



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, entendiendo que la plataforma o aplicación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte.

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

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

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



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

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

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

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

a) Para una EAT:

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



b) Para un conductor:

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

c) Para un pasajero:

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

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

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

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

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



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

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

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

En miles de pesos corrientes.

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

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

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



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

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

En miles de pesos corrientes.

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

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



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: