

# Informe de Impacto Regulatorio Estándar



Tipo de Normativa: Decreto

**Materia: Decreto supremo N° 1, de 2024, que aprueba reglamento de la ley N° 21.553, que regula a las aplicaci**

Ministerio que lidera: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

Ministerios que firman:

Fecha Informe: 29/01/2024 19:39:47

## Evaluación Preliminar

### I. Propuesta

#### Descripción

La ley N°21.553, mandata al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que en un plazo de 9 meses contados desde su publicación dicte un reglamento de implementación. En él se detallarán aspectos tales como: 1) los antecedentes necesarios para autorizar, fiscalizar y controlar los servicios regulados; 2) las condiciones técnicas, el procedimiento de inscripción de empresas, conductores y vehículos; 3) los requisitos para la prestación del servicio por parte de las empresas de aplicación de transporte -EAT-; 4) los requisitos para la operación del servicio; 5) las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas de los vehículos; 6) el distintivo de los vehículos y sus características, 7) la gestión y tratamiento de la información a reportar al Ministerio.

No

#### Cambios normativos

Cambios Normativos: Crea nueva normativa

Rango de la Regulación: Modifica normas relativas a servicios o mercados regulados

### II. Descripción General

#### Problema identificado

En el año 2014 comenzaron a operar en Chile las denominadas empresas de "ridesourcing", las que pese a no contar con giro de transporte ni estar registradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros en el MTT, en la práctica, desarrollaban una actividad económica que en nuestro país se encuentra regulada: el transporte público remunerado de personas. La operación de estas empresas se ha registrado hasta la fecha fuera del marco de la regulación de transporte, establecida en el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta los servicios nacionales de transporte público de pasajeros; con las consecuentes implicancias. Atendido lo señalado, y ante la necesidad de establecer un marco regulatorio que permita contar con reglas claras para el ejercicio de la actividad y estándares de calidad y seguridad mínimos y exigibles para estas empresas, es que esta iniciativa surgió a partir de un extenso debate legislativo, en el que participaron todos los actores relevantes, y que culminó con la promulgación de la ley N° 21.553, el 10 de abril de 2023.

#### Objetivos esperados

Objetivo General: Regular a las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT) y a los servicios que a través de ellas se prestan. Objetivos Específicos: -Especificar las condiciones y procedimientos que deberán cumplir las EAT, sus conductores y vehículos para inscribirse en el Registro, para cumplir con las exigencias de la ley. -Establecer las condiciones de operación que deben cumplir las EAT en la prestación del servicio de transporte remunerado de pasajeros. -Establecer las condiciones técnicas, tecnológicas y de seguridad que deberán cumplir los vehículos con los que se prestarán los servicios, de manera de cumplir con los estándares fijados por la ley. -Establecer las antigüedades de primera inscripción, de reemplazo y máxima de operación que deberán cumplir los vehículos con los que se prestarán los servicios. -Establecer la forma en que se

aplicará el congelamiento de conductores dispuesto por la ley, así como el mecanismo de reemplazo de los que se eliminan del Registro durante dicho período.-Especificar la información generada producto de la operación, que las EAT deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los mecanismos que las EAT deberán implementar para disponibilizar la referida información; así como la forma de custodia y administración de dicha información por parte del Ministerio.

### **Alternativas consideradas**

Mejores prácticas internacionales: De forma previa a la redacción del reglamento se estudió la normativa extranjera en la materia, entre ella destacan, especialmente, el reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el decreto municipal de la ciudad de La Paz – Bolivia, el Decreto Ley de la Comunidad Autónoma de Cataluña – España. Igualmente, se realizó una exhaustiva revisión de la literatura disponible sobre la operación de las empresas de aplicaciones de transporte en Colombia, Argentina, Canadá y Australia. Adicionalmente, se revisaron las experiencias del Reino Unido y Francia, sin embargo, no se realizó un análisis exhaustivo de dichas regulaciones, dado que éstas abordan principalmente aspectos laborales (relación contractual EAT / conductores), sin considerar aspectos operacionales. De todas formas, se hace presente que mucha de la legislación comparada en la materia abarca regulaciones locales o provinciales, que difieren al caso de Chile cuyo ámbito de aplicación es nacional.

En este mismo sentido, en la legislación comparada estudiada se advierten tópicos que se encuentran recogidos en la ley N° 21.553, tales como:

- Exigencias a conductores, como licencia de conductor profesional.
- Obligación de inscripción de los vehículos en el Registro establecido.
- Exigencia de revisiones periódicas a los vehículos en plantas de revisión técnica, como es el caso de los taxis.
- Exigencia de contratación de seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros.
- Prohibición de circular por las vías públicas en busca de pasajeros o captación de aquellos sin que hayan contratado previamente el servicio a través de las vías previstas para ello.
- Control y fiscalización del cumplimiento de condiciones de operación del servicio.
- Establecimiento de un sistema sancionatorio que contempla infracción y sanciones asociadas a aquellas.
- Incorporación de distintivos para vehículos e identificación de conductores.

