

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN LOS PROYECTOS QUE ESTABLECEN MEDIDAS Y NUEVOS MECANISMOS PARA ENFRENTAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE TARIFA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL PAÍS.

BOLETINES N°s 17.441-15 Y 17.246-15 (Refundidos).

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre los proyectos de ley referidos en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de suma, originados en los proyectos que a continuación se enuncian:

1.- Mensaje, **en primer trámite constitucional**, que establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país. **BOLETÍN N° 17.441-15.**

2.- Moción copatrocinada por los diputados Jaime Araya, Carlos Bianchi (A), Felipe Camaño, Marta González, Carolina Marzán, Helia Molina, Camila Musante, Raúl Soto, Cristián Tapia y Héctor Ulloa, **en primer trámite constitucional**, que modifica la ley N° 18.287, para mejorar la fiscalización y aumentar las sanciones por evasión del pago de tarifas en el transporte público remunerado de pasajeros. **BOLETIN N° 17.246-15.**

Cabe hacer presente que en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 A de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, la Sala acordó en su Sesión 21ª./373, de 6 de mayo de 2025, que las mociones sean refundidas y tramitadas en conjunto.

Asimismo, se comunica por oficio N° 20.308, de 7 de abril pasado, que la Sala acordó remitir a la Comisión de Seguridad Ciudadana el proyecto de ley que establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país -refundidos-, despachado que sea por ésta.



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: 8DB474D3C72E0128

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DE LOS PROYECTOS.

Los presentes proyectos de ley tienen por objeto modificar las leyes N° 18.290, de Tránsito, y 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, con el propósito de reforzar las medidas antievasión existentes, tanto en su aspecto operativo, como punitivo y en lo referido a su fiscalización.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

El artículo segundo transitorio, en relación con el artículo 88 sexies que se agrega en la ley N° 18.290, de Tránsito.

4.- LOS PROYECTOS FUERON APROBADOS, EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR CARLOS BIANCHI CHELECH .

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz, del Subsecretario de Transportes, don Jorge Daza, y del asesor de la Cartera, don Felipe González.

II. ANTECEDENTES.

I.- MENSAJE. BOLETÍN N° 17.441-15.

Se señala en la iniciativa:

ANTECEDENTES

1. El transporte público remunerado de pasajeros en la Región Metropolitana.

El transporte público remunerado de pasajeros es un elemento esencial en el desarrollo de la vida de las personas pues constituye el principal medio de movilización que utiliza la ciudadanía. En virtud de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones vela porque los sistemas de transporte público sean eficientes, seguros y de calidad, revisando y evaluando permanentemente su funcionamiento.

El transporte público de la Región Metropolitana –conformado por la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, San Bernardo y parte de las comunas de Padre Hurtado y Lampa– se compone de 6.800 buses que recorren diariamente más de 3.000 kilómetros, permitiendo a millones de personas ir a sus lugares de trabajo, realizar labores de cuidado, estudios, salud, entre otras. Corresponde a un sistema integrado física y tarifariamente a través del medio de acceso “Tarjeta Bip!”. Con este medio de acceso las y los usuarios pueden viajar en buses, metro y EFE Central, además de realizar transbordos entre éstos pagando una única tarifa. Durante el año 2023 se incorporó un nuevo medio de acceso denominado Bip QR o tarifa inteligente, con el cual las personas pueden viajar en todos los modos del sistema pagando una tarifa máxima mensual de cuarenta y un mil pesos (valor correspondiente a 2025).

Dentro de las mejoras realizadas en el Sistema de Transporte Público de Santiago o RED (en adelante, “el Sistema”) se cuentan 2.530 buses eléctricos y 1.267 adicionales que se sumarán durante el 2025, aportando a la protección del medio ambiente y a la calidad de servicio. A su vez, estos buses son estándar RED y cuentan con aire acondicionado, conexión a wifi, conexiones USB, bajas o nulas emisiones de gases contaminantes, entre otros beneficios para los usuarios. Junto con lo anterior, durante 2023 se realizaron las primeras extensiones del Sistema a las comunas de Padre Hurtado y Lampa, beneficiando con ello a miles de usuarios que cuentan ahora con un modo de transporte regular y más seguro.

2. La evasión y el mal uso de mecanismos que permiten rebaja tarifaria en el transporte público remunerado de pasajeros

En primer lugar, la evasión es el incumplimiento del usuario de la obligación de pago de la tarifa por el uso del transporte público y corresponde a una infracción grave, según el artículo 200 N° 42 de la Ley de Tránsito.

La evasión en el pago de la tarifa afecta al Sistema dado que se financia, por una parte, con el aporte de los usuarios a través del pago de las tarifas; y, por otra, por los aportes del Estado mediante el subsidio previsto en la ley N° 20.378, cuyo objetivo principal es crear un marco de financiamiento del transporte público y un modelo de distribución del subsidio. Por tanto, una menor recaudación por pagos de tarifas puede afectar no solo la calidad del servicio, sino que también la viabilidad y sostenibilidad del Sistema.

Además, existe el riesgo de replicar esta conducta con el avance del pago electrónico en las demás regiones del país, pudiendo influir directamente en los montos del subsidio que se entregan por parte del Estado conforme lo dispone la ley N° 20.378. Por lo anterior, es necesario tomar las providencias que eviten y desincentiven el no pago de las tarifas de transporte público remunerado de pasajeros por parte de sus usuarios.

Según los datos del primer semestre del año 2024 reportados por la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante, "DTPM") el índice de evasión en buses alcanzó un 38,2% en Santiago.

En segundo lugar, el uso indebido del instrumento o mecanismo de rebaja tarifaria que permita el acceso al transporte público utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier otro sin ser su titular constituye una infracción gravísima, según lo establecido en artículo 199 N° 4 de la Ley de Tránsito.

En este ámbito, en 2024, el Programa Nacional de Fiscalización retuvo 1.616 tarjetas debido a que se detectaron personas que las utilizaban sin ser titular. Por su parte, la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas (en adelante, "JUNAEB") ha detectado hasta diez reposiciones de la Tarjeta Nacional Estudiantil en un año. El mal uso de mecanismos que permiten rebaja tarifaria es una situación compleja que contribuye a malas prácticas y al no pago de la tarifa correspondiente, con un impacto importante para el financiamiento del Sistema.

Finalmente, las infracciones asociadas al no pago de la tarifa tienen como consecuencia una anotación en el Registro de Pasajeros Infractores y la suspensión de documentos que permiten la rebaja tarifaria, suspensión de la entrega de licencia de conducir y permiso de circulación, además de la retención de la devolución de impuestos a la renta.

Sin embargo, los datos antes referidos indican que estas sanciones no han sido suficientes para desincentivar la conducta de evadir el pago de la tarifa por parte de las y los pasajeros del transporte público. En efecto, como es de público conocimiento, la evasión del pago de la tarifa es uno de los principales problemas que enfrenta el Sistema, generando un impacto financiero relevante y afectando a la calidad de un servicio de carácter público y a los usuarios que de manera responsable, esforzada y solidaria cumplen con su obligación de pagar la tarifa.

3. El fenómeno y las medidas adoptadas para el control de la evasión

La evasión en el Sistema ha aumentado en los últimos años. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha venido adoptando consistentemente una serie de medidas legales, contractuales y operacionales que han tenido por objeto disminuir el fenómeno.

En efecto, el año 2011 se aprobó la ley N° 20.484, que modificó la Ley de Tránsito y tipificó como falta grave la conducta del no pago de la tarifa. Asimismo, durante el mismo año, se suscribieron nuevos contratos de concesión para la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto que establecieron la obligación de los concesionarios de realizar y/o gestionar las acciones para velar por la disminución de la evasión.

Por su parte, en mayo del año 2015 se ingresó un proyecto de ley (boletín N° 10.125-15) que adopta medidas de seguridad y control del medio de pago del transporte público de pasajeros considerando los niveles registrados el último trimestre de 2014. Así, la ley N° 21.083 estableció como una infracción gravísima la conducta consistente en acceder a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros utilizando cualquier mecanismo o instrumento que permita su uso sin ser el titular; y como una infracción grave la conducta consistente en utilizar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente. Además, creó el Registro de Pasajeros Infractores y reguló las causas de ingreso y sus efectos; tipificó el delito de falsificación de instrumentos que permitan el acceso al transporte público; y reforzó las atribuciones de Carabineros, inspectores fiscales y municipales, así como las del personal autorizado de ferrocarriles y de los propios concesionarios de uso de vías, entre otras medidas. A su vez, estableció un aumento en un grado de la pena correspondiente a quien lesione o amenace a un inspector fiscal del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales o de Metro S.A., en el ejercicio de sus funciones de control o a quienes sean contratados por empresas operadoras de servicios de transporte público para realizar labores de verificación de pago de tarifa.

Luego, el año 2019, se crearon mecanismos regulatorios para incentivar a los concesionarios a disminuir la evasión en las bases de licitación de vías para la provincia de Santiago, LP CUV001/2019. De esta manera, se estableció un pago por reducción de los índices de evasión conforme a las mediciones semestrales que se realicen en cada unidad de servicio. Algunos concesionarios de vías han logrado reducir los índices de evasión gracias a este mecanismo.

Durante la presente Administración se generó un plan para reducir la evasión durante el año 2023 con una serie de medidas de coordinación, de gestión y de carácter operativo. Se busca reducir los niveles de evasión registrados considerando cinco ejes: fiscalización, control de acceso, nuevas tecnologías, educación e información y coordinación intersectorial.

Bajo el eje de fiscalización se busca el aumento continuo de los controles realizados por el Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio. Durante el año 2024 se realizaron 308.373 controles por no pago de tarifa; mientras que se alcanzó una cifra total de 30.183 usuarios infraccionados para el caso de las citaciones a los juzgados de policía local.

Por su parte, en el año 2023 se iniciaron controles al correcto uso de la puerta trasera con el objeto de erradicar conductas que facilitan la evasión del pago de la tarifa. Dichos controles implican el inicio de procesos sancionatorios a los operadores y concesionarios de transporte público.

En relación con el pilar de control de acceso, se incrementó significativamente el número de zonas de pago extravehicular, es decir, paraderos de buses en los cuales la validación del pasaje se realiza antes de la subida al vehículo. Esta medida ha sido valorada positivamente por los usuarios ya que no solo facilita el pago, sino que también contribuye a una operación más eficiente de los servicios. Durante 2024, se alcanzó un registro histórico de 286 zonas de pago extravehicular.

Respecto de las nuevas tecnologías, se han dispuesto innovadoras formas de pago con el objeto de facilitar este proceso a las personas usuarias, especialmente a través del uso de nuevas tecnologías, tales como el pago digital con QR, cuyos enrolados superaron los tres millones y medio de usuarios durante el año 2024. En la misma línea, se han implementado estrategias que permitan entregar nuevos beneficios tarifarios como “Dale QR!”, que permite pagar un monto máximo mensual por el usuario equivalente a cuarenta y un mil pesos, con independencia de la cantidad de viajes que realice el pasajero.

A lo anterior, debe sumarse una serie de medidas que se relacionan con la educación, tal como charlas educativas realizadas en los colegios, capacitación a conductores y lanzamiento de campañas publicitarias.

II.FUNDAMENTOS

La evasión del pago del transporte público perjudica los esfuerzos por seguir mejorando la calidad del servicio en beneficio de millones de personas usuarias, como la incorporación de nuevos recorridos, la implementación de buses eléctricos, aire acondicionado, entre otras medidas; y merma la confianza y sentido cívico de quienes pagan diariamente la tarifa para acceder al transporte público.

A pesar de las medidas implementadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las cifras de evasión en el transporte público continúan siendo importantes. Esto refuerza la necesidad de adoptar nuevas acciones y ajustar las existentes para abordar de manera más efectiva esta problemática.

Respecto de las sanciones y multas existentes, el “Estudio de resultado de denuncias por evasión cursadas por el Programa Nacional de Fiscalización, enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana” (2024) de la Secretaría Ejecutiva del DTPM arroja que un 67% de las multas por evasión no son pagadas por los infractores en los juzgados de policía local; a su vez, aproximadamente el 60% de los casos los pasajeros no son anotados en el Registro de Pasajeros Infractores.

El fenómeno de la evasión del pago de la tarifa en el transporte público está presente en la mayor parte de los sistemas de transporte público del mundo. En ciudades como Nueva York la evasión comenzó a aumentar de manera considerable durante la pandemia COVID-19, alcanzando un 21% de evasión en el año 2020. En la actualidad esa cifra ha aumentado aproximadamente a un 50% en el modo autobús. A nivel regional, la ciudad de Bogotá en Colombia daba cuenta de una tasa de evasión de 15,32% en el año 2023. Lo anterior, representa un desafío para las autoridades de transporte, implementando medidas tales como reforzar el control de pago, incluir la presencia de guardias de seguridad, crear una promoción tarifa máxima semanal y uso de tarjetas, implementar vigilancia con cámaras o instalación de nuevas puertas automáticas, entre otras. En este sentido, este proyecto está en línea con el fortalecimiento de distintas herramientas para controlar la evasión en otros sistemas en el mundo.

1. Implementación de una “tarifa recargada” y otras medidas antievasión.

En primer lugar, se propone la implementación de una “tarifa recargada” que consistiría en un monto superior al que actualmente se paga en el validador.

Así, el pasajero que no pagó la tarifa en el respectivo validador y es fiscalizado podrá pagar una tarifa adicional, in actum, mediante los equipos que porten las personas autorizadas. Si la o el pasajero no paga la tarifa recargada se iniciará un procedimiento administrativo sancionatorio ante la Subsecretaría de Transportes.

El monto de esta tarifa será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, tomando en consideración antecedentes como la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto y su determinación comprenderá la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378. A su vez, se sustrae la competencia de los jueces de policía local respecto de la infracción de no pago de la tarifa y se le entrega a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el procedimiento administrativo correspondiente. No obstante, se consagra la instancia jurisdiccional para una eventual impugnación.

En segundo lugar, el presente proyecto propone que el pago de la multa infraccional se realice a través del sitio electrónico

habilitado para realizar el pago de las multas contemplado en la ley N° 21.549, que crea Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (en adelante, "Ley CATI"). El procedimiento tendrá carácter administrativo y estará radicado en la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En tercer lugar, se establece la prohibición de ingreso de pasajeros por las puertas traseras de los buses, salvo en los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo autorice, lo que será sancionado como contravención leve. Así, el objetivo es desincentivar que los usuarios utilicen como mecanismo de evasión el ingreso a los buses por la puerta trasera.

Finalmente, al momento de ser fiscalizado, se permite realizar autenticación biométrica si el infractor no porta consigo su cédula de identidad o cualquier documento que permita su identificación o, bien, su domicilio no se haya registrado o informado.

2.Sanciones por el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios.

En base a la evidencia planteada, se propone otorgar mayores facultades al personal de fiscalización para constatar el incumplimiento, retener y solicitar la inutilización del instrumento de acceso al transporte público con rebaja o exención tarifaria, junto con la suspensión del beneficio y la denuncia respectiva ante el Juzgado de Policía Local competente. Asimismo, una vez constatada la infracción establecida en el numeral 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, el personal de fiscalización remitirá los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que solicite a la entidad correspondiente la suspensión del beneficio.

De esta manera, si se utilizan de manera indebida los beneficios sociales relacionados a la tarifa del transporte público se sancionará al beneficiario, quien podrá impugnar el acto que resuelva la pérdida del beneficio según las reglas generales.

3.Mejoras al Registro de Pasajeros Infractores.

Actualmente, encontrarse en el Registro de Pasajeros Infractores tiene consecuencias tales como la suspensión de la entrega de documentos o certificados relacionados con temas de transporte, como la licencia de conducir o el permiso de circulación.

El proyecto propone ampliar sus consecuencias a otras materias, tales como la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional, restricciones a la obtención de pasaporte y permisos de residencia. De esta manera, se otorgan nuevos efectos al Registro de Pasajeros Infractores con la finalidad de fortalecer las estrategias para fomentar el pago de las multas cursadas. En todo caso, una vez que se paga la multa se elimina la anotación y cesan sus consecuencias.

