos de transporte tradicionales.

La misión del Estado es hacerse cargo de este desafío y facilitar el desarrollo de nuevas tecnologías con el fin de beneficiar al sistema de transporte y a las personas en su conjunto.

## **3. Características de los servicios de transporte prestados a través de aplicaciones; similitudes y diferencias con los servicios prestados por taxis.**

Los servicios de transporte remunerado de pasajeros prestados a través de aplicaciones, con conductor, reciben el nombre de "rideshourcing". Tal como lo señala el Informe de la Comisión Nacional para la Productividad, "Las plataformas de rideshourcing actúan de intermediarias entre un proveedor de servicios de transporte (un conductor con su auto, o una empresa con una flota de autos con conductores) y un pasajero, que acuerdan realizar un viaje con origen y destino predeterminado, a cambio de

*un pago acordado entre las partes.*" (Comisión Nacional de Productividad, 2018).

Las empresas de ridesourcing ofrecen aplicaciones para teléfonos inteligentes que permiten vincular a los pasajeros con los conductores adscritos a la plataforma. Los pasajeros solicitan a través de esa aplicación móvil un vehículo conducido por un conductor. La aplicación comunica la ubicación del pasajero a los conductores a través del sistema de posicionamiento global (GPS).

#### **4. Similitudes con los servicios de taxis.**

El servicio que prestan los vehículos de ridesourcing tiene similitudes con el que prestan los taxis, no solo por el tipo de vehículo que se utiliza sino también por la modalidad de traslado. En efecto, el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, define el servicio que presta el taxi básico como aquél que "atiende viajes cuyo origen y destino es determinado por los pasajeros que lo utilizan".

En el caso de los vehículos adscritos a las aplicaciones, también atienden viajes cuyo origen y destino es determinado por los pasajeros. La diferencia radica en que el origen y el destino es acordado de manera previa al inicio del viaje y a través de la aplicación. En otras palabras, no se acuerda al inicio del viaje y en la vía pública como en el caso de los taxis básicos.

Ahora bien, existe una sub modalidad de taxi básico, denominado taxi ejecutivo (comúnmente llamado "radiotaxi"), cuyo funcionamiento es muy similar al que ofrecen las aplicaciones. En efecto, el indicado cuerpo normativo define a esta sub modalidad como aquella "que sólo atiende viajes solicitados a distancia por cualquier persona, a través de los distintos medios de comunicación, no pudiendo atender viajes solicitados en la vía pública."

#### **5. Principales diferencias.**

Los servicios prestados a través de aplicaciones tienen diferencias frente a los servicios que no operan de esa forma. Por

ejemplo, la principal de ellas es que la tecnología hace innecesario que el vehículo se encuentre transitando por las calles en busca de pasajeros, lo que disminuiría la cantidad de kilómetros recorridos y aumentaría su tasa de ocupación. (Cramer, Judd. 2016).

Por otra parte, la tecnología permite poner a disposición de los usuarios información relevante sobre los servicios prestados, tales como la calificación de los conductores, la ruta utilizada o el precio aproximado del viaje. Ello a diferencia de los servicios de taxi básico, donde los pasajeros desconocen los antecedentes del conductor y no pueden anticipar el costo del viaje.

## **6. Desafíos de regulación.**

### **a. Experiencia comparada cambiante**

La dificultad del desafío de regular las plataformas de transportes, impulsadas por tecnologías disruptivas, se incrementa por la falta de experiencia comparada consolidada.

A diferencia de otros mercados regulados, como el eléctrico o el de telecomunicaciones, donde se dispone de una vasta literatura, análisis y estudios que dan cuenta de cuáles han sido los mejores esquemas de regulación; los impactos de las economías colaborativas en el transporte son un tema de actual debate y por tanto toda solución es reciente y está mutando constantemente. Así, algunos países han optado en una primera instancia por prohibir la aplicación de economías colaborativas en la industria del transporte de pasajeros, otros por permitir las fijando algunas reglas más o menos flexibles. Incluso en un mismo país, las soluciones propuestas también difieren en forma importante.

Este dinamismo impide tener muestras debidamente probadas y con datos que provean al regulador de la información necesaria para saber cuál es la vía adecuada de legislación.

### **b. Necesidad de información.**

En la actualidad, los datos existentes sobre la operación de los vehículos adscritos

a alguna aplicación de transporte provienen, en su mayoría, de encuestas de viaje o de información disponible de las mismas aplicaciones o plataformas. Esto se traduce en que la autoridad no cuenta con información precisa sobre la cantidad de vehículos que se encuentran circulando conforme a dichas plataformas, la cantidad de kilómetros que recorren diario o las horas en que lo hacen.

Esta falta de información sugiere evitar establecer ex ante medidas cuyo costo puede resultar mayor que el problema que se quiera corregir. Así, no resulta recomendable establecer una limitación a la cantidad de vehículos o regulaciones tarifarias, si antes no se entiende cómo operan las aplicaciones y cuál es su real impacto en el tránsito público.

Como señala un estudio efectuado por el Consejo de Planificación del Área Metropolitana de Boston (MAPC), el acceso a la información es esencial porque ello permitirá entender de mejor manera estas nuevas formas de transporte. Y no se trata de cualquier información, sino que de aquella que permita entender cuándo, dónde y por qué se realizan los viajes con estas aplicaciones.

Es, entonces, un desafío de la política pública en transporte potenciar los aspectos positivos y reducir los negativos que ofrecen estos nuevos modos, para lo que debe apoyarse en información valiosa que la propia tecnología hace posible recolectar.

### **c. El taxi y la tecnología.**

Un desafío adicional de la acción regulatoria en este mercado, es la consideración del aporte realizado durante varias décadas por operadores de transporte tradicionales, que han desarrollado su actividad bajo un conjunto de normas que comienzan a cambiar.

Es necesario promover que los servicios de transporte prestados por los taxis incorporen nuevas tecnologías y puedan operar con aplicaciones, e incluso utilizarlas como mecanismo de cobro. Ello permitirá aumentar la eficiencia en el uso del espacio vial y recolectar datos de importancia para la

formulación de las políticas públicas del sector.

**d. El foco en el usuario y su seguridad.**

Toda política pública que regule estos servicios de transporte debe estar basada en el interés general, lo que constituye el objetivo central de toda regulación, y debe procurar garantizar la seguridad vial, la seguridad de los pasajeros y resguardar los posibles impactos que se generen en el tránsito y en el transporte público.

En este sentido, el citado Informe de la Comisión Nacional de Productividad sugiere exigir a los conductores y vehículos que se adscriban a una aplicación de transportes cumplir con ciertos requisitos, tales como la obligación de contar con una licencia profesional. Del mismo modo, la Comisión sugiere también exigir seguros para los pasajeros y conductores, y en general hacer responsables a las empresas de aplicaciones del cumplimiento de los requisitos que se establezcan.

Estas recomendaciones se incorporan al presente proyecto de ley.

**II. OBJETIVOS DEL PROYECTO**

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

Las empresas tendrán la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Transporte de Aplicaciones (EAT), a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que debe consignarse información de la empresa y también de los vehículos y conductores asociados. Lo anterior en miras de garantizar la transparencia a los usuarios sobre conductores y vehículos y poder fiscalizar el

cumplimiento de condiciones de seguridad, entre otras.

Por otra parte, para que las EAT puedan prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, deben estar constituidas en Chile, mantener un canal oficial para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos, y contratar seguros de responsabilidad civil para los conductores y pasajeros. En cuanto a su operación, deben entregar al usuario información suficiente que le permita optar por el mejor servicio disponible.

Con el fin de velar por la seguridad de los pasajeros, se establece que los conductores deben contar con una licencia profesional clase A-1 y no tener en su certificado de antecedentes especiales anotaciones por determinados delitos de connotación social. Se delegan a un reglamento, asimismo, los requerimientos técnicos, de antigüedad, seguridad y capacidad de los vehículos.

Además, el proyecto de ley busca promover el uso de las tecnologías por parte de los taxis en cualquiera de sus modalidades; permitiéndoles de ese modo utilizar aplicaciones de transporte tanto para contactar pasajeros como para utilizarlas como mecanismo de cobro distinto del taxímetro.

Con esto se busca igualar el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicaciones de transporte, estableciéndoles a estas últimas exigencias sobre seguridad y vehículos, pero también incentivando que los taxis se incorporen a las tecnologías, de manera de que internalicen sus beneficios.

Asimismo, para adoptar decisiones adecuadas en materia de movilidad y tránsito, se establece el deber de las EAT de remitir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información adecuada para tales objetivos.

También se faculta al Ministerio a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte,



así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión.

Por otra parte, se establece un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las EAT como para los conductores, que buscan incentivar la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de las normas sobre seguridad establecidas.

Finalmente, y con el fin de probar nuevas tecnologías en el futuro, se prevé un sistema de autorizaciones para el desarrollo de planes piloto.

### **III. CONTENIDO DEL PROYECTO**

Los aspectos centrales del proyecto son los que se señalan a continuación.

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

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

#### **2. Crea un registro de EAT.**

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

#### **3. Establece exigencias de operación.**

El proyecto establece que en su operación las EAT deben proveer al usuario de información sobre las características de la

aplicación, el recorrido propuesto de acuerdo con el requerimiento efectuado y el tiempo y costo estimado del traslado, así como la identificación del vehículo y del conductor.

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

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

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

#### **5. Contempla exigencias para vehículos y conductores.**

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

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

#### **6. Infracciones y sanciones.**

Se propone imponer sanciones pecuniarias a las EAT y, en su caso, la cancelación de éstas del Registro de Empresas de Aplicación de Transportes. A los conductores, a su vez, se les aplica las sanciones establecidas en el artículo 194 del D.F.L. 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.

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

#### **7. Condiciones de operación.**

Con el fin de establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a establecer condiciones de operación para las EAT, esto basado en los datos objetivos que se logren recopilar de las mismas con tal de evitar impactos ambientales, congestión y otros.

En virtud de lo anterior, y en uso de mis facultades constitucionales, vengo en presentar el siguiente

### **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-1, 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 séptimo, párrafos 5 y 6 del Código Penal; los delitos establecidos en la ley N° 20.000, ni los delitos previstos en los artículos 193, 195 y 196 del párrafo 1 del título XVII de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto

refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia.

**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.

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.

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 10 ni superior a 100 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia en el período de un año contado desde la aplicación de la respectiva sanción, las indicadas multas no podrán ser inferiores a 20 unidades tributarias mensuales ni superiores a 200 unidades tributarias mensuales.

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 3 y 10 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 3 ni superior a 20 unidades tributarias mensuales, y en el caso del conductor será de 1 a 3 unidades tributarias mensuales.

Será competente para conocer de 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 primero 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.

## 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.”.

Dios guarde a V.E.,

**SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE**  
Presidente de la República

**FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN**  
Ministro de Hacienda

**GLORIA HUTT HESSE**  
Ministra de Transportes y  
Telecomunicaciones



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 85 GG  
Reg. 444 VV  
I.F. N°115 / 19.07.2018

## **Informe Financiero**

**Proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.**

**(Mensaje 077-366)**

### **I. Antecedentes**

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

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

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

Por otro lado, se plantean una serie de exigencias para las EAT, los conductores y los



Ministerio de Hacienda  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 85 GG  
 Reg. 444 VV  
 I.F. N°115 / 19.07.2018

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

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

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

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

a) Para una EAT:

- Infracción en una conducta grave: de entre 10 a 100 UTM.
- En caso de reincidencia en conductas graves: de entre 20 a 200 UTM.
- En el caso de que incurran en infracciones leves: de entre 3 a 20 UTM.
- En el caso de acumulación de infracciones graves el SEREMI podrá revocar la autorización concedida y cancelar a la EAT del Registro, en los condiciones y casos que señale el Reglamento.