### **Justificación de la propuesta**

Se requiere dictar el reglamento para cumplir con el mandato legal y llevar a cabo la implementación de la ley en la forma y plazo dispuesto por ella, por cuanto el establecimiento de las exigencias técnicas, de seguridad y tecnológicas debe efectuarse a partir de justificaciones técnicas.

Por otra parte, se justifica esta intervención en consideración a que el sector transporte se caracteriza por una creciente intensidad regulatoria – que se concreta a través de concesiones, perímetros de exclusión, congelamiento de parques vehiculares, exclusividad en el uso de vías para el transporte público y otros mecanismos análogos-; por lo que la reglamentación de la actividad ejercida por las EAT da consistencia al marco regulatorio general del transporte remunerado de pasajeros, de manera que existan similares requerimientos para servicios de transportes de naturaleza similar.

### **Descripción del contenido de la propuesta**

En virtud de regular a las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT) y a los servicios que a través de ellas se prestan. En el decreto que reglamenta las EAT se regularizará aspectos como: 1) los antecedentes necesarios para autorizar, fiscalizar y controlar los servicios regulados; 2) las condiciones técnicas, el procedimiento de inscripción de empresas, conductores y vehículos; 3) los requisitos para la prestación del servicio por parte de las empresas de aplicación de transporte -EAT-; 4) los requisitos para la operación del servicio; 5) las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas de los vehículos; 6) el distintivo de los vehículos y sus características, 7) la gestión y tratamiento de la información a reportar al Ministerio.

En cuanto a la implementación de esta regulación considera como un plan de acción: a) Convocatoria a procesos de licitación pública para la construcción de la plataforma para el tratamiento de la información y el Sistema de Registro; b) Contratación de personal que absorberá la mayor carga administrativa que generará la nueva regulación; c) Para iniciar la etapa de poblamiento del Registro, se implementará y pondrá en marcha el Sistema de Registro, en el cual las EAT, de manera remota, deberán realizar aquellos trámites definidos por la ley y el reglamento; d) Considerando posibles demoras en la puesta en marcha de la plataforma que tratará la información producto de la operación, se dispuso que los primeros 6 meses posteriores a la entrada en vigencia de la ley y reglamento, las EAT deberán almacenar en sus servidores la referida

información; e) Se dictará el decreto que establecerá normas técnicas asociadas a los sistemas que deberán implementar las EAT para almacenar y disponibilizar la información producto de la operación; f) Se realizarán capacitaciones a EAT y conductores sobre la forma en que operará el Sistema de Registro respecto a los procedimientos y antecedentes para la inscripción en el Registro; y g) En cuanto a los conductores, transcurridos los doce primeros meses de la entrada en vigencia de la ley, será exigible la licencia de conductor profesional a los conductores que se encuentren adscritos a las EAT y a los que soliciten su inscripción en el Registro con posterioridad a esa fecha.

### Entrada en Vigencia

La ley y el reglamento entrarán en vigencia transcurridos 30 días, contados desde la publicación del reglamento en el diario oficial

### III. Agentes o grupos impactados directamente por la propuesta

Agentes o Grupos	Costos	Beneficios
Personas naturales	No	Sí
Personas consumidoras	No	Sí
Trabajadores y trabajadoras	Sí	Sí
Empresas	Sí	Sí
Micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes)	Sí	Sí
Instituciones del Sector Público	Sí	Sí
Mujeres	No	No
Niños, Niñas y Adolescentes (NNA)	No	No
Personas con discapacidad	No	No
Comunidad LGTBIAQ+	No	No
Pueblos originarios	No	No
Personas migrantes	No	No

### Detalle de la distribución del impacto

Efectuado un análisis de costos y beneficios que trae aparejada la implementación de este nuevo marco regulatorio, se identifican beneficios a nivel de Administración del Estado (Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, de Trabajo y Previsión Social, de Economía, Fomento y Turismo, entre otros) debido a que la existencia de un marco regulatorio permite un mayor nivel de eficiencia, eficacia, transparencia y racionalidad en el ejercicio de las competencias legales asignadas a cada una de las entidades involucradas.

Por otra parte, a las EAT y a los conductores, el ejercer su actividad económica en el contexto de un marco formal y regulado les permitirá acceder