Además, con el objeto de enfrentar la baja tasa de envío de los antecedentes de los infractores desde los juzgados de policía local al Registro de Pasajeros Infractores, el procedimiento sancionatorio y sus efectos de inscripción pasan a ser de competencia de la Subsecretaría de Transportes, quien realizará la respectiva inscripción.

4. Protección al personal de fiscalización.

Por otro lado, la fiscalización y el control de la evasión inciden en los niveles de violencia en el transporte público, incluyendo agresiones sufre el personal encargado de verificar el pago de la tarifa, los conductores y, en general, del personal de fiscalización.

Para abordar estas situaciones de riesgo, se propone incluir a los conductores de servicios de transporte público y a los inspectores municipales en el aumento de un grado a la pena por el delito de lesiones y amenazas, conforme a lo establecido en el artículo 196 octies de la Ley de Tránsito.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

Dado lo anteriormente expuesto, el presente proyecto de ley propone modificar los siguientes cuerpos legales:

1. Modificaciones a la Ley de Tránsito:

a) Se establece la prohibición de ingreso de pasajeros por las puertas traseras de los buses, salvo en los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lo autorice.

b) Se establece la obligación de suspensión de los beneficios asociados a las tarjetas que sean retiradas por su mal uso. Asimismo, se amplía esta facultad para que personal de metro y concesionarios de buses puedan realizar estas labores de control de las tarjetas de ingreso al transporte público.

c) Se establece una tarifa recargada y el procedimiento para su pago para aquellas personas que evadan la tarifa del transporte público. Asimismo, se establece un procedimiento sancionatorio en sede administrativa en caso de que esta tarifa no sea pagada por las y los usuarios.

d) Se establece la forma en que se determinará el monto de la tarifa recargada y el destino de estos montos.

e) Se incorpora la facultad del personal de fiscalización para realizar autenticación biométrica en los casos en que sea imposible la identificación del infractor.

f) Se consagra la prohibición de ejercicio de comercio ambulante de espacio o recintos destinados a la prestación de servicios de transporte público.

g) Finalmente, se amplía la protección para los inspectores municipales y para los conductores de los servicios de buses, aumentando las penas por lesiones y amenazas en un grado.

2. Modificaciones a la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local:

a) Se amplía la legitimación activa para denunciar la infracción a la Ley de Tránsito que consiste en el acceso al transporte público mediante el uso de un instrumento o mecanismo con asignación de beneficios tarifarios sin ser su titular o alterándolo. En este sentido, se extiende la facultad para denunciar al personal autorizado de ferrocarriles y metro que preste servicios de transporte de pasajeros.

b) Se amplía la obligación de anotar a los infractores en el Registro de Pasajeros Infractores a la Subsecretaría de Transportes, considerando que será esta entidad administrativa la que conocerá de las infracciones por evasión del pago de la tarifa para el acceso al transporte público remunerado de pasajeros.

c) Se establecen nuevas consecuencias para quienes se encuentren anotados en el Registro de Pasajeros Infractores, tales como la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional, restricciones en la obtención de pasaporte y permisos de residencia.

d) Se amplía el plazo de extinción de la anotación en el Registro de Pasajeros Infractores de tres a cinco años.

e) Se establece la obligación de los órganos del Estado de informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de las anotaciones en el Registro de Pasajeros Infractores. Asimismo, la Tesorería General de la República deberá informar al Ministerio sobre los montos retenidos por concepto de devolución de impuestos.

3. Modificaciones a la ley N° 21.325 de migración y extranjería:

El proyecto de ley propone modificar esta ley en el sentido de incorporar como una causal de rechazo de la solicitud de residencia a quienes se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en 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) Modifícase el inciso séptimo del artículo 4° en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la frase “registrar y detectar” y la expresión “las infracciones de evasión”, la oración “el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso segundo del artículo 88,”.

b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto a parte, que pasa a ser seguido:

“Por otro lado, en el caso de las infracciones de este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado, las personas señaladas en el inciso primero podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio, conforme a lo establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada.”.

2) Agrégase en el artículo 88 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El pasajero solo podrá ingresar al bus por la puerta delantera, salvo los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya permitido expresamente el acceso por la puerta trasera.”.

3) Elimínase en los incisos quinto y sexto del artículo 88 bis la palabra “frecuente”.

4) Modifícase el artículo 88 ter en el siguiente sentido:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 88 ter.- Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A. deberán solicitar la inutilización del instrumento o mecanismo que permita el acceso del transporte público

con asignación de beneficios en el caso de constatarse el uso indebido de éste, debiendo efectuar la denuncia respectiva y, cuando corresponda, retener el instrumento y entregar al infractor constancia de la retención, con la individualización de quien efectúa el control y el organismo al que se remitirá la denuncia. El instrumento que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios será puesto luego a disposición del organismo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando se trate de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

b) Agrégase un inciso segundo, nuevo:

“El personal de los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, que cumpla con los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, estará facultado para constatar y registrar el correcto uso del instrumento o mecanismo de acceso al transporte público con asignación de beneficios. En caso de uso indebido, deberá solicitar la inutilización del instrumento, así como también remitir los respectivos antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que efectúe la denuncia que corresponda, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.287.”.

c) Agrégase un inciso tercero, nuevo:

“Los funcionarios y el personal indicado en este artículo solicitarán al órgano respectivo la suspensión del beneficio de rebaja o exención de tarifa en el transporte público del titular del instrumento o mecanismo de pago, sin perjuicio del ejercicio de los medios de impugnación establecidos en la ley N° 19.880.”.

d) Reemplázase el actual inciso segundo, que ha pasado a ser cuarto, por uno nuevo del siguiente tenor:

“Para los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, se entenderá que existe uso indebido del instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros cuando se acceda a éste utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier instrumento o mecanismo nominativo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios sin ser su titular, de conformidad a lo dispuesto en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

e) Modifícase el actual inciso tercero, que ha pasado a ser quinto, en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles que preste servicios de transporte de pasajeros, debidamente

identificados,” por la frase “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., los concesionarios de uso de vías, propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que cumplan los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, visiblemente identificados”.

ii. Intercálase, entre las expresiones “utilice” y “un instrumento”, la palabra “indebidamente”.

iii. Reemplázase la oración “, requiriendo a la entidad competente la inutilización para su uso en estos servicios.” por la expresión “e informar en el plazo de treinta días hábiles a la Subsecretaría de Transportes para que ésta requiera al órgano competente la inutilización del instrumento para el uso en estos servicios de transporte”.

iv. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles de servicio metropolitano podrán”, por la frase “los funcionarios, personal y entidades señaladas precedentemente, deberán”.

v. Reemplázase la expresión “o la adquisición del saldo o cuotas de transporte contenidas en ellos” por “. El usuario lo entregará de forma voluntaria y para el solo efecto de acreditar su calidad de beneficiario.”.

f) Modifícase el inciso final en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “consignen los funcionarios” por la expresión “sean consignados,”.

ii. Reemplázase la oración “efectuar la denuncia de las respectivas infracciones cometidas por los usuarios a las autoridades competentes”, por la expresión “cumplir con lo dispuesto en este artículo”.

5) Modifícase el artículo 88 quáter en el siguiente sentido:

a) Modifícase el inciso primero en el siguiente sentido:

i. Reemplázase el artículo “Los” por la expresión “El personal de los”.

ii. Agrégase la preposición “de” antes de señalar las expresiones “los propietarios de buses” y “los prestadores de transporte público remunerado”.

iii. Reemplázase la frase “o quienes sean autorizados por éstos” por la expresión “, personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Reemplázase el inciso segundo por uno nuevo del siguiente tenor:

“En caso que el pasajero se rehúse a exhibir el instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros o si se constatare el no pago de la tarifa correspondiente, el personal señalado en el inciso anterior deberá requerir el pago de una tarifa recargada en la forma dispuesta en el artículo 88 quinquies y de acuerdo al monto determinado en el artículo 88 sexies. Si el pasajero se negase a efectuar dicho pago, se deberá disponer que el infractor haga abandono del vehículo de transporte público remunerado de pasajeros.”.

c) Reemplázase el inciso final por uno nuevo del siguiente tenor:

“En tanto, si Carabineros de Chile constatare el no pago de la tarifa por parte del pasajero, cursará la infracción administrativa dispuesta para el caso del número 42 del artículo 200 y deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 88 quinquies de esta ley. Para el evento de que la persona no indique su domicilio habiéndole sido requerido, Carabineros, dentro de sus competencias, podrá conducir al pasajero a una unidad policial para el solo efecto de verificar el domicilio; sin perjuicio de proceder a cursar la infracción del inciso tercero del artículo 204.”.

6) Agrégase un artículo 88 quinquies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 quinquies.- Los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., el de los concesionarios de uso de vías, de los propietarios de buses y, en general, de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que constataren el uso de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin el pago de la tarifa correspondiente deberán requerir el pago de la tarifa recargada dispuesta en el artículo 88 sexies. Dicho pago deberá realizarse mediante los equipos portados por el personal indicado precedentemente, quienes deberán entregar el respectivo comprobante una vez efectuado el pago. Si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo

vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

Si el pasajero no pagare la tarifa recargada, el personal señalado en el inciso precedente notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 de la presente ley y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. La notificación deberá contener, a lo menos:

1. La identificación del infractor: Nombre, RUT, domicilio y correo electrónico.
2. Mención expresa de la patente o identificación del vehículo, si correspondiere, y la fecha y hora de su comisión.
3. La norma transgredida.
4. Los derechos que le asisten.
5. El monto de la multa, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción y los efectos de su no pago.
6. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago.

Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes gestionar el pago de la multa a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas de la ley N° 21.549 a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Quien no impugne la infracción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles tendrá derecho a pagar el monto mínimo establecido por esta ley para la infracción, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Por su parte, quien no pague la multa con anticipación ni impugne la infracción se le aplicará el monto máximo de la multa establecido por esta ley.

El pasajero podrá impugnar la infracción o la multa ante la Subsecretaría de Transportes. Para estos efectos sólo podrá interponerse recurso de reposición de la forma establecida en la ley N° 19.880. La Subsecretaría deberá resolver la impugnación dentro del plazo de veinte días hábiles. Si acoge la impugnación, se pondrá término al procedimiento, sin tener por establecida la infracción. Si la impugnación es rechazada, la resolución respectiva tendrá por declarada la infracción y por determinado el monto de la multa. En caso de acogerse la impugnación de la multa, la resolución modificará del monto de la sanción, junto con declarar la infracción. De rechazarse de la impugnación, el infractor dispondrá de un plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, para efectuar el pago de la multa, sin derecho a rebaja. Si el pago no se registra dentro del plazo indicado, la

Subsecretaría procederá a inscribir al infractor en el Registro de Pasajeros Infractores, regulado en el artículo 22 bis de la ley N° 18.287, sobre procedimientos ante los juzgados de policía local.

Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local. La reclamación no suspenderá la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores por parte de la Subsecretaría de Transportes. En contra de la resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación no procederá recurso alguno, deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada y, en caso que absolviera o rebajara el monto de la multa aplicada, la Subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Los pagos que se realicen en virtud de lo prescrito en el inciso anterior deberán ser enterados en la Tesorería General de la República a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Las comunicaciones o notificaciones de establecidas en este artículo deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio registrado o informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al Servicio de Registro Civil e Identificación o en el Servicio Electoral, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente de su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día hábil siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”.

7) Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será

proporcional a la tarifa adulto vigente y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado como parte de los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerado de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

8) Agrégase en el título XIV, a continuación de la frase “DISPOSICIONES GENERALES SOBRE USO DE LAS VÍAS”, la expresión “E INFRAESTRUCTURA DESTINADA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

9) Modifícase el artículo 160 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego de la expresión “Las vías públicas”, la oración “y la infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, luego de la expresión “Prohíbese en las vías públicas”, la oración “e infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

ii. Agrégase en el numeral 3, luego de la frase “comercio ambulante en”, la expresión “lugares tales como”; y, luego de la frase “calzadas y bermas”, la expresión “, aceras, platabandas, veredas, parques o área verdes, acceso y andenes de estaciones de metro y ferrocarriles y, en general, en la infraestructura destinada a los servicios de transporte público de pasajeros”.

10) Modifícase el inciso primero del artículo 196 octies en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la oración “en razón del ejercicio de sus funciones a un” y la frase “inspector fiscal”, la expresión “inspector municipal,”.

b) Intercálase, entre la expresión “labores de verificación de pago de tarifa” y la oración “, será sancionado”, la expresión “o a quienes sean conductores de dichos servicios”.

Artículo segundo.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local:

1) Modifícase el artículo 3° en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego del punto aparte, que ha pasado a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Respecto de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, también estarán legitimados para efectuar la denuncia correspondiente el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Intercálase en el inciso cuarto, luego de la frase “Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación” y la expresión “será lugar hábil”, la oración “o Servicio Electoral,”.

2) Modifícase el artículo 22 bis de la siguiente manera:

a) Agrégase en el primer inciso, luego de la frase “Registro de Pasajeros Infractores”, la oración “por el Juzgado de Policía Local o por la Subsecretaría de Transportes, según corresponda”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, entre la oración “o certificados que se relacionen con temas de transporte,” y la frase “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter.”, la siguiente expresión:

“; la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional; las restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte o permisos de residencia;”.

ii. Agrégase antes del punto aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los indicados precedentemente. Excepcionalmente, los representantes legales o las personas naturales que éstos designen de las organizaciones de espectáculos de fútbol profesional podrán consultar el Registro de Pasajeros Infractores para el solo efecto de ejercer el derecho de admisión a que se refiere la ley N° 19.327, respecto de las personas que figuren en él”.

c) Reemplázase en el inciso tercero la frase “tres años” por la frase “cinco años”.

3) Modifícase el artículo 22 quáter de la siguiente manera:

a) Agrégase en el inciso sexto, luego del punto final, el que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Los órganos del Estado a que hace referencia este inciso deberán informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de que el beneficiario se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

b) Agrégase en el inciso octavo, luego del punto final, que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“La Tesorería General de la República deberá informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de personas y el monto retenido como consecuencia de que el solicitante se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

c) Agrégase un inciso noveno, nuevo, del siguiente tenor:

“Asimismo, respecto a la solicitud o renovación de un pasaporte, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra en el Registro de Pasajeros Infractores. En el evento de aparecer con inscripción vigente, el Servicio rechazará sin más trámite y en el acto la solicitud.”.

Artículo tercero.- Agrégase en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de Migración y Extranjería, un numeral sexto, nuevo, del siguiente tenor:

“6. Se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores de la ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Artículo transitorio.- Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.”.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 88 GG
I.F. N°88/31.03.2025

Informe Financiero
Proyecto de ley que incorpora nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los Sistemas de Transporte Público del país
Mensaje N°026-373

I. Antecedentes

El proyecto de ley establece medidas y mecanismos para desincentivar el no pago de la tarifa para acceder al transporte público, refuerza las herramientas fiscalizadoras y sancionatorias del Estado frente al uso indebido de beneficios tarifarios. En particular, las principales modificaciones propuestas en el proyecto de ley son:

- a. Se amplía el personal que puede ejercer funciones de fiscalización, incorporando a personal de Metro S.A., personal de concesionarios de uso de vías, propietarios de los buses y en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, en base a los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para tales efectos.
- b. Se faculta a los fiscalizadores para la correcta identificación y autenticación en la identidad de los pasajeros infractores a través de autenticación biométrica.
- c. Se establece que los pasajeros sólo podrán ingresar al bus por la puerta trasera en los casos en que el MTT lo permita expresamente.
- d. Se faculta al personal fiscalizador a constatar el uso indebido de instrumentos de acceso al transporte público con asignación de beneficios, para solicitar la inutilización del instrumento.
- e. Se establece un mecanismo de tarifa recargada, la que se determinará por el MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, la que será requerida por el personal fiscalizador a quienes accedan al transporte público sin el pago de la tarifa correspondiente. Asimismo, se establece un procedimiento sancionatorio, en sede administrativa, en caso de que esta tarifa no sea pagada por los usuarios y un procedimiento de reclamación ante los Juzgados de Policía Local.