Ministerio de Hacienda  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 85 GG  
 Reg. 444 VV  
 I.F. N°115 / 19.07.2018

b) Para un conductor:

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

c) Para un pasajero:

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

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

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

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

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



Ministerio de Hacienda  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 85 GG  
 Reg. 444 VV  
 I.F. N°115 / 19.07.2018

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

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

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

*En miles de pesos corrientes.*

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

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

Según datos del Programa de Fiscalización del Ministerio de Transporte, el año 2017 se cursaron 3.521 infracciones a conductores asociados a aplicaciones de transporte



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 85 GG  
Reg. 444 VV  
I.F. N°115 / 19.07.2018

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

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

*En miles de pesos corrientes.*

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

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



Ministerio de Hacienda  
Dirección de Presupuestos  
Reg. 85 GG  
Reg. 444 VV  
I.F. N°115 / 19.07.2018



**RODRIGO CERDA NORAMBUENA**  
**Director de Presupuestos**



Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública:





## Informe de productividad del proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

---

El Ejecutivo ingresará en los próximos días un proyecto de ley que regula las plataformas digitales de transportes, calificándolas como “empresas de transporte remunerado de pasajeros”; estableciéndoles requisitos para su operación en el país, así como para los vehículos y conductores adscritos.

El proyecto busca otorgar mayor seguridad a los usuarios, velar por la calidad del servicio y generar certidumbre en una industria intensamente regulada como lo es la del transporte de pasajeros.

Con el objeto de analizar el impacto que el presente proyecto puede tener en la productividad del país, a continuación se responden a las preguntas contenidas en las directrices para la elaboración de un informe de la productividad del Ministerio de Economía.

### I. ¿Cuál es el problema que se quiere resolver?

El transporte de pasajeros en Chile y en el mundo se ha caracterizado por ser un mercado con regulaciones bastante estrictas por sus especiales condiciones - se desarrolla sobre una infraestructura limitada- como por las externalidades que produce, entre las que se encuentran entre otras la congestión, contaminación y riesgo de accidentes.

Estas características han justificado el establecimiento de distintos mecanismos normativos, como la licitación de vías o los perímetros de exclusión; y de medidas para contrarrestar las externalidades que produce esta industria, tales como restricciones vehiculares, congelamiento de parques en el caso de los taxis, regulación de estacionamientos, o el establecimiento de vías exclusivas para el transporte público. A su vez, han hecho necesario el establecimiento de especiales características exigibles tanto para los vehículos como para los conductores del transporte público en lo que se refiere al transporte de pasajeros.

En este contexto, han surgido plataformas digitales de intermediación que agregan pasajeros y conductores - como Uber, Cabify y otras- que gracias a nuevas tecnologías y modelos de negocios disruptivos han irrumpido en este mercado intensamente regulado, generando conflictos con los incumbentes (taxis) y con el regulador, toda vez que operan al margen de la ley. Ello además genera incertidumbre en los propios usuarios de estas plataformas, que muchas veces deben utilizarlas en forma oculta o simulando no ser pasajeros en los vehículos. Por su parte, la falta de experiencia y calificación de los conductores puede también generar riesgos de accidentes.



De esta manera, el problema que se busca resolver con el proyecto de ley en comento es la incertidumbre, conflictos e inseguridad en la que operan actualmente estas plataformas, otorgando un marco jurídico claro para los actores involucrados. Asimismo, se reservan espacios de acción para poder tomar medidas en pos de una eventual mayor congestión o contaminación debido a la actividad de las EAT.

La magnitud del problema son los 101.404 taxis a nivel nacional que exigen regulaciones claras e igualdad de condiciones; los aproximadamente 100.000 conductores de plataformas y los más de 2 millones de usuarios que utilizan estos servicios cada mes.

No ingresar y tramitar con urgencia este proyecto de ley aumentará el conflicto en las calles entre taxistas y conductores de vehículos de aplicaciones, generando riesgos de paralizaciones y de seguridad. Además, genera costos importantes en términos de fiscalización e incertidumbre para los propios usuarios de estos servicios y pérdida de ingresos tributarios para el fisco. Por otro lado, inhibe la adopción de tecnología de los prestadores tradicionales, y reduce la posibilidad de incorporar las plataformas al sistema intermodal de transporte.