Se establece un mecanismo de tarifa recargada, la que se determinará por el MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, la que será requerida por el personal fiscalizador a quienes accedan al transporte público sin el pago de la tarifa correspondiente. Asimismo, se establece un procedimiento sancionatorio, en sede administrativa, en caso de que esta tarifa no sea pagada por los usuarios y un procedimiento de reclamación ante los Juzgados de Policía Local.





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 88 GG

I.F. N°88/31.03.2025

- g. Se establecen restricciones adicionales para las personas que se encuentren anotadas en el Registro de Pasajeros Infractores, entre las que se encuentran restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte. Asimismo, se amplía el plazo de extinción de la anotación en el registro a cinco años.

II. Efecto del Proyecto de Ley sobre el Presupuesto Fiscal

Las nuevas funciones que se asignan a las instituciones de la Administración del Estado involucradas serán implementadas con cargo a sus presupuestos vigentes. Con todo se consideran para la interconexión de los servicios al Registro de Pasajeros Infractores **\$80.000 miles el primer año y \$20.000 miles en régimen.**

Sin perjuicio de lo anterior, las medidas propuestas en el proyecto de ley inducirán menores presiones de gasto fiscal, en la medida en que sean exitosas en incrementar los ingresos del sistema de transporte público por concepto de pago de tarifas.

El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. el Presidente de la República que inicia un Proyecto de Ley que incorpora nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los Sistemas de Transporte Público del país.





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 88 GG
I.F. N°88/31.03.2025



PATRICIA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos

Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Departamento de Finanzas y Empresas Públicas:



II.- MOCIÓN. BOLETÍN N° 17.246-15.

Señalan los patrocinantes de esta iniciativa:

I. FUNDAMENTOS.

PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY 18.287 QUE ESTABLECE PROCEDIMIENTO ANTE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL, CON LA FINALIDAD DE PERFECCIONAR EL SISTEMA ANTI-EVASIÓN EN EL PAGO DE LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS.

Fundamentos:

1.- La evasión en el pago de la tarifa del transporte público remunerado de pasajeros es un problema que nuestro país acarrea desde hace décadas, pero que en los últimos años ha experimentado un significativo aumento, lo cual genera una negativa repercusión en el gasto fiscal, en la seguridad pública y en la sostenibilidad de las empresas dedicadas al rubro. Tal es la magnitud del problema que distintos gobiernos han llevado a cabo planes anti evasión, los cuales se han materializado de manera legislativa (como por ejemplo con la dictación de la ley 21.083 del año 2018), como también mediante el diseño y ejecución de planes o programas como el llevado a cabo en el presente año 2024 por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual si bien ha tenido buenos resultados, aún las cifras de evasión se encuentran cercanas al 40%, lo cual es altísimo para cualquier sistema de transporte público.

2.- Nuestro país no cuenta con un balance concreto que mida con exactitud el perjuicio anual que representa la evasión en el pago de la tarifa del transporte público, para las arcas estatales, puesto que es un dato que varía año tras año. Algunas estimaciones hablan de un promedio de US\$100 millones a US\$150 millones anuales (es decir al menos unos 97 mil millones de pesos al año, según el valor del dólar a la fecha de presentación de esta moción). Con ese presupuesto, sería posible financiar la construcción de alrededor de 5 mil viviendas sociales, o, incluso, la construcción de un hospital de alta complejidad. De ahí la importancia de poner freno a este incivilizado comportamiento de algunas personas que, contando con recursos suficientes para pagar su pasaje, no lo hacen por mera liberalidad. De hecho, hay estudios que plantean que quienes cuentan con menores recursos, son quienes menos evaden, como sucede por ejemplo con los adultos mayores que viven de sus pensiones. Por ende, el argumento dado por algunos infractores en orden a que evaden porque las tarifas son consideradas elevadas, pierde toda fuerza.

3.- Estadísticamente hablando, la Región Metropolitana presenta los mayores índices de evasión dado su sistema de pago por medios electrónicos, seguida por la Región de Valparaíso que cuenta con el mismo método de pago en su red de Metro Regional. Por

ende, los subsidios estatales establecidos para soportar las pérdidas sufridas por causa de la evasión en el transporte público remunerado de pasajeros son, en cierta medida, financiados por todo el país. En otras palabras, el ciudadano que habita en una región distinta a la Metropolitana contribuye para financiar los subsidios dispuestos para enfrentar el verdadero agujero financiero que deja año tras año la evasión cometida por los pasajeros infractores de la capital. Ello, sin duda, es una situación a todas luces injusta que debe ser enfrentada con firmeza, a fin de una distribución más equitativa en el gasto público. Como sabemos, el Estado ha dispuesto una política pública denominada “fondos espejo” en donde se homologa el total del gasto en transporte público destinado para la región metropolitana, distribuyéndose un monto similar entre el resto de las regiones. Sin embargo, esta situación no siempre ha logrado el efecto deseado en el transporte público regional y tampoco se encarga de atacar con eficacia el fondo del problema, que es la evasión.

4.- Bajo ese orden de cosas resulta sumamente necesario mejorar nuestra legislación antievasión, estableciendo nuevas, mejores y más efectivas medidas que respondan e impacten positivamente entre los usuarios del transporte público que sí cumplen con el pago de la tarifa por el servicio otorgado, además de sancionar con mayor fuerza a los que aún se niegan a pagar su pasaje y que provocan un enorme perjuicio a la ciudadanía en general, a lo largo del país. Ante ello, los firmantes de la presente moción proponemos la realización de significativos cambios a la actual normativa, a saber:

a) Se propone disponer de controles biométricos en los casos que el fiscalizado no cuente con un documento que permita conocer su verdadera identidad, o bien, en los casos que no se pueda tener conocimiento respecto al domicilio del infractor. Lo anterior se propone con el fin de dotar de mayor eficacia en los controles, en el enrolamiento de los infractores en el Registro de Pasajeros Infractores y las sanciones establecidas para los evasores. No basta con tener un gran número de fiscalizaciones al año si ello no trae aparejada la posibilidad de aplicar efectivamente las sanciones. Una persona cuya identificación resulta muy dificultosa o imposible de realizar, genera la negativa consecuencia de hacer a la norma ineficaz.

b) Se propone eliminar la posibilidad dada actualmente en la ley a los evasores de reducir en un 50% el valor de la multa aplicada, en caso de pagar dentro del quinto día hábil contado desde la fecha de citación ante el Juzgado. Con ello se busca impedir que las multas les resulten menos gravosas a quienes evadan el pago la tarifa, siéndoles así aplicables de manera íntegra las sanciones dispuestas en la ley.

c) En caso de no pago de la multa, el plazo para obtener la eliminación del Registro se amplía de 3 a 5 años, incorporándose además que dicha eliminación proceda siempre a instancias o a solicitud del infractor y no por el sólo ministerio de la ley como ocurre en la actualidad. Con ello se busca establecer una mayor carga para los infractores, para que la norma sea una herramienta más imperativa con la conducta deseada, esto es, lograr que se pague la tarifa por el servicio prestado.

d) Se propone establecer la imposibilidad de acceder a beneficios fiscales, o suspender la entrega de éstos, a quienes se encuentren anotados dentro del registro, como evasores del pago de la tarifa del transporte público remunerado de pasajeros. Ello, debido a que resulta inaceptable que un infractor o evasor que provoca un enorme perjuicio al Estado, al mismo tiempo sea favorecido con la entrega de alguno de los beneficios económicos que el país dispone, con la salvedad de aquellos referidos a Seguridad Social. Lo mismo para el otorgamiento de estudios gratuitos. Es contradictorio y no es tolerable. Con ello se busca persuadir al infractor a cumplir con la norma, dadas las consecuencias que sufriría en caso de inobservancia.

e) Finalmente, cabe hacer presente que la propuesta abarca otro tipo de consecuencias para los infractores que evadan el pago de la tarifa, tales como la imposibilidad de acceder a pasaporte y que el hecho de aparecer en registro en calidad de evasor, le pueda ser pernicioso en un sentido laboral, comercial, inmobiliario, crediticio u otros.

5.- En los tiempos que corren nuestro país necesita llevar a cabo políticas públicas que permitan al Estado tener una mayor eficiencia y eficacia en el gasto fiscal. El actual contexto de crecimiento, los índices inflacionarios y las proyecciones en el endeudamiento y gasto, nos han llevado a considerar de mejor manera la forma en como se invierten los recursos públicos, y, de qué manera ello beneficia a la ciudadanía. Los recursos públicos destinados a subsidiar el transporte público (principalmente de la Región Metropolitana), a raíz de los altos índices de evasión, nos lleva a la conclusión de que no podemos como Estado seguir destinando los limitados recursos públicos que tenemos, en financiar las negativas consecuencias generadas por los usuarios infractores del transporte público capitalino, el cual agoniza por culpa del casi 40% de evasión. Si bien es cierto que la evasión es un problema global que afecta a casi la totalidad de los países (de hecho, existen normas antievasión en Suiza, Argentina, México, EEUU y Alemania, por nombrar algunos ejemplos de la legislación comparada), el alto porcentaje que aún persiste en nuestro país nos lleva a adoptar medidas aún más fuertes, firmes y drásticas, dado el enorme perjuicio fiscal que esto le ha generado a nuestro país durante la última década.

Por estos motivos, las Diputadas y Diputados firmantes tenemos el honor de someter al conocimiento de la Honorable Cámara de Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo Único. – Modifíquese la ley 18.287 que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en el sentido que a continuación se señala:

1.- En el inciso 4° del artículo 3°, luego del punto final (que ahora pasa a ser punto seguido), incorpórese lo siguiente:

“Si al momento de ser fiscalizado el infractor no porte consigo su cédula de identidad o cualquier documento que permita su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado, las personas señaladas en el inciso primero podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio de las personas fiscalizadas”.

2.- Elimínese en el inciso final del artículo 22° la siguiente frase: “o en el número 42 del artículo 200, ambos”.

3.- Realícense las siguientes modificaciones en el artículo 22 BIS:

a) En el inciso segundo, entre la frase “la suspensión de entrega de documentos o certificados que se relacionen con temas de transporte” y la frase “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter”, incorpórese lo siguiente: “la suspensión de entrega o la imposibilidad de postular a los beneficios económicos emanados desde el Estado, con la salvedad de aquellos relacionados con Seguridad Social”.

b) En el inciso segundo, elimínese la siguiente frase: “En ningún caso su consulta podrá afectar negativamente a quienes en él aparezcan en aspectos laborales, comerciales, inmobiliarios, crediticios o de acceso a diversos beneficios, entre otros”.

c) En el inciso tercero, reemplazase la frase “o transcurridos tres años contados desde su efectiva anotación en el Registro si el pago no se hubiere verificado”, por la siguiente frase: “o transcurridos cinco años contados desde su efectiva anotación en el Registro si el pago no se hubiere verificado, previa solicitud del infractor sancionado ante el Administrador del Registro”.

4.- Realícense las siguientes modificaciones en el artículo 22 QUÁTER:

a) En el inciso primero del artículo 22 Quáter, a continuación de la frase “por parte de un mismo requirente” agréguese lo siguiente: “respecto de una misma persona”.

b) Incorpórese en el artículo 22 Quáter el siguiente inciso séptimo nuevo, pasando el actual a ser inciso octavo, y así en lo sucesivo:

“Asimismo, respecto a la tramitación de un pasaporte el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra inscrito en el Registro de Pasajeros Infractores a que hace mención el artículo 22 bis, en calidad de infractor del artículo 200 numeral 42 de la Ley 18.290 de Tránsito. En el evento de aparecer con inscripción vigente en el Registro, el Servicio rechazará, sin más trámite y en el acto, la solicitud, procediéndose para estos efectos en términos similares a los establecidos en el artículo 32 de la ley 14.908. De igual modo, las personas inscritas en el Registro como infractores a la norma señalada anteriormente sufrirán la suspensión de entrega o la

imposibilidad de postular a los beneficios económicos emanados desde el Estado, con la salvedad de aquellos relacionados con Seguridad Social, así como también al otorgamiento de estudios gratuitos de conformidad con el artículo 103 de la ley 21.091, mientras permanezcan inscritos en el Registro”.

III.- INTERVENCIONES.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, expuso apoyado en una presentación en power point¹. Señaló que el proyecto de ley que establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión de pago de la tarifa es el reflejo de un compromiso que tomó el Ejecutivo en la Comisión Mixta de Presupuestos el año pasado, donde se comprometieron a ingresarlo antes del mes de marzo. Y así lo hicieron. Dentro del plazo convenido.

Se trata de un proyecto que, además, se construye sobre otra iniciativa legal, presentada por el diputado Carlos Bianchi y que recoge algunos de los elementos planteados allí.

Describió que la presente iniciativa se estructura en base a cinco pilares:

1. Alternativas de pago al pasajero: se agrega la posibilidad de pagar una tarifa recargada. Esta tarifa se le ofrece a quien no paga su pasaje, como alternativa a su infracción. El valor será fijado por una resolución entre MTT y el Ministerio de Hacienda. Las personas habilitadas para el cobro son inspectores fiscales y municipales, personal de Metro, de EFE y también de los prestadores de transporte público.

2. Nuevo procedimiento administrativo de cobro de multa. El procedimiento de cobro de la multa se realiza administrativamente con los recursos de la “Ley Cati”, ante la División de Fiscalización. Se le quita la competencia del Juzgado de Policía Local en esta infracción.

3. Fortalecimiento de los efectos del Registro de Pasajeros Infractores (RPI). Se proponen los siguientes efectos: restricción de acceso a espectáculos de fútbol profesional; denegación de otorgamiento o renovación de pasaporte; y se la establece como una causal de rechazo a solicitud del permiso de residencia. Se aumenta la vigencia a 5 años.

4. Seguridad en el transporte público. Se agrava la pena de lesiones y amenazas a conductores de transporte público e inspectores municipales. Se agrega como prohibición en la Ley de Tránsito el ejercicio de comercio ambulante en instalaciones de Metro y EFE. Se suma la prohibición de ingreso por la puerta trasera, salvo autorización de MTT.

5. Mayor eficacia del control de la evasión y fraude. Aumenta la fiscalización frente al uso indebido de los instrumentos de acceso con beneficios tarifarios. Podrán fiscalizar el personal de Metro y los prestadores de transporte público remunerado. Se suspende inmediatamente el beneficio al titular del documento.

Respecto a las indicaciones formuladas por el Ejecutivo al proyecto de ley, manifestó que a través de ellas se pretende que el pasajero solo

¹ https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=353242&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro de período de tiempo que determine una resolución MTT y de Hacienda.

Además, que la autenticación biométrica que se realice mediante dispositivos electrónicos sea verificada con los datos del Servicio de Registro Civil e Identificación.

Se establece que la tarifa adicional y el cobro administrativo entrarán en vigencia transcurrido un año desde la publicación de la ley.

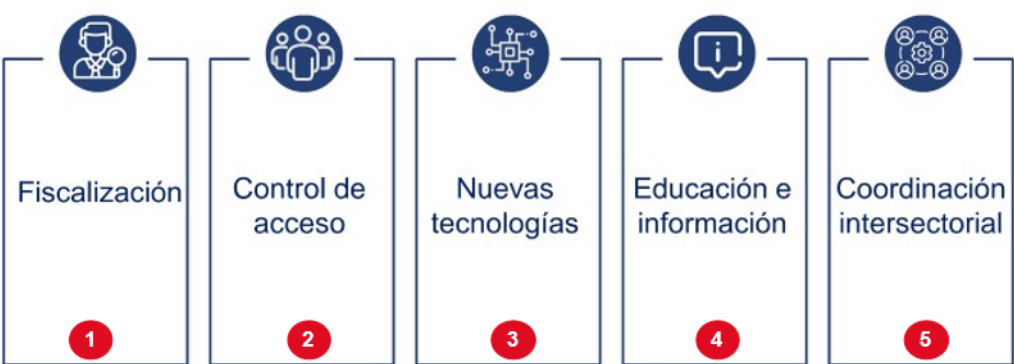
Por último, que los nuevos efectos del RPI, entrarán en vigencia transcurridos seis meses desde la publicación de la ley.

Recalcó la propuesta legal en el mismo sentido presentada con anterioridad por el diputado señor Bianchi, y destacó que el presente mensaje recoge aspectos de la moción parlamentaria presentada por él, como la extensión de la durabilidad del tiempo que las personas permanecen en registro de infractores, los elementos biométricos para autenticar la identidad de una persona que evade y también la incorporación de la suspensión del derecho a sacar o renovar pasaporte, para las personas que evaden.

Señaló que la iniciativa se construye sobre medidas que han venido tomando en el último tiempo y que han tenido efecto en reducir la evasión los últimos dos años, pero se hace necesario seguir avanzando, porque todavía enfrentamos un nivel de evasión tarifaria muy alto y que genera una molestia enorme en las personas de la ciudad de Santiago y en el resto del país.

Explicó que actualmente se encuentran trabajando en distintas dimensiones, desde la fiscalización, el control de acceso en los buses y en las paradas, incorporando nuevas tecnologías, educación e información y en temas asociados a la coordinación intersectorial, que es necesaria para poder abordar este problema.

Plan Antievasión



Respecto de temas de fiscalización, señaló que se encuentran trabajando en aumentar el control de la evasión en los buses y aumentando la cantidad de controles. Por ejemplo, ha aumentado al triple desde 2022 y esperan superar las 500.000 fiscalizaciones este año. Eso lo hace el equipo del Ministerio de Transporte junto con Carabineros de Chile,

También están trabajando en la fiscalización del control de puertas. Desde el julio del año 2023 se inició el control a la apertura de puertas traseras sin justificación. Para ello, se instruyó a las empresas que si los buses mantenían las puertas traseras abiertas cuando los usuarios ya habían dejado de bajar de los buses, eso iba a significar una multa. Esta es una de las medidas que tuvo un impacto más claro en la curva de validación y en la curva de evasión.

Además, se ha ido trabajando en el análisis del registro de evasores. Durante el año 2024 se realizó un estudio acerca del resultado de las citaciones cursadas por evasión y fraude derivadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana. Hoy día, las personas que están en el registro de evasores tienen ciertas sanciones, como, por ejemplo, que no pueden sacar permisos de circulación, licencia de conductor o se les retienen impuestos.



Fiscalización

1

1) Aumento de control de evasión en buses

Desde el primer plan anti evasión se ha sostenido el crecimiento de los controles del pago de la tarifa. El compromiso 2025 es alcanzar 500.000, lo que representará un aumento de controles de un 289% desde el año 2022.

2) Fiscalización del control de puertas

Desde julio del año 2023 se iniciaron controles a la apertura de puertas traseras sin justificación. A la fecha se han detectado 584 infracciones a las empresas prestadoras de transporte público.

3) Análisis de registro de evasores, multas y sanciones

Durante el año 2024 se realizó estudio acerca del resultado de las citaciones cursadas por evasión y fraude derivadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana.

Proyecto de Ley

PAGA TU PASAJE

Respecto del control de acceso a los buses, han ido aumentando y optimizando las zonas pagas. Han aumentado en un 52% la infraestructura. Se trata de infraestructuras ligeras y livianas en los paraderos, pero que exigen al usuario que valide para ingresar a la zona

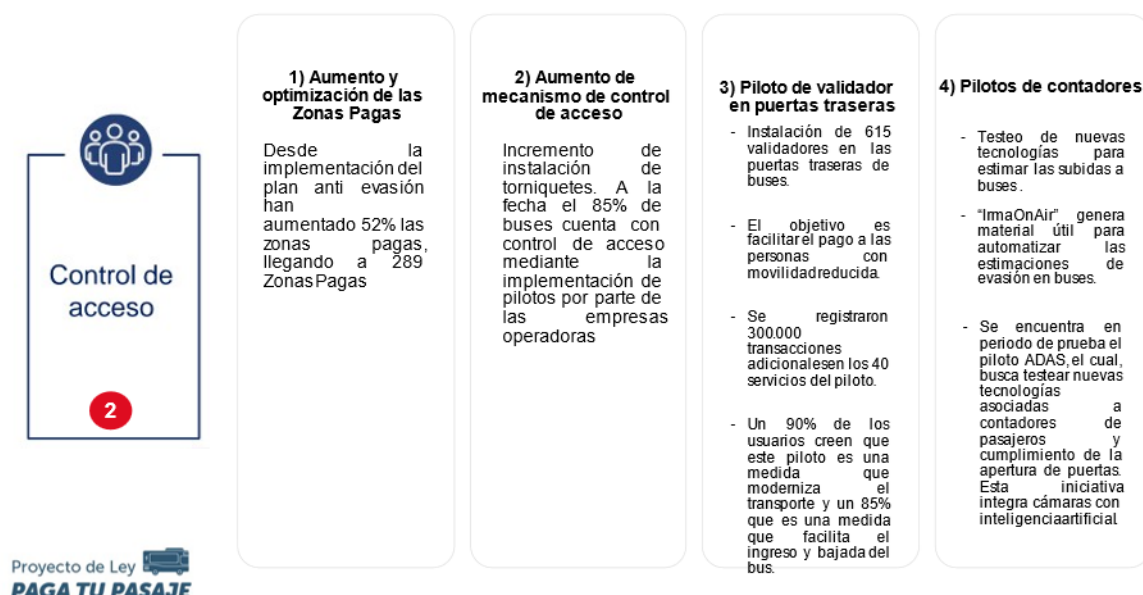
paga y no para ingresar al bus. Hoy día ya cuentan con 289 de esas zonas pagas que son operadas por los propios operadores del sistema.

Señaló que también han ido aumentando los mecanismos de control de acceso a través de torniquetes, porque es un obstáculo para muchas personas al ingresar a los buses y tiene un impacto bien claro y fuerte en reducir la evasión. hoy en día ya el 85% de los buses cuenta con este control de acceso y seguirán aumentándolo, porque entienden que la evasión tarifaria aparece como un fenómeno social que tienen que tomarlo por las astas y reducirlo lo más posible, y el torniquete aquí es importante.

También han trabajado en un piloto de poner validadores en las puertas traseras. Para las personas que ingresan, por ejemplo, con movilidad reducida o para las personas que ingresan con coche, entrar por las puertas traseras muchas veces significa que no pueden validar, por lo que han dispuesto 615 validadores en aproximadamente el 10% de los buses, y la verdad que esto significó 300.000 transacciones adicionales en los 40 servicios que tuvieron el piloto, en un espacio de tres meses, por lo que les pareció atractivo y están estudiando extender la medida.

Un 90% de los usuarios creen que ese piloto es una medida que moderniza el transporte y un 85% que es una medida que facilita el ingreso y bajada del bus, por lo tanto, lo evalúan también como una medida positiva.

Informó que han generado también otros pilotos tecnológicos asociados a nuevas tecnologías, para estimar, por ejemplo, la subida a los buses a través de IRMA On Air, para automatizar la estimación de la evasión de los buses, eso les permite identificar cuántas personas son las que están entrando o saliendo. Y están haciendo un segundo piloto que busca testear nuevas tecnologías asociadas a contadores de pasajeros y cumplimiento de apertura de puerta, es decir, ocupar la tecnología para ir reduciendo la evasión.



Respecto de educación e información, manifestó que han hecho varias campañas, algunas de ellas bien llamativas, como el “Yo Pago en Red”, “Bip a Bip construimos una mejor Red”, “Bip a Bip: conoce las multas y sanciones”, “Paga tu pasaje, respeta y seamos más amables.”, pero también hablándole directamente a la persona que evade, con campañas como “No seas patudo”, “No seas cara dura”, “No seas asopao”, que lo que busca es no solamente que las personas dejen de evadir, sino que también tengan un espacio más respetuoso al interior del bus, como, por ejemplo, cederle el asiento a una persona que lo necesita, como una mujer embarazada, o que se saque la mochila que molesta a todas las personas cuando está en el pasillo.

También están trabajando en la educación a estudiantes, respecto del tema de cómo funciona el transporte público y fomentar el pago. Son 340 charlas que se hicieron durante los últimos dos años, alcanzando un total de más de 10.000 niños y niñas.

Por otro lado, se ha ido promoviendo la capacitación también en cómo abordar la evasión al personal de conducción, y se ha ido colaborando en forma continua también con universidades y otras instancias de innovación, en que las personas tienen que pensar ideas novedosas para poder reducir la evasión.



Educación e información

3

1) Campañas comunicacionales

- #Yo pago en Red
- Bip a bip construimos una mejor Red
- Bip a bip : conoce las multas y sanciones
- Paga tu pasaje, respeta y seamos más amables "No seas "Patudo", "Caradura" "Asopao"

2) Educación a estudiantes

- El objetivo es educar a niñas y niños de entre 5to a 8vo básico sobre el funcionamiento del Sistema de Transporte Público.
- Durante el año 2023 y 2024 se realizaron 343 charlas alcanzando un total de 10.089 niños y niñas

3) Promoción de la capacitación en evasión al personal de conducción

- Instrucción de capacitación en evasión al personal de conducción y personal de control de evasión.
- Entrega de material con los planes de capacitación para conductores y personal de evasión.
- Capacitaciones continuas al personal capacitador

4) Colaboración continua con universidades e instancias de innovación

- Jornada Jóvenes Innovadores. Desafiando el futuro de la movilidad
- Jornada Red Conduce tus ideas con personal de conducción.
- Estudio percepción de las medidas anti evasión.

Proyecto de Ley  **PAGA TU PASAJE**



Por su parte, han estado trabajando en fomentar el pago digital. Eso es muy relevante, se ha fortalecido mucho el pago a través del código QR como una alternativa de pago, que no exige tener la tarjeta y estar preocupado de que no tenga saldo. Y el número de personas que están enroladas actualmente es de más de 4 millones. De ellas, casi 2 millones y medio lo usan en forma cotidiana.

De hecho, tienen 1,2 millones de usuarios activos en los últimos 30 días. A su vez, ya tienen 29.000 usuarios que tienen un sistema de recarga automática. Es decir, pagan con QR y ese mismo día o noche se vuelve a recargar automáticamente. Por lo tanto, esas personas nunca más se preocuparon de tener que estar recargando su sistema de pago.

Ahora, asociado al código QR hicieron un incentivo que busca fomentar el uso frecuente, el “Dale QR”. Se trata de un monto máximo mensual, que cuando la persona alcanza los \$41.000 pesos, todos los viajes adicionales que hacen el sistema, son gratis. Esa es una manera de incentivar el pago y premiar al usuario frecuente.

Finalmente, realizaron medidas de coordinación intersectorial, asociado a empresas de operadores, con subvencionarios de vías, que lo que busca es trabajar también de forma más amplia con CONASET, SEREMITT, con la Subsecretaría, Carabineros de Chile, municipios, etcétera.



Nuevas tecnologías

4

1) Fomento de los pagos digitales

- El número de personas enroladas en el sistema de pago digital con QR continúa en aumento. A la fecha hay un total de **4.082.965 personas** enroladas y **2.488.683 personas** usuarias. Alcanzando **1,2 mm** de usuarios activos en los últimos 30 días.
- Existen **29.003 personas** que utilizan el sistema de recarga automática.

2) Incentivo Dale QR

Desde su implementación, en septiembre de 2023, 110 mil pasajeros han sido beneficiados con la medida.



Coordinación intersectorial

5

1) Empresas operadoras y concesionarias de uso de vías

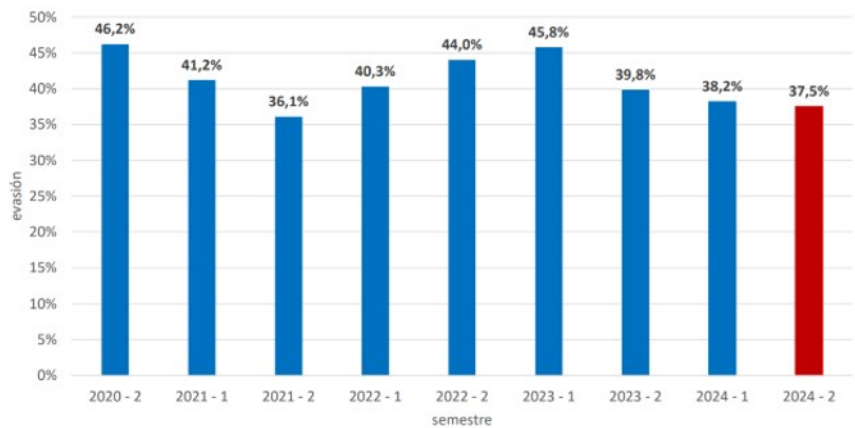
1. Protocolo Mayo 2023
2. Instrucción de presentar planes anti evasión a empresas

2) CONASET – SEREMITT – PNF- SUBSECRETARIA MTT- CARABINEROS – MUNICIPIOS-TGR - JUNAEB

Medidas tendientes a dar cumplimiento a la obligación del pago de tarifa, uso indebido de beneficios y manejo del RPI

A continuación, se refirió a las estadísticas. Señaló que se tiende a pensar que el 37,5% de las personas no paga el transporte público en Santiago, pero eso es sólo en los buses. En el metro la evasión es inferior al 2%.

Índices de evasión



Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

Meta: El MTT se propuso para el 2025 bajar la evasión a 35%

Luego se refirió a las validaciones, mes a mes, las de 2023 en rojo, 2024 en azul, 2025 en amarillo, y lo que ve es que las validaciones en bus

han aumentado un 33%, entre el 2022 y el 2024, y en el caso de metro ha aumentado un 17%, que también es interesante, que en bus se ha aumentado bastante más que en metro, lo que habla de los resultados asociados al combatir la evasión.



Con respecto al proyecto de ley en estudio, recalcó que se estructura sobre cinco pilares: alternativas de pago al pasajero; nuevo procedimiento administrativo de cobro de multa; fortalecimiento de los efectos del Registro de Pasajeros Infractores (RPI); seguridad; y mayor eficacia del control.

Lo primero es generar más alternativas al pago de la multa para el pasajero, ya que actualmente el procedimiento consiste en que si el personal de los prestadores de transporte público constata el pago y solicita el abandono del bus en caso de no pago. Eso lo realizan Carabineros e inspectores, quienes además notifican la infracción.

Sin embargo, ahora se crea un nuevo procedimiento, consistente en la opción de pagar es lo que se ha denominado “tarifa recargada”, que consiste en que si una persona paga, permanece en el bus, mientras que si no paga, se le aplica una tarifa recargada que puede pagar en el acto y así puede continuar su viaje. Ahora, si no paga, se le baja del bus y se remiten los antecedentes a la Subtrans, para aplicación de la multa. Las personas habilitadas para constatar no pago y notificar infracción son Carabineros, inspectores fiscales, municipales, personal de Metro y de prestadores. Y las personas habilitadas para el cobro son las mismas a excepción de Carabineros.