## II. ¿Cuál son los objetivos que se busca alcanzar?

El proyecto tiene por objetivo establecer las condiciones que deben reunir las plataformas digitales de transporte; velar por la seguridad de los pasajeros; promover el uso de tecnologías en los taxis; obtener información adecuada para la regulación del sector; establecer condiciones para la operación de estas empresas e incentivos adecuados.

Para lo primero, el proyecto establece la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Transporte de Aplicaciones (EAT), a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que debe consignarse información de la empresa y también de los vehículos y conductores asociados. Lo anterior en miras de garantizar la transparencia a los usuarios sobre conductores y vehículos y poder fiscalizar eficiente y eficazmente el cumplimiento de condiciones de seguridad, entre otras.

En este mismo sentido, el proyecto establece que las EAT deban constituirse en Chile; mantener un canal oficial para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos y contratar seguros de responsabilidad civil para los conductores y pasajeros. En cuanto a su operación, deben entregar al usuario información suficiente que le permita optar por el mejor servicio disponible.

Para lo segundo, el proyecto propone que los conductores deben contar con una licencia profesional clase A-1 y no tener en su certificado de antecedentes especiales anotaciones por determinados delitos de connotación social.

Para lo tercero, el proyecto posibilita que los taxis utilicen aplicaciones de transporte tanto para contactar pasajeros como para utilizarlas como mecanismo de cobro, distinto del taxímetro.



Respecto de la información adecuada, se establece el deber de las EAT de remitir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información de viajes, kilómetros recorridos, horarios y zonas de operación.

También se faculta al Ministerio a establecer medidas para el acceso, la calidad y cobertura de los servicios de transporte, así como para contrarrestar eventuales impactos en la congestión y contaminación.

Finalmente, se establece un catálogo de infracciones y las sanciones correspondientes tanto para las EAT como para los conductores, que buscan incentivar la correcta prestación del servicio y el cumplimiento de las normas sobre seguridad establecidas.

En cuanto a las variables que reflejarán el cumplimiento de los indicados objetivos, se espera ver una disminución de los conflictos en las calles y caminos del país; tener un registro de estas aplicaciones e información fidedigna, oportuna y útil para generar las políticas adecuadas al sector.

El marco normativo vigente no es suficiente para lograr los objetivos antes enunciados, toda vez que el parque de taxis se encuentra congelado por ley; los registros deben crearse también por ley y el marco sancionatorio debe, asimismo, encontrarse establecido en una ley.

No existen experiencias comparadas consolidadas y con una muestra de tiempo suficiente que permita analizar las mejores experiencias regulatorias. Con todo, entidades como la Comisión Nacional de Productividad o la Comisión Europea, recomiendan establecer exigencias claras y objetivas. En efecto, la Comisión Europea señala que en los casos en que sea necesario otorgar autorizaciones para su funcionamiento, éstas deben ser proporcionadas, claras, transparentes y objetivas. Por su parte, la Comisión Nacional de Productividad señala que el potencial de la tecnología debe ser reconocido y aprovechado por la autoridad, tanto en la facilidad de obtener datos, como en la efectividad y eficiencia de la fiscalización basada en tecnología, y sus ahorros y beneficios ser traspasados a los consumidores.

### **III. ¿Qué opciones o alternativas de política se han considerado?**

Se han analizado otras opciones de regulación, principalmente establecer exigencias por la vía reglamentaria. Si bien esta es una opción de tramitación más rápida, existen razonables dudas sobre su viabilidad tanto legal como práctica.

Cabe señalar que el gobierno anterior presentó un proyecto sobre la materia en octubre de 2016, pero que luego de más de 2 años de tramitación solo logró aprobar 3 artículos en particular. A juicio de esta Administración ese proyecto de ley tenía serios defectos en su diseño, generaba cargas administrativas importantes y potenciales problemas de implementación. De ahí que esta propuesta sea mucho más sencilla y clara.



La opción propuesta por este Gobierno se estima es más adecuada pues se hace cargo de los problemas descritos en el presente informe en forma clara, imparcial y objetiva. Es fácil de entender y su implementación práctica se vislumbra como posible.