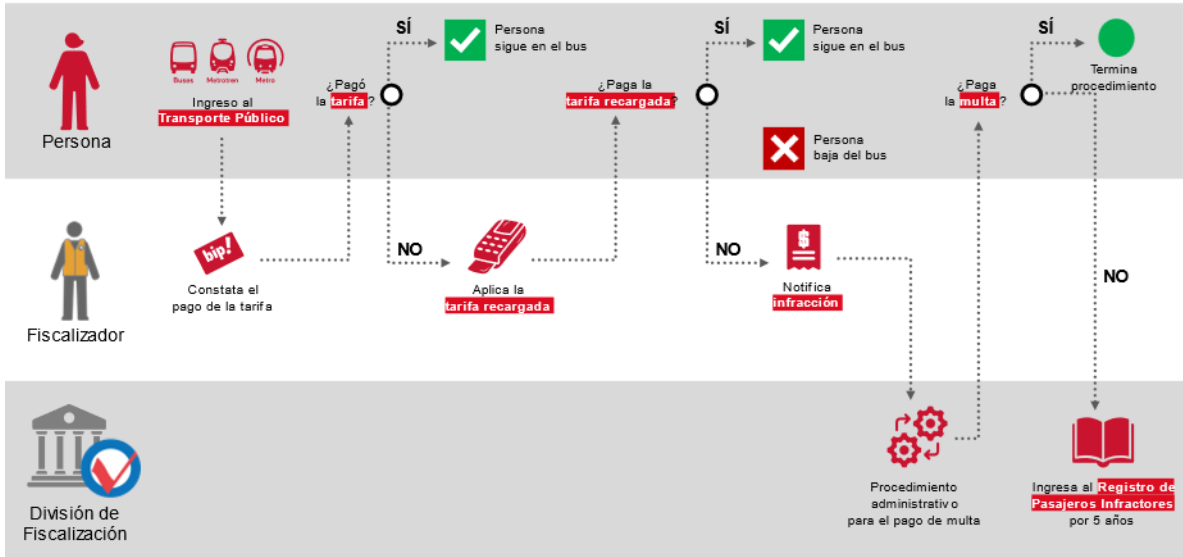
Destacó que el monto de la tarifa recargada va a ser definida entre el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Hacienda, y será un monto muchas veces superior al pago a través del validador.

Pilares del Proyecto de Ley



Explicó que también un nuevo procedimiento administrativo de cobro de la multa. Actualmente el cobro de las multas por evasión se tramita en los juzgados de policía local, y son muchas las multas que llegan a los juzgados. Acá se busca hacer algo que sea más expedito y para eso se quiere aprovechar la aprobación de la “Ley Cati”. Eso va a permitir un sistema de cobro automatizado más rápido y que nos va a permitir mayor eficacia en el control.

Procedimiento



1 Alternativas al pago para el pasajero



Tarifa recargada
Tarifa por un monto superior al pagado en el validador, es fijada por el MTT y Hacienda.
Recaudación ingresa al sistema que administra los recursos de transporte público

Proyecto de Ley **PAGA TU PASAJE**

Procedimiento actual
- Personal de prestadores de transporte público constatan pago y solicitan el abandono del bus en el caso de no pago
- Carabineros e Inspectores, además notifican infracción

Nuevo procedimiento agrega opción de pagar tarifa recargada
- Si paga, permanece en el bus
- Si no paga, se remiten los antecedentes a SUBTRANS para aplicación de multa

Personas habilitadas para constatar no pago y notificar infracción: Carabineros, Inspectores fiscales, municipales, personal de Metro, de EFE y de los prestadores.

Personas habilitadas para el cobro: Inspectores fiscales, municipales, personal de Metro, de EFE y de los prestadores de transporte público.

Países con cobro recargado: Italia, Canadá, España, Australia, Portugal y Francia

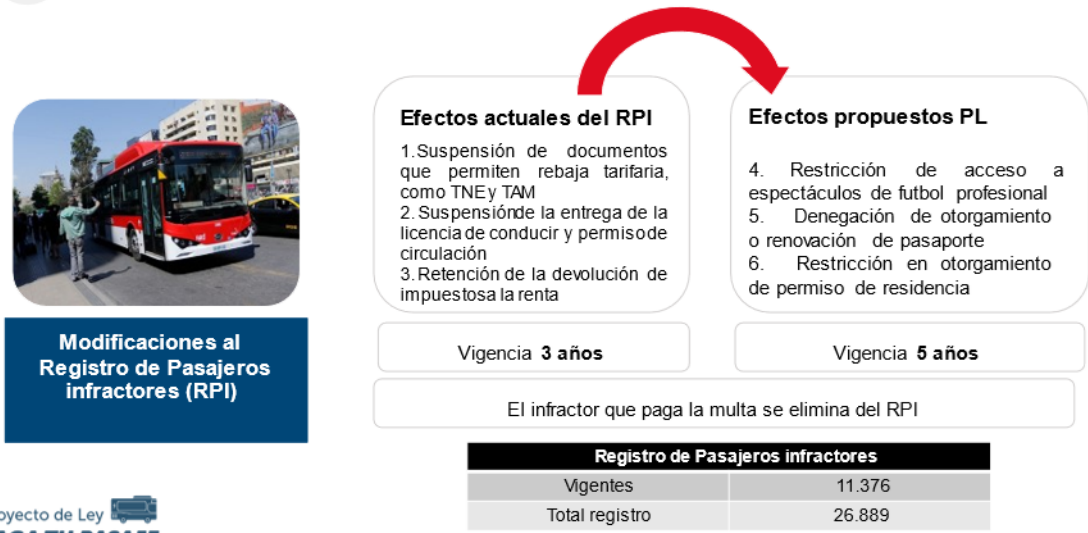
2 Nuevo procedimiento administrativo de cobro de multa



Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

Respecto del fortalecimiento de efectos del registro de no pago de los infractores, actualmente hay una retención de la devolución de impuestos, una suspensión de entrega de la licencia de conducir y permiso de circulación, y, además, la suspensión de documentos que permiten la rebaja tarifaria, como la TNE o la Tarjeta de Adulto Mayor, y a través de la iniciativa se agregan tres castigos adicionales: un impedimento de ingresar al fútbol profesional, como lo propone el proyecto de ley del diputado Bianchi, y el la imposibilidad de otorgamiento de renovación de pasaporte mientras la persona todavía no paga su multa. También se restringe el otorgamiento de permisos de residencia. Es importante señalar que la persona sale del registro en cuanto cumpla. O sea, basta pagar la multa para poder sacar pasaporte, por ejemplo.

3 Fortalecimiento de efectos RPI



Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

Respecto a temas de seguridad, también se aumenta la pena por el delito de lesiones y amenazas contra inspectores fiscales, contra personal de EFE y Metro que estén haciendo servicios de fiscalización, y también por las personas de empresas operadoras de servicio de transporte público que estén realizando la verificación del pago. Ello permite que esas personas puedan llevar adelante su labor, que es una labor delicada, y así lo puedan hacer con mayor seguridad. Por ejemplo, una lesión grave con resultado de incapacidad por más de 30 días para un funcionario pasaría de 541 días a tres años, a de tres años a un día a cinco años. Es decir, se agrava la sanción.

Se agrega también como prohibición en la Ley del Tránsito el ejercicio de comercio ambulante en instalaciones de Metro y de EFE.

4 Seguridad



Endurecimiento de las sanciones relacionadas con los delitos de lesiones y amenazas

Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

Actualmente la pena por el delito de lesiones y amenazas se encuentra agravada respecto de:

- Inspectores fiscales del MTT
- Personal de EFE y Metro S.A. que realicen servicios de fiscalización
- Contratados por empresas operadoras de servicios de transporte público que realicen verificación del pago.

Agrega a personal de conducción y fiscalizadores municipales

Ej. Lesión grave con resultado de incapacidad más de 30 días, pasa 541 días a 3 años a 3 años y un día a 5 años.

Se agrega como prohibición en la Ley de Tránsito **el ejercicio de comercio ambulante** en instalaciones de Metro y EFE

Finalmente, el quinto punto es un refuerzo al tratamiento de mal uso de beneficios tarifarios. Hoy día en Chile tenemos personas que reciben beneficios asociados al pago de tarifa menor, ya sea por Tarjeta Nacional Estudiantil o de adulto mayor.

Actualmente Carabineros, inspectores o personal de EFE controlan y solicitan la inutilización, retienen y denuncian el uso indebido ante el juzgado de policía local respectivo. Sin embargo, producto de ese proceso solo se termina inutilizando un instrumento que permite el acceso al beneficio tarifario, pero no se anula el beneficio.

Por esa razón, ahora no solamente se va a controlar y solicitar la inutilización, sino que además se va a retener y denunciar por uso indebido. Es decir, el papá que le pide la TNE al hijo para poder pagar un tercio y es detectado, el hijo pierde el beneficio para siempre. Lo mismo con la tarjeta de adulto mayor.

5 Refuerzo tratamiento de mal uso de beneficios tarifarios



Mayor eficacia en el control

Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

Actualmente Carabineros, Inspectores y personal de EFE controlan, solicitan inutilización, retienen y denuncian uso indebido ante JPL

Solo inutiliza el instrumento que permite el acceso al beneficio tarifario no el beneficio .

Controlar y solicitar inutilización:
se agrega personal de Metro y de los prestadores de transporte público remunerado.

Retener y denunciar por uso indebido:
se agrega personal de Metro

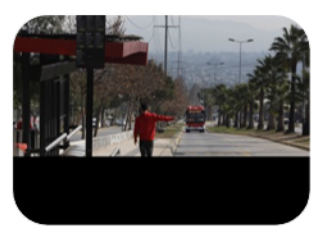
Se suspende inmediatamente el **beneficio** al titular del documento

Explicó que otras medidas que se están abordando y que fomentan el pago de la tarifa están dirigidas a disminuir las acciones que facilitan la evasión o que aumentan la eficacia del control, y se va a prohibir el ingreso por una segunda puerta, salvo cuando está debidamente autorizado o el conductor así lo permita, por ejemplo, para el caso de una persona con discapacidad.

La infracción para ello va a ser una falta leve, de entre 0,2 a 0,5 UTM.

También hay una autenticación biométrica, en caso de imposibilidad de identificación del infractor, que también es un elemento que fue tomado del proyecto de ley del diputado Bianchi.

Otras medidas que fomentan el pago de la tarifa



Medidas dirigidas a:
disminuir las acciones que
facilitan la evasión y
eficacia en el control

Prohibición de ingreso por segunda puerta salvo autorizaciones de MTT.
Tipo de infracción: falta leve
Sanción: 0.2 a 0.5 UTM (\$13.600 a \$34.150)

Autenticación biométrica en casos de imposibilidad de identificación del infractor

Proyecto de Ley 
PAGA TU PASAJE

La **Directora de Transporte Público Metropolitano, señora Paola Tapia**, recordó que, en 2018 y con amplia aprobación del Congreso, se logró aprobar un primer proyecto contra la evasión.

Ahora, desde ese tiempo hasta ahora, se hace necesario perfeccionar el sistema. Y la propuesta así lo hace. Ella se basa en un estudio que se hizo para evaluar cómo estaba el estado del pago. Y en ese estudio, que obviamente es una muestra, se pudo observar que el 33% de las multas por evasión se pagaban, y el resto entraba, eventualmente, en el Registro de Evasores. Otros simplemente se quedaban sin pagar.

Por esa razón, se llegó a un mecanismo que los expertos han avalado y que buena parte de las ciudades modernas lo ocupan, consistente en poder pagar *in situ*, en el momento. Eso es mucho más efectivo que lo que ocurre hoy, que es llegar con la multa hasta un juzgado de policía local, que tiene múltiples y legítimas otras prioridades y, por lo tanto, es un procedimiento que pasa a engrosar las carpetas y que a veces incluso son archivadas, y ni siquiera se van al registro de pasajeros infractores. Por eso se crea la tarifa recargada.

Con respecto a cuántas de esas personas no han podido obtener su licencia de conducir, cuántas de ellas no han podido obtener permiso de circulación o a cuántas se les ha retenidos su devolución de impuestos, manifestó que han oficiado a todos los municipios, pero que han tenido respuestas muy parciales. Por eso, no se encuentra en condiciones de decir un número.

Por esa razón, también el proyecto de ley incluye la obligación de informar. Algo tan básico, que el organismo público, sea el municipio o el día de mañana el departamento de extranjería, sea cual sea el organismo, tenga la obligación periódica de informar, para que así podamos evaluar algo básico de las políticas públicas, que es si están dando resultados o no.

En relación a Carabineros, señaló que existe ya una sanción agravada para ellos. Como también lo existe para los inspectores, pero son los conductores los que hoy día se encuentran desprotegidos. Y fruto de las mesas de trabajo con los conductores es que se llegó a incluirlos en el proyecto, porque fue su petición número uno.

Respecto de la sanción por la validación de la puerta trasera, efectivamente son dos multas distintas. Una entrar por la puerta trasera y otra no pagar el pasaje.

Por último, señaló que los validadores instalados en las puertas traseras son de cargo del sistema de transporte público.

El académico de la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Sebastián Raveau, expuso apoyado en una presentación en power point. Se refirió a la lógica mental que lleva a una persona a decidir tomar la decisión de evadir, problema complejo y diverso, con una infinidad de potenciales causas y motivos que podrían llevar a una persona a decidir no pagar la tarifa. Hizo presente, eso sí, que una parte importante de viajeros paga su pasaje.

Sin embargo, dadas ciertas circunstancias, cualquier persona puede terminar siendo evasor, no porque tenga la disposición o el deseo de evadir, sino que las mismas circunstancias podrían llevar a que el pago de tarifa no se pueda realizar. Un evasor circunstancial es aquel que evade sin intención cuando el bus está lleno, sobre todo hemos visto que la aglomeración de personas puede estar concentrada en la parte delantera del bus y, por lo tanto, entra por la puerta trasera, el conductor se lo permite y entra con la masa de gente. Así, aun cuando quizá esté dispuesto a querer pagar, no es posible. Otro argumento que podría llevar a este tipo de evasión es cuando el pasajero no tiene la tarjeta VIP o la olvidó.

También existe otro evasor que en la literatura ha planteado como un evasor oportunista, que es interesante porque es un perfil de evasor que sólo ha surgido en estudios realizados en Chile, debido a la malentendida picardía del chileno, que es aquel viajero que hace intentos para evadir, y si no lo logra por A, B, C motivo, está dispuesto a pagar, y, finalmente, al otro extremo, con la mayor disposición de evadir estaría lo que hemos llamado el evasor deliberado y este pasajero no está dispuesto de ninguna manera a pagar la tarifa.

Finalmente, concluyó que la evasión es un problema multidimensional, las motivaciones y razones de evasión son diversas y no existe una solución única. Por lo tanto, es necesario definir un conjunto de políticas e intervenciones para abordar el problema. Por tal razón, es

necesario entender y caracterizar a los evasores y diseñar medidas específicas para combatir la evasión.

El académico de la Pontifica Universidad Católica de Chile, señor Hugo Silva, expuso apoyado en una presentación en power point. Se refirió a la evasión en otros países. De ese modo, planteó que la evasión es un problema común, por ejemplo, en New York City la evasión alcanza al 45% en buses y al 13% en el metro, con una pérdida anual de ingresos de \$690 millones.

En Londres, la evasión es del 4% en viajes, con una pérdida anual de ingresos de £M135. En París, es del 15% en buses y tranvías, y del 5% en el metro, con una pérdida anual de ingresos de €M171. En Washington D.C., la evasión alcanza al 30–50% en buses y es del 13% en el metro, con una pérdida anual de ingresos \$M40, mientras que en Toronto, la evasión es del 30% en tranvías, con una pérdida anual de ingresos de CAM\$12.

Respecto de la evasión en Santiago, señaló que ésta alcanzó un máximo histórico del 46,2% entre 2020 al 2022; con un mínimo del período del 36,1% en 2021; y que los resultados recientes sugieren una mejora estructural, no solo coyuntural.

Destacó que ante los escenarios descritos, hubo respuestas políticas y lecciones que llevaron a una mitigación; por ejemplo, mejoras en infraestructura: se instalaron puertas más altas en el metro de NY y Washington DC; control de acceso a buses en París, como las zonas pagas; mayor fiscalización, con más inspectores en Londres, París y Santiago; controles intensivos periódicos; multas y sanciones, que en Londres son de £100 y en París de €70 a €120. Y, por último, se adoptaron programas sociales, como tarifas rebajadas para sectores vulnerables, como el Fair Fares en NY y tarjetas Presto en Toronto; y campañas públicas, con mensajes sociales, como "Tap Out of Respect" y "Frauder, c'est voler".

Finalmente, concluyó que una combinación equilibrada de fiscalización selectiva, mejoras en infraestructura, programas de equidad tarifaria y campañas de concientización son esenciales para reducir la evasión, de manera justa. Para ello, se requiere considerar aspectos clave, como una tarifa recargada; multas, sin consecuencias legales; procedimientos, como una multa tramitada ante la Subsecretaría de Transportes, conforme al procedimiento de la Ley CATI, pero simplificada, y un aumento en las sanciones.

El académico de la Universidad de Chile, señor Ángel Guevara, expuso apoyado en una presentación en power point. manifestó que coincide con lo planteado por sus antecesores en el uso de la palabra, como el pago recargado. Sin embargo, postuló que si queremos llegar a niveles de evasión más bajos, hay que aumentar la probabilidad de fiscalización, y eso, con las herramientas actuales, manuales, no se puede hacer muy bien, por lo que sería más efectivo recurrir a herramientas tecnológicas, para que el MTT individualice a los infractores, curse infracciones, realice análisis estadístico y, finalmente, mejore el servicio.

Así, con las cámaras que ya están en los buses se podría perfilar al evasor, con localización, horario, sexo y edad. También ello permitiría un

cálculo granular de subidas, bajadas y carga; y, finalmente, permitiría un procesamiento en “tiempo real”, pero para eso se requiere *Streaming*.

El vocero de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP), señor Luis Núñez, expuso apoyado en una presentación en power point. comenzó su intervención llamando la atención por el hecho de que los trabajadores de transporte público enfrentan diariamente agresiones físicas y verbales de parte de pasajeros, vendedores ambulantes y de otros conductores. Lamentablemente, estos ataques han tenido como resultado graves lesiones e incluso pérdida de vidas, y nombró algunos casos que se consideran emblemáticos.

Señaló que, en el entendido que el proyecto en estudio busca atacar la evasión en el pago del pasaje del transporte público, han denunciado, como gremio, que en regiones hay un grave problema relacionado al buen uso de la Tarjeta Nacional Estudiantil, TNE, donde verdaderas mafias trafican sellos o *Stickers* para validar las tarjetas TNE. Eso perjudica enorme y especialmente a los conductores, que ven disminuidos sus ingresos porque no tienen sueldo fijo, sino que trabajan por porcentajes de boleto cortado o a cuota. Por esa razón, solicitan al Ejecutivo considerar el agregar, en el artículo 88 ter, una autorización al conductor para retener los pases escolares falsificados, entendiendo que en la actualidad los conductores de regiones no tienen ninguna posibilidad de sacar de circulación este tipo de documentos.

Para enfrentar la problemática, propuso siguientes medidas:

1. Que el Ejecutivo ingrese o patrocine indicaciones que tengan por objeto la instalación de cabinas de seguridad en los buses implementadas por los operadores de transporte público, ya que se ha demostrado que éstas reducen los ataques hasta en un ciento por ciento. Para ello, plantea como fuentes de financiamiento los subsidios estatales, proyectos regionales, financiamiento directo por parte de las empresas de transporte, o una mixtura de éstas.

2. Incorporación de modificaciones al Código del Trabajo que vayan orientadas a la protección de los trabajadores del transporte público, así como también modificaciones a la ley N°18.290 de Tránsito, para agregar en su artículo 196 octies, la siguiente frase: “o a cualquier trabajador o trabajadora, dependiente o independiente, que labore en los servicios de transporte público, indistinto de las funciones que desempeñe. Del mismo modo, al artículo 88 ter, para autorizar al conductor para “retener” los pases escolares que sean falsificados.

3. Regulación laboral para garantizar contratos formales y condiciones dignas.

Finalmente, concluyo que cada día que pasa sin aprobar este proyecto, cientos de conductores siguen expuestos a agresiones, por lo tanto, solicitan al Ejecutivo y a la Comisión hacerse parte de sus solicitudes para avanzar con rapidez en el despacho esta ley y así, garantizar la seguridad de quienes desempeñan un trabajo esencial para la conectividad de millones de personas.

Por último, recordó que el 27 de junio se conmemora el Día de la Trabajadora y el Trabajador del Transporte Público, una fecha que invita a reflexionar sobre la deuda pendiente con este sector.

El abogado del Instituto Libertad y Desarrollo, señor Esteban Ávila expuso apoyado en una presentación en power point. A modo de introducción, señaló que la evasión en el transporte público produce una menor recaudación, afectando no solo la calidad del servicio, sino que también la viabilidad y sostenibilidad del sistema. Así, el sistema ha debido lidiar durante los últimos años con una evasión en buses histórica, alcanzando un promedio en estos últimos tres años del 40,9%. Inclusive, destacó que el nivel de evasión de RED (a nivel de buses), es mucho mayor a la registrada en otros sistemas de transportes del mundo: por ejemplo, en Bogotá, Colombia, fue del 15,32% en 2023; en Berlín, Alemania, fue del 1% en 2022; y en la ciudad de Nueva York, EE.UU, alcanzó al 29% en 2022.

Explicó que, de acuerdo a cifras de la Dirección de Transporte Público Metropolitano, DTP, existe un crecimiento considerable de infracciones a evasores: por ejemplo, en 2022 hubo 8.980 infracciones, mientras que en 2023 fueron 28.356, lo que se traduce en un aumento en más del triple. Así, se observa que los mayores índices de evasores se dan en comunas cercanas al centro de Santiago, destacando Independencia, Renca, Cerro Navia, Estación Central, Lo Espejo y La Pintana. Ahora, en cuanto al rango etario, se observa que casi un tercio de los infractores no supera los 30 años, y más del 60% son menores de 45 años.

Por su parte, del total de infractores: 64,37% no comparece ante el tribunal correspondiente; y de aquellos infractores a los cuales se les cursó una multa, el 65% no la pagó. Además, pese a no haber pagado la multa, al 89% no se le aplicó ninguna medida de apremio, y, sin embargo - pese a no haber pagado la multa-, el 60% de éstos no fue ingresado al Registro de Pasajeros Infractores, RPI.

Con respecto a las modificaciones legales propuestas en virtud del proyecto de ley, manifestó que éstas van en la dirección correcta, por una parte, las formuladas a la ley de Tránsito: tales como, la prohibición de ingreso de pasajeros por las puertas traseras, la suspensión de los beneficios asociados a las tarjetas que sean retiradas por su mal uso, la facultad para que el personal de fiscalización pueda realizar autenticación biométrica, la medida de tarifa recargada *in actum* para aquel pasajero que no pagó la tarifa en el respectivo validador y sea fiscalizado, y la prohibición para el comercio ambulante; y, por otro, las modificaciones propuestas al procedimiento ante los juzgados de policía local, como la ampliación de la obligación de anotar a los infractores en el RPI, y la ampliación del plazo de extinción de la anotación en el RPI, de 3 a 5 años.

Agregó que, actualmente, el catálogo de sanciones derivadas por incorporación al RPI resulta claramente insuficiente y desconectado con la realidad socioeconómica de los infractores, a quienes, en definitiva, no les afectan las consecuencias adversas por estar en dicho registro, lo que tiende a favorecer o a fomentar la impunidad de la conducta. Sin embargo, las nuevas medidas de apremio propuestas, como la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional, restricciones en la obtención de pasaporte y permisos de residencia, no parecen especialmente medidas muy disuasivas, dado que apuntan a segmentos muy específicos de la población, sumado, además, a una baja tasa de fiscalización. De

esta forma, además de las medidas disuasivas, debe existir concordancia entre una fiscalización efectiva y una materialización efectiva de la multa.

En ese sentido, ejemplificó que en Países Bajos se derivó el cobro y seguimiento de multas impagas al sector privado, a través de agencias de cobranza, estimando que el sistema estatal era ineficiente en tales aspectos.

Por su parte, a nivel nacional, de la revisión de las causas se desprende que, de manera generalizada, los tribunales no decretan las medidas de apremio una vez constatado el incumplimiento de pago por parte de los infractores. Esto contraviene lo dispuesto en la legislación vigente, que establece el carácter imperativo de dichas medidas, y no que sean consideradas como una facultad discrecional para los jueces. Asimismo, en los excepcionales casos en que las medidas de apremio fueron decretadas, se observó que los tribunales no llevaron a cabo las diligencias necesarias para su ejecución, aunque la ley N° 21.083 establece que los infractores condenados que no paguen la multa deben ser ingresados al RPI.

En razón de lo expuesto, consideró que el proyecto de ley debiese considerar medidas adicionales, como el solicitar otras formas de identificación, más allá de la Cédula de Identidad, como el pasaporte. También, el retener o impedir el acceso a subsidios o bonos que benefician directamente al infractor, o impedir la realización de ciertos trámites personales ante organismos públicos, como la obtención o renovación de sus documentos personales, como la cédula de identidad.

Por último, además de las herramientas para combatir la evasión, se requieren metas anuales para su reducción, así como también un aumento en la fiscalización y de las zonas pagas. También se requeriría de capacitación a jueces y funcionarios judiciales para una correcta aplicación de las medidas de apremio, dado que no es facultativo.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A.- DISCUSIÓN GENERAL.

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en las mociones boletines números 17.441-15 y 17.246-15 (refundidas), y lo expuesto por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y organizaciones invitadas, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia, según se indicara en las constancias previas.

Se explicó que la iniciativa de ley que establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión de pago de la tarifa tuvo su origen en un compromiso que tomó el Ejecutivo en la Comisión Mixta de Presupuestos el año pasado.

Que se trata de un proyecto que, además, se construye sobre otra iniciativa legal, presentada por el diputado Carlos Bianchi y que recoge ciertos elementos planteados allí.

Se describe, en términos generales, que la presente iniciativa se estructura en base a cinco pilares:

1.- Alternativas de pago al pasajero: se agrega la posibilidad de pagar una tarifa recargada. Esta tarifa se le ofrece a quien no paga su pasaje, como alternativa a su infracción. El valor será fijado por una resolución entre MTT y el Ministerio de Hacienda. Las personas habilitadas para el cobro son inspectores fiscales y municipales, personal de Metro, de EFE y también de los prestadores de transporte público.

2. Nuevo procedimiento administrativo de cobro de multa. El procedimiento de cobro de la multa se realiza administrativamente con los recursos de la “Ley Cati”, ante la División de Fiscalización. Se le quita la competencia del Juzgado de Policía Local en esta infracción.

3. Fortalecimiento de los efectos del Registro de Pasajeros Infractores (RPI). Se proponen los siguientes efectos: restricción de acceso a espectáculos de fútbol profesional; denegación de otorgamiento o renovación de pasaporte; y se la establece como una causal de rechazo a solicitud del permiso de residencia. Se aumenta la vigencia a 5 años.

4. Seguridad en el transporte público. Se agrava la pena de lesiones y amenazas a conductores de transporte público e inspectores municipales. Se agrega como prohibición en la Ley de Tránsito el ejercicio de comercio ambulante en instalaciones de Metro y EFE. Se suma la prohibición de ingreso por la puerta trasera, salvo autorización de MTT.

5. Mayor eficacia del control de la evasión y fraude. Aumenta la fiscalización frente al uso indebido de los instrumentos de acceso con beneficios tarifarios. Podrán fiscalizar el personal de Metro y los prestadores de transporte público remunerado. Se suspende inmediatamente el beneficio al titular del documento.

Se precisa que la idea es que el pasajero solo pueda pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro de período de tiempo que determine una resolución MTT y de Hacienda. Además, que la autenticación biométrica que se realice mediante dispositivos electrónicos sea verificada con los datos del Servicio de Registro Civil e Identificación.

Se establece que la tarifa adicional y el cobro administrativo entrarán en vigencia transcurrido un año desde la publicación de la ley.

Por último, que los nuevos efectos del Registro de Pasajeros Infractores RPI, entrarán en vigencia transcurridos seis meses desde la publicación de la ley.

B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.-

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en 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) Modifícase el inciso séptimo del artículo 4° en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la frase “registrar y detectar” y la expresión “las infracciones de evasión”, la oración “el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso segundo del artículo 88,”.

La letra a) del número 1) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

El diputado Jaime Sáez formuló una indicación para agregar en el inciso séptimo del artículo 4, la siguiente oración a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

“En los casos en que se registre y detecte la infracción de evasión contenida en el número 42 del artículo 200 mediante estos equipos, Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales deberán remitir los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes, para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio, de conformidad al inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies de esta ley.”.

La indicación fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

“Por otro lado, en el caso de las infracciones de este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado, las personas señaladas en el inciso primero podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio, conforme a lo establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada.”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar la letra b) del número 1), por la siguiente:

“b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

“Por otro lado, de las infracciones a las que hace referencia este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado de conformidad con lo dispuesto en el inciso cuarto artículo 3° de la ley N° 18.287, las personas encargadas de supervigilar estas normas podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio, conforme a lo establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada. Para resguardar la calidad y seguridad de los datos, la información recopilada mediante los equipos a los que se refiere este inciso será verificada con los datos del Servicio de Registro Civil e Identificación.”.”.

La indicación sustitutiva de la letra b) del número 1) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

2) Agrégase en el artículo 88 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El pasajero solo podrá ingresar al bus por la puerta delantera, salvo los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya permitido expresamente el acceso por la puerta trasera.”.

-El diputado Jaime Sáez formuló una indicación para agregar en el número 2) del artículo primero, en el inciso segundo, nuevo, propuesto al artículo 88, luego del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, el siguiente texto:

“Respecto del pasajero que ingrese por las puertas traseras sin estar autorizado para hacerlo, se presumirá que no ha pagado su tarifa y será sancionado conforme a lo establecido en el numeral 42 del artículo 200 de esta ley.”.

El número 2) del artículo primero fue aprobado por unanimidad, conjuntamente con la indicación.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI,

FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

3) Elimínase en los incisos quinto y sexto del artículo 88 bis la palabra “frecuente”.

El número 3) del artículo primero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

4) Modifícase el artículo 88 ter en el siguiente sentido:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 88 ter.- Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A. deberán solicitar la inutilización del instrumento o mecanismo que permita el acceso del transporte público con asignación de beneficios en el caso de constatarse el uso indebido de éste, debiendo efectuar la denuncia respectiva y, cuando corresponda, retener el instrumento y entregar al infractor constancia de la retención, con la individualización de quien efectúa el control y el organismo al que se remitirá la denuncia. El instrumento que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios será puesto luego a disposición del organismo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando se trate de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

La letra a) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

b) Agrégase un inciso segundo, nuevo:

“El personal de los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, que cumpla con los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, estará facultado para constatar y registrar el correcto uso del instrumento o mecanismo de acceso al transporte público con asignación de beneficios. En caso de uso indebido, deberá solicitar la inutilización del instrumento, así como también remitir los respectivos antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que efectúe la

denuncia que corresponda, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.287.”.

La letra b) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

-El Ejecutivo formuló una indicación para agregar un nuevo literal c) al numeral 4) del artículo primero, del siguiente tenor, readecuando el orden correlativo de los literales siguientes:

“c) Agrégase un inciso tercero, nuevo:

“Cuando se solicite la inutilización de un instrumento de acceso al transporte público con beneficio tarifario el titular será anotado en el Registro de Usuarios referido en el artículo 88 bis y, frente a una segunda anotación, se le suspenderá el beneficio de rebaja o exención de tarifa. Lo anterior, sin perjuicio de los medios de impugnación establecidos en la ley N° 19.880, en cuyo ejercicio deberá acompañar los medios que justifiquen las circunstancias que permitan dejar sin efecto dicha suspensión. La suspensión, se aplicará cuando la infracción se haya constatado mediante los equipos a que se refiere el artículo 4° de esta ley, o bien, como resultado del ejercicio de la facultad establecida en el inciso sexto del artículo 88 bis, sobre la constatación del debido uso de los referidos mecanismos o instrumentos.”.

La indicación fue aprobada por unanimidad. VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZAVAL Y LEONIDAS ROMERO (5X0X0).

d) Reemplázase el actual inciso segundo, que ha pasado a ser cuarto, por uno nuevo del siguiente tenor:

“Para los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, se entenderá que existe uso indebido del instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros cuando se acceda a éste utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier instrumento o mecanismo nominativo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios sin ser su titular, de conformidad a lo dispuesto en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

La letra d) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (5X0X0).

e) Modifícase el actual inciso tercero, que ha pasado a ser quinto, en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles que preste servicios de transporte de pasajeros, debidamente identificados,” por la frase “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., los concesionarios de uso de vías, propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que cumplan los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, visiblemente identificados”.