Si bien este es un proyecto de transportes, parece necesario que exista una debida coordinación con los proyectos de perfeccionamiento tributario, especialmente en la parte que se establezca exigencias de tributación a las plataformas tecnológicas.

#### **IV. ¿Cuáles son los probables beneficios de la propuesta?**

Los beneficiarios de la propuesta son los más de 2 millones de usuarios actuales de estos servicios, y los potenciales usuarios que evitan usarlos por no estar regulados; los conductores de los vehículos, los fiscalizadores y también los taxistas.

El hecho de que los servicios prestados a través de estas aplicaciones sean legales, ciertamente generará incentivos para una mayor innovación, emprendimiento y competencia en el sector. Genera esos incentivos pues establece un marco legal bajo el cual estas aplicaciones pueden operar, nivelando a incumbentes y nuevos actores. Ese marco legal, a su vez, es sencillo y objetivo, lo que generará certidumbre en la industria y reducirá los conflictos. Se espera que con este marco legal aprobado haya más incentivos a la innovación y entren más actores al mercado.

La propuesta también exige a las plataformas entregar información valiosa a la autoridad para el diseño de políticas de movilidad. Esta exigencia, en la frontera mundial para proyectos similares, permitirá al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, y a otras agencias con responsabilidades en materia de movilidad, vialidad o desarrollo urbano, contar con información valiosa que es inexistente a la fecha.

En base a la información recopilada, se añaden una serie de beneficios potenciales de acción de política pública pudiendo avanzar en la posibilidad de corregir externalidades como congestión y contaminación, relajar restricciones a vehículos de emisión cero, promover la integración con el transporte público, entre otros.

Además, se espera que los beneficios asociados a esta industria- disminución de cantidad de kilómetros recorridos, aumento de la tasa de utilización e información a disposición de los pasajeros- sea traspasada a los servicios tradicionales de taxis.

Los referidos beneficios se traducen en una disminución de costos de tiempo y tarifas para los agentes involucrados, y en aumento en la variedad, calidad y seguridad del servicio, principalmente para los pasajeros, que podrán acceder a un servicio que, gracias a la tecnología, hace un uso más eficiente del espacio vial.



Finalmente, tal como lo señala la Comisión Nacional para la Productividad, el surgimiento de estos servicios ha traído mayor competencia y variedad de servicios y vehículos, lo que efectivamente eleva el bienestar de los consumidores, y aumenta la disponibilidad de opciones de movilidad en la ciudad incluyendo zonas de menor cobertura de servicios del transporte tradicional.

**V. ¿Cuáles son los probables costos de la propuesta?**

El reconocimiento de las EAT inyectará competencia al mercado de los taxis, lo que puede generar reducción de ingresos o márgenes a los taxis tradicionales. Y aunque estos serán compensados por los beneficios a los consumidores, conllevarán un ajuste en la oferta de taxis. Este coste se ve minimizado por la propuesta de permitir libertad tarifaria a los taxis mientras operen dentro de plataformas, y la homologación de los criterios de seguridad entre taxis y vehículos de EAT.

Por otro lado, la exigencia de seguros de responsabilidad y licencia profesional clase A-1 para los conductores que ofrezcan servicios dentro de las EAT implicarán un costo para ellos. Una licencia profesional clase A-1 demanda cursos de 150 horas de duración, y puede costar entre 100.000 y 200.000 pesos. Adicionalmente, las escuelas de conductores que imparten dichos cursos se concentran en las grandes ciudades del país, lo que puede demandar un costo adicional para conductores de ciudades sin cobertura de dichos cursos.

Existe un costo potencial de congestión y contaminación asociado a un uso de vehículos motorizados de baja ocupación en desmedro de formas más eficientes de transporte (vehículos con alta tasa de utilización, caminata, bicicleta, bus y metro). Aunque esto no es considerado directamente en el proyecto de ley, la propuesta sí establece su monitoreo a través de la información a recopilar. Mayor congestión implica un mayor tiempo de viajes en zonas de alta saturación vial, especialmente en horarios punta.

  
  
**GLORIA HUTT HESSE**  
**MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**