-La letra i. del literal e) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

ii. Intercálase, entre las expresiones “utilice” y “un instrumento”, la palabra “indebidamente”.

La letra ii. del literal e) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

iii. Reemplázase la oración “, requiriendo a la entidad competente la inutilización para su uso en estos servicios.” por la expresión “e informar en el plazo de treinta días hábiles a la Subsecretaría de Transportes para que ésta requiera al órgano competente la inutilización del instrumento para el uso en estos servicios de transporte”.

-La diputada Nuyado y los diputados Bianchi, Bugeño, Camaño, Coloma, Romero, don Leonidas, y Sáez formularon una indicación para reemplazar en la letra iii. del número 4) del artículo primero, el guarismo “treinta”, por “diez”.

La letra iii. del literal e) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, conjuntamente con la indicación.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (7X0X0).

iv. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles de servicio metropolitano podrán”, por la frase “los funcionarios, personal y entidades señaladas precedentemente, deberán”.

-La letra iv. del literal e) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

v. Reemplázase la expresión “o la adquisición del saldo o cuotas de transporte contenidas en ellos” por “. El usuario lo entregará de forma voluntaria y para el solo efecto de acreditar su calidad de beneficiario.”.

-La letra v. del literal e) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

f) Modifícase el inciso final en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “consignen los funcionarios” por la expresión “sean consignados,”.

ii. Reemplázase la oración “efectuar la denuncia de las respectivas infracciones cometidas por los usuarios a las autoridades competentes”, por la expresión “cumplir con lo dispuesto en este artículo”.

La letra f) del número 4) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8X0X0).

5) Modifícase el artículo 88 quáter en el siguiente sentido:

a) Modifícase el inciso primero en el siguiente sentido:

i. Reemplázase el artículo “Los” por la expresión “El personal de los”.

ii. Agrégase la preposición “de” antes de señalar las expresiones “los propietarios de buses” y “los prestadores de transporte público remunerado”.

iii. Reemplázase la frase “o quienes sean autorizados por éstos” por la expresión “, personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

La letra a) del número 5) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

b) Reemplázase el inciso segundo por uno nuevo del siguiente tenor:

“En caso que el pasajero se rehúse a exhibir el instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros o si se constatare el no pago de la tarifa correspondiente, el personal señalado en el inciso anterior deberá requerir el pago de una tarifa recargada en la forma dispuesta en el artículo 88 quinquies y de acuerdo al monto determinado en el artículo 88 sexies. Si el pasajero se negase a efectuar dicho pago, se deberá disponer que el infractor haga abandono del vehículo de transporte público remunerado de pasajeros.”.

La letra b) del número 5) del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (9X0X0).

c) Reemplázase el inciso final por uno nuevo del siguiente tenor:

“En tanto, si Carabineros de Chile constatare el no pago de la tarifa por parte del pasajero, cursará la infracción administrativa dispuesta para el caso del número 42 del artículo 200 y deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 88 quinquies de esta ley. Para el evento de que la persona no indique su domicilio habiéndole sido requerido, Carabineros, dentro de sus competencias, podrá conducir al pasajero a una unidad policial para el solo efecto de verificar el domicilio; sin perjuicio de proceder a cursar la infracción del inciso tercero del artículo 204.”.

La letra c) del número 5 del artículo primero fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

**VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA
NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FELIPE CAMAÑO,
JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (5X0X0).**

6) Agrégase un artículo 88 quinquies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 quinquies.- Los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., el de los concesionarios de uso de vías, de los propietarios de buses y, en general, de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que constataren el uso de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin el pago de la tarifa correspondiente deberán requerir el pago de la tarifa recargada dispuesta en el artículo 88 sexies. Dicho pago deberá realizarse mediante los equipos portados por el personal indicado precedentemente, quienes deberán entregar el respectivo comprobante una vez efectuado el pago. Si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

Si el pasajero no pagare la tarifa recargada, el personal señalado en el inciso precedente notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 de la presente ley y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. La notificación deberá contener, a lo menos:

1. La identificación del infractor: Nombre, RUT, domicilio y correo electrónico.
2. Mención expresa de la patente o identificación del vehículo, si correspondiere, y la fecha y hora de su comisión.
3. La norma transgredida.
4. Los derechos que le asisten.
5. El monto de la multa, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción y los efectos de su no pago.
6. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago.

Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes gestionar el pago de la multa a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas de la ley N° 21.549 a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Quien no impugne la infracción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles tendrá derecho a pagar el monto mínimo establecido por esta ley para la infracción, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Por su

parte, quien no pague la multa con anticipación ni impugne la infracción se le aplicará el monto máximo de la multa establecido por esta ley.

El pasajero podrá impugnar la infracción o la multa ante la Subsecretaría de Transportes. Para estos efectos sólo podrá interponerse recurso de reposición de la forma establecida en la ley N° 19.880. La Subsecretaría deberá resolver la impugnación dentro del plazo de veinte días hábiles. Si acoge la impugnación, se pondrá término al procedimiento, sin tener por establecida la infracción. Si la impugnación es rechazada, la resolución respectiva tendrá por declarada la infracción y por determinado el monto de la multa. En caso de acogerse la impugnación de la multa, la resolución modificará del monto de la sanción, junto con declarar la infracción. De rechazarse de la impugnación, el infractor dispondrá de un plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, para efectuar el pago de la multa, sin derecho a rebaja. Si el pago no se registra dentro del plazo indicado, la Subsecretaría procederá a inscribir al infractor en el Registro de Pasajeros Infractores, regulado en el artículo 22 bis de la ley N° 18.287, sobre procedimientos ante los juzgados de policía local.

Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local. La reclamación no suspenderá la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores por parte de la Subsecretaría de Transportes. En contra de la resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación no procederá recurso alguno, deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada y, en caso que absolviera o rebajara el monto de la multa aplicada, la Subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Los pagos que se realicen en virtud de lo prescrito en el inciso anterior deberán ser enterados en la Tesorería General de la República a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Las comunicaciones o notificaciones de establecidas en este artículo deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio registrado o informado al Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, al Servicio de Registro Civil e Identificación o en el Servicio Electoral, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente de su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día hábil siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”.

El número 6 del artículo primero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (6X0X0).

7) Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado como parte de los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerado de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el numero 7) por el siguiente:

“7) Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente, en ningún caso inferior a veinte veces dicha tarifa, y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

Asimismo, el pasajero solo podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro del período que determine la resolución a que se refiere el inciso anterior. Si dicho número ha sido excedido dentro del período señalado, se procederá conforme a lo dispuesto en el inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que han pagado la tarifa recargada.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado a los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerados de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

La indicación sustitutiva propuesta por el Ejecutivo al número 7 del artículo primero fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

8) Agrégase en el título XIV, a continuación de la frase “DISPOSICIONES GENERALES SOBRE USO DE LAS VÍAS”, la expresión “E INFRAESTRUCTURA DESTINADA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

El número 8 del artículo primero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

9) Modifícase el artículo 160 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego de la expresión “Las vías públicas”, la oración “y la infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, luego de la expresión “Prohíbese en las vías públicas”, la oración “e infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

ii. Agrégase en el numeral 3, luego de la frase “comercio ambulante en”, la expresión “lugares tales como”; y, luego de la frase “calzadas y bermas”, la expresión “, aceras, platabandas, veredas, parques o área verdes, acceso y andenes de estaciones de metro y ferrocarriles y, en general, en la infraestructura destinada a los servicios de transporte público de pasajeros.”.

El número 9 del artículo primero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

10) Modifícase el inciso primero del artículo 196 octies en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la oración “en razón del ejercicio de sus funciones a un” y la frase “inspector fiscal”, la expresión “inspector municipal,”.

b) Intercálase, entre la expresión “labores de verificación de pago de tarifa” y la oración “, será sancionado”, la expresión “o a quienes sean conductores de dichos servicios”.

El número 10 del artículo primero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN IRARRÁZVAL Y LEONIDAS ROMERO (6X0X0).

Artículo segundo.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local:

1) Modifícase el artículo 3° en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego del punto aparte, que ha pasado a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Respecto de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, también estarán legitimados para efectuar la denuncia correspondiente el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

La letra a) del número 1 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO

BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

b) Intercálase en el inciso cuarto, luego de la frase “Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación” y la expresión “será lugar hábil”, la oración “o Servicio Electoral,”.

La letra b) del número 1 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

2) Modifícase el artículo 22 bis de la siguiente manera:

a) Agrégase en el primer inciso, luego de la frase “Registro de Pasajeros Infractores”, la oración “por el Juzgado de Policía Local o por la Subsecretaría de Transportes, según corresponda”.

La letra a) del número 2 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, entre la oración “o certificados que se relacionen con temas de transporte,” y la frase “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter.”, la siguiente expresión:

“; la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional; las restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte o permisos de residencia;”.

El literal i. de la letra b) del número 2 del artículo segundo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (7X0X0).

ii. Agrégase antes del punto aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los indicados precedentemente. Excepcionalmente, los representantes legales o las personas naturales que éstos designen de las organizaciones de espectáculos de fútbol profesional podrán consultar el Registro de Pasajeros Infractores para el solo efecto de ejercer el derecho de admisión

a que se refiere la ley N° 19.327, respecto de las personas que figuren en él”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el literal ii. de la letra b) del artículo segundo, por la siguiente:

“iii. Agrégase antes del punto y aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los casos indicados precedentemente. En los espectáculos de fútbol profesional se prohibirá la venta de entradas y el ingreso a los recintos deportivos a toda persona que se encuentre inscrita en el Registro de Pasajeros Infractores que establece la presente ley. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá remitir al Ministerio de Seguridad Pública la nómina de personas incorporadas al referido Registro de manera periódica con el objeto de que dicha información sea incorporada al registro de personas con prohibición de ingreso a recintos deportivos, regulado en el artículo 30 de la ley N° 19.327”.”.

La indicación fue aprobada por mayoría.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. VOTÓ EN CONTRA LA DIPUTADA EMILIA NUYADO. NO SE REGISTRARON ABSTENCIONES (9X1X0).

c) Reemplázase en el inciso tercero la frase “tres años” por la frase “cinco años”.

La letra c) del número 2 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

3) Modifícase el artículo 22 quáter de la siguiente manera:

a) Agrégase en el inciso sexto, luego del punto final, el que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“Los órganos del Estado a que hace referencia este inciso deberán informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de que el beneficiario se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

La letra a) del número 3 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

b) Agrégase en el inciso octavo, luego del punto final, que pasa a ser seguido, una oración del siguiente tenor:

“La Tesorería General de la República deberá informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de personas y el monto retenido como consecuencia de que el solicitante se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

La letra b) del número 3 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

c) Agrégase un inciso noveno, nuevo, del siguiente tenor:

“Asimismo, respecto a la solicitud o renovación de un pasaporte, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra en el Registro de Pasajeros Infractores. En el evento de aparecer con inscripción vigente, el Servicio rechazará sin más trámite y en el acto la solicitud.”.

La letra c) del número 3 del artículo segundo fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

Artículo tercero.- Agrégase en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de Migración y Extranjería, un numeral sexto, nuevo, del siguiente tenor:

“6. Se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores de la ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

El artículo tercero fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO

BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

-El Ejecutivo formuló una indicación para agregar un artículo cuarto, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo cuarto.- Agrégase en el artículo 3° ter de la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, el siguiente inciso final, nuevo:

“Asimismo, las bases de licitación para la concesión del uso de vías destinadas a la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses deberán contemplar la incorporación de cabinas de seguridad, orientadas a proteger eficazmente la vida y salud de las y los trabajadores que operen dichos vehículos.”.

El artículo cuarto propuesto por el Ejecutivo fue aprobado por mayoría.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. VOTÓ EN CONTRA EL DIPUTADO FERNANDO BÓRQUEZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO JUAN IRARRÁZVAL (6X1X1).

-El Ejecutivo formuló una indicación para agregar el siguiente artículo primero transitorio, nuevo, pasando el actual artículo transitorio a ser artículo transitorio segundo:

“Artículo primero transitorio: Las disposiciones de los artículos 88 quinquies y 88 sexies de la presente ley entrarán en vigencia transcurrido un año desde su publicación en el Diario Oficial.

Los efectos del Registro de Pasajeros Infractores contemplado en los artículos 22 bis y 22 quater de la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local, y en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de migración y extranjería entrarán en vigencia transcurridos seis meses desde la publicación de la presente ley.

Asimismo, la exigencia consagrada en el inciso final del artículo 3° ter de la ley N° 18.696 será aplicable a todos los contratos que se suscriban con operadores de transporte público con posterioridad al plazo de seis meses contado desde la publicación de la presente norma.”.

El artículo primero transitorio, nuevo, propuesto por el Ejecutivo fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

“Artículo transitorio.- Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y 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 la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.”.

-El artículo transitorio, que ha pasado a ser segundo transitorio, fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ. (9X0X0).

B) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- La letra b) del número 1) del artículo primero del texto del mensaje:

b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

“Por otro lado, en el caso de las infracciones de este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado, las personas señaladas en el inciso primero podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio, conforme a lo establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada.”.

2.- El número 7 del artículo primero del texto del mensaje:

Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la

fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado como parte de los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerado de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

3. Indicación del diputado Andrés Giordano al número 10 del artículo primero, para agregar una nueva letra c) del siguiente tenor:

“c) Agréguese en el inciso primero del artículo 196 octies, a continuación de la expresión “de fiscalización,” y antes de la frase “o a quienes sean contratados”, la siguiente oración:

“A cualquier trabajador o trabajadora, ya sea dependiente o independiente, que labore en los servicios de transporte públicos, indistinto de las funciones que ejerza,”.”.

4.- El literal ii. del número 2 del artículo segundo del texto del mensaje:

ii. Agrégase antes del punto aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los indicados precedentemente. Excepcionalmente, los representantes legales o las personas naturales que éstos designen de las organizaciones de espectáculos de fútbol profesional podrán consultar el Registro de Pasajeros Infractores para el solo efecto de ejercer el derecho de admisión a que se refiere la ley N° 19.327, respecto de las personas que figuren en él”.

C) INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

1.- Del diputado Juan Antonio Coloma, para reemplazar el numero 7) por el siguiente:

“7) Agrégase un artículo 88 sexies, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será

proporcional a la tarifa adulto vigente y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378. Con todo, el valor mínimo de la tarifa recargada no podrá ser inferior a 1 Unidad Tributaria Mensual.

Asimismo, el pasajero solo podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro del período que determine la resolución a que se refiere el inciso anterior. Si dicho número ha sido excedido dentro del período señalado, se procederá conforme a lo dispuesto en el inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que han pagado la tarifa recargada.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado a los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerados de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

2.- Indicación del diputado Andrés Giordano para incorporar un nuevo artículo cuarto, del siguiente tenor:

“Artículo cuarto.- introdúzcanse las siguientes modificaciones al DFL N° 1 de 16 de enero de 2003, del Ministerio del trabajo y Previsión Social, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo:

1. Agréguese un nuevo Título VI al Libro II del siguiente tenor:

“DE LA PROTECCIÓN DE LAS Y LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO”.

2. Agréguese un nuevo artículo 211 Bis del siguiente tenor:

“Artículo 211 Bis.- El empleador, de conformidad al artículo 184 del presente Código, estará obligado como medida de protección eficaz de la vida y salud de las y los trabajadores que prestan servicios al transporte público, a implementar cabinas de segregación que protejan a las conductoras y conductores. La aplicación de esta medida se exigirá a contar de un plazo de 6 meses desde su entrada en vigencia.

El trabajador o la trabajadora que en el ejercicio de sus funciones se vea expuesta o expuesto, o bien afectada o afectado en su vida o integridad corporal, tendrá derecho a que el empleador ponga a su disposición todos los medios o medidas conducentes a la reparación de los daños experimentados, y asimismo proveerles asistencia judicial para su defensa.

El incumplimiento de estas obligaciones se sancionará con multa de catorce a setenta unidades tributarias mensuales. El monto de la multa interpuesta se duplicará en caso de reincidencia.”.”.

Como resultado del tratamiento dado durante la discusión particular de las iniciativas de ley en informe, se logra un texto de consenso que es, en definitiva, el que somete a la consideración de esta Cámara de Diputados.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras públicas, Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en 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) Modifícase el inciso séptimo del artículo 4° en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la frase “registrar y detectar” y la expresión “las infracciones de evasión”, la oración “el incumplimiento de la obligación establecida en el inciso segundo del artículo 88,”. Y agrégase la siguiente oración, a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

“En los casos en que se registre y detecte la infracción de evasión contenida en el número 42 del artículo 200 mediante estos equipos, Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales deberán remitir los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes, para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio, de conformidad al inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies de esta ley.”.

b) Agrégase la siguiente oración a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido:

Por otro lado, de las infracciones a las que hace referencia este inciso, si la persona fiscalizada no porta consigo su cédula de identidad o no es posible su identificación, o bien, su domicilio no se haya registrado o informado de conformidad con lo dispuesto en el inciso cuarto artículo 3° de la ley N° 18.287, las personas encargadas de

supervigilar estas normas podrán realizar autenticación biométrica mediante cualquier dispositivo o medio tecnológico idóneo para tal efecto, con la sola finalidad de realizar una correcta identificación y autenticación en la identidad y domicilio, conforme a lo establecido en la ley N°19.628, sobre protección de la vida privada. Para resguardar la calidad y seguridad de los datos, la información recopilada mediante los equipos a los que se refiere este inciso será verificada con los datos del Servicio de Registro Civil e Identificación.

2) Agrégase en el artículo 88 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El pasajero solo podrá ingresar al bus por la puerta delantera, salvo los casos en que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones haya permitido expresamente el acceso por la puerta trasera.

Respecto del pasajero que ingrese por las puertas traseras sin estar autorizado para hacerlo, se presumirá que no ha pagado su tarifa y será sancionado conforme a lo establecido en el numeral 42 del artículo 200 de esta ley.

3) Elimínase en los incisos quinto y sexto del artículo 88 bis la palabra “frecuente”.

4) Modifícase el artículo 88 ter en el siguiente sentido:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 88 ter.- Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A. deberán solicitar la inutilización del instrumento o mecanismo que permita el acceso del transporte público con asignación de beneficios en el caso de constatarse el uso indebido de éste, debiendo efectuar la denuncia respectiva y, cuando corresponda, retener el instrumento y entregar al infractor constancia de la retención, con la individualización de quien efectúa el control y el organismo al que se remitirá la denuncia. El instrumento que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios será puesto luego a disposición del organismo que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuando se trate de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.

b) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El personal de los concesionarios de uso de vías, los propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, que cumpla con los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, estará facultado para constatar y registrar el correcto uso del instrumento o mecanismo de acceso al transporte público con asignación de beneficios. En caso de uso indebido, deberá solicitar la inutilización del instrumento, así como también remitir los respectivos

antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que efectúe la denuncia que corresponda, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.287.”.

c) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

Cuando se solicite la inutilización de un instrumento de acceso al transporte público con beneficio tarifario el titular será anotado en el Registro de Usuarios referido en el artículo 88 bis y, frente a una segunda anotación, se le suspenderá el beneficio de rebaja o exención de tarifa. Lo anterior, sin perjuicio de los medios de impugnación establecidos en la ley N° 19.880, en cuyo ejercicio deberá acompañar los medios que justifiquen las circunstancias que permitan dejar sin efecto dicha suspensión. La suspensión, se aplicará cuando la infracción se haya constatado mediante los equipos a que se refiere el artículo 4° de esta ley, o bien, como resultado del ejercicio de la facultad establecida en el inciso sexto del artículo 88 bis, sobre la constatación del debido uso de los referidos mecanismos o instrumentos.

d) Reemplázase el actual inciso segundo, que ha pasado a ser cuarto, por el siguiente, nuevo:

“Para los efectos de lo dispuesto en los incisos anteriores, se entenderá que existe uso indebido del instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros cuando se acceda a éste utilizando un pase escolar, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier instrumento o mecanismo nominativo que permita el uso del transporte público remunerado de pasajeros con asignación de beneficios sin ser su titular, de conformidad a lo dispuesto en el número 4 del artículo 199 de la presente ley.”.

e) Modifícase el actual inciso tercero, que ha pasado a ser quinto, en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles que preste servicios de transporte de pasajeros, debidamente identificados,” por la frase “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., los concesionarios de uso de vías, propietarios de buses y, en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que cumplan los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para tales efectos, visiblemente identificados,”.

ii. Intercálase, entre las expresiones “utilice” y “un instrumento”, la palabra “indebidamente”.

iii. Reemplázase la oración “, requiriendo a la entidad competente la inutilización para su uso en estos servicios.” por la expresión “e informar en el plazo de diez días hábiles a la Subsecretaría

de Transportes para que ésta requiera al órgano competente la inutilización del instrumento para el uso en estos servicios de transporte”.

iv. Reemplázase la oración “Carabineros de Chile, los inspectores fiscales y municipales y el personal autorizado de ferrocarriles de servicio metropolitano podrán”, por la frase “los funcionarios, personal y entidades señaladas precedentemente, deberán”.

v. Reemplázase la expresión “o la adquisición del saldo o cuotas de transporte contenidas en ellos” por “. El usuario lo entregará de forma voluntaria y para el solo efecto de acreditar su calidad de beneficiario.”.

f) Modifícase el inciso final en el siguiente sentido:

i. Reemplázase la frase “consignen los funcionarios” por la expresión “sean consignados,”.

ii. Reemplázase la oración “efectuar la denuncia de las respectivas infracciones cometidas por los usuarios a las autoridades competentes”, por la expresión “cumplir con lo dispuesto en este artículo.”.

5) Modifícase el artículo 88 quáter en el siguiente sentido:

a) En su inciso primero:

i. Reemplázase el artículo “Los” por la expresión “El personal de los”.

ii. Agrégase la preposición “de” antes de señalar las expresiones “los propietarios de buses” y “los prestadores de transporte público remunerado”.

iii. Reemplázase la frase “o quienes sean autorizados por éstos” por la expresión “, personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Reemplázase el inciso segundo por el siguiente, nuevo:

“En caso que el pasajero se rehúse a exhibir el instrumento o mecanismo que permita el acceso al transporte público remunerado de pasajeros o si se constatare el no pago de la tarifa correspondiente, el personal señalado en el inciso anterior deberá requerir el pago de una tarifa recargada en la forma dispuesta en el artículo 88 quinquies y de acuerdo al monto determinado en el artículo 88 sexies. Si el pasajero se negase a efectuar dicho pago, se deberá disponer que el infractor haga abandono del vehículo de transporte público remunerado de pasajeros.”.

c) Reemplázase el inciso final por el siguiente, nuevo:

“En tanto, si Carabineros de Chile constatare el no pago de la tarifa por parte del pasajero, cursará la infracción administrativa dispuesta para el caso del número 42 del artículo 200 y deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División

de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 88 quinquies de esta ley. Para el evento de que la persona no indique su domicilio habiéndole sido requerido, Carabineros, dentro de sus competencias, podrá conducir al pasajero a una unidad policial para el solo efecto de verificar el domicilio; sin perjuicio de proceder a cursar la infracción del inciso tercero del artículo 204.”.

6) Agrégase el siguiente artículo 88 quinquies, nuevo:

“Artículo 88 quinquies.- Los inspectores fiscales y municipales, el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A., el de los concesionarios de uso de vías, de los propietarios de buses y, en general, de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros que constataren el uso de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin el pago de la tarifa correspondiente deberán requerir el pago de la tarifa recargada dispuesta en el artículo 88 sexies. Dicho pago deberá realizarse mediante los equipos portados por el personal indicado precedentemente, quienes deberán entregar el respectivo comprobante una vez efectuado el pago. Si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

Si el pasajero no pagare la tarifa recargada, el personal señalado en el inciso precedente notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 de la presente ley y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. La notificación deberá contener, a lo menos:

1. La identificación del infractor: Nombre, RUT, domicilio y correo electrónico.
2. Mención expresa de la patente o identificación del vehículo, si correspondiere, y la fecha y hora de su comisión.
3. La norma transgredida.
4. Los derechos que le asisten.
5. El monto de la multa, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción y los efectos de su no pago.
6. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago.

Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes gestionar el pago de la multa a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas de la ley N° 21.549 a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Quien no impugne la infracción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles tendrá derecho a pagar el monto mínimo establecido por esta ley para la infracción, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Por su parte, quien no pague la multa con anticipación ni impugne la infracción se le aplicará el monto máximo de la multa establecido por esta ley.

El pasajero podrá impugnar la infracción o la multa ante la Subsecretaría de Transportes. Para estos efectos sólo podrá interponerse recurso de reposición de la forma establecida en la ley N° 19.880. La Subsecretaría deberá resolver la impugnación dentro del plazo de veinte días hábiles. Si acoge la impugnación, se pondrá término al procedimiento, sin tener por establecida la infracción. Si la impugnación es rechazada, la resolución respectiva tendrá por declarada la infracción y por determinado el monto de la multa. En caso de acogerse la impugnación de la multa, la resolución modificará del monto de la sanción, junto con declarar la infracción. De rechazarse de la impugnación, el infractor dispondrá de un plazo de cinco días hábiles, contado desde la notificación de la resolución, para efectuar el pago de la multa, sin derecho a rebaja. Si el pago no se registra dentro del plazo indicado, la Subsecretaría procederá a inscribir al infractor en el Registro de Pasajeros Infractores, regulado en el artículo 22 bis de la ley N° 18.287, sobre procedimientos ante los juzgados de policía local.

Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local. La reclamación no suspenderá la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores por parte de la Subsecretaría de Transportes. En contra de la resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación no procederá recurso alguno, deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada y, en caso que absolviera o rebajara el monto de la multa aplicada, la Subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Los pagos que se realicen en virtud de lo prescrito en el inciso anterior deberán ser enterados en la Tesorería General de la República a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Las comunicaciones o notificaciones de establecidas en este artículo deberán realizarse por medios físicos o

electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio registrado o informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al Servicio de Registro Civil e Identificación o en el Servicio Electoral, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente de su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día hábil siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”.

7) Agrégase el siguiente artículo 88 sexies, nuevo:

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente, en ningún caso inferior a veinte veces dicha tarifa, y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

Asimismo, el pasajero solo podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro del período que determine la resolución a que se refiere el inciso anterior. Si dicho número ha sido excedido dentro del período señalado, se procederá conforme a lo dispuesto en el inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que han pagado la tarifa recargada.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado a los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerados de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

8) Agrégase en el título XIV, a continuación de la frase “DISPOSICIONES GENERALES SOBRE USO DE LAS VÍAS”, la expresión “E INFRAESTRUCTURA DESTINADA A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

9) Modifícase el artículo 160 en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego de la expresión “Las vías públicas”, la oración “y la infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, luego de la expresión “Prohíbese en las vías públicas”, la oración “e infraestructura destinada a los servicios de transporte público”.

ii. Agrégase en el numeral 3, luego de la frase “comercio ambulante en”, la expresión “lugares tales como”; y, luego de la frase “calzadas y bermas”, la expresión “, aceras, platabandas, veredas, parques o área verdes, acceso y andenes de estaciones de metro y ferrocarriles y, en general, en la infraestructura destinada a los servicios de transporte público de pasajeros.”.

10) Modifícase el inciso primero del artículo 196 octies en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre la oración “en razón del ejercicio de sus funciones a un” y la frase “inspector fiscal”, la expresión “inspector municipal,”.

b) Intercálase, entre la expresión “labores de verificación de pago de tarifa” y la oración “, será sancionado”, la expresión “o a quienes sean conductores de dichos servicios”.

Artículo segundo.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local:

1) Modifícase el artículo 3° en el siguiente sentido:

a) Agrégase en el inciso primero, luego del punto aparte, que ha pasado a ser seguido, la siguiente oración:

“Respecto de la infracción establecida en el número 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, también estarán legitimados para efectuar la denuncia correspondiente el personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A.”.

b) Intercálase en el inciso cuarto, luego de la frase “Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación” y la expresión “será lugar hábil”, los términos “o Servicio Electoral,”.

2) Modifícase el artículo 22 bis de la siguiente manera:

a) Agrégase en el primer inciso, luego de la frase “Registro de Pasajeros Infractores”, la oración “por el Juzgado de Policía Local o por la Subsecretaría de Transportes, según corresponda.”.

b) Modifícase el inciso segundo en el siguiente sentido:

i. Agrégase, entre la oración “o certificados que se relacionen con temas de transporte,” y la frase “y la persecución del delito establecido en el artículo 22 quáter.”, la siguiente expresión:

“; la imposibilidad de acceder a espectáculos de fútbol profesional; las restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte o permisos de residencia;”.

ii. Agrégase antes del punto y aparte la siguiente oración:

“, con excepción de los casos indicados precedentemente. En los espectáculos de fútbol profesional se prohibirá la venta de entradas y el ingreso a los recintos deportivos a toda persona que se encuentre inscrita en el Registro de Pasajeros Infractores que establece la presente ley. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá remitir al Ministerio de Seguridad Pública la nómina de personas incorporadas al referido Registro de manera periódica con el objeto de que dicha información sea incorporada al registro de personas con prohibición de ingreso a recintos deportivos, regulado en el artículo 30 de la ley N° 19.327.”.

c) Reemplázase en el inciso tercero la frase “tres años” por la frase “cinco años”.

3) Modifícase el artículo 22 quáter de la siguiente manera:

a) Agrégase en el inciso sexto, luego del punto final, el que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“Los órganos del Estado a que hace referencia este inciso deberán informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de que el beneficiario se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

b) Agrégase en el inciso octavo, luego del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“La Tesorería General de la República deberá informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de personas y el monto retenido como consecuencia de que el solicitante se encuentre en el Registro de Pasajeros Infractores.”.

c) Agrégase el siguiente inciso noveno, nuevo:

“Asimismo, respecto a la solicitud o renovación de un pasaporte, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá consultar en línea si el solicitante se encuentra en el Registro de Pasajeros Infractores. En el evento de aparecer con inscripción vigente, el Servicio rechazará sin más trámite y en el acto la solicitud.”.

Artículo tercero.- Agrégase en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de Migración y Extranjería, el siguiente número sexto, nuevo:

“6. Se encuentren en el Registro de Pasajeros Infractores de la ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Artículo cuarto.- Agrégase en el artículo 3° ter de la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, el siguiente inciso final, nuevo:

“Asimismo, las bases de licitación para la concesión del uso de vías destinadas a la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses deberán contemplar la incorporación de cabinas de seguridad, orientadas a proteger eficazmente la vida y salud de las y los trabajadores que operen dichos vehículos.”.

Artículo primero transitorio: Las disposiciones de los artículos 88 quinquies y 88 sexies de la presente ley entrarán en vigencia transcurrido un año desde su publicación en el Diario Oficial.

Los efectos del Registro de Pasajeros Infractores contemplado en los artículos 22 bis y 22 quater de la ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los juzgados de policía local, y en el artículo 88 de la ley N° 21.325, de migración y extranjería entrarán en vigencia transcurridos seis meses desde la publicación de la presente ley.

Asimismo, la exigencia consagrada en el inciso final del artículo 3° ter de la ley N° 18.696 será aplicable a todos los contratos que se suscriban con operadores de transporte público con posterioridad al plazo de seis meses contado desde la publicación de la presente norma.”.

Artículo segundo transitorio.- Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y 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 la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 9 de julio de 2025.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 8 y 21 de abril; 6 de mayo; 3, 10 y 17 de junio, y 1 de julio, todas de 2025, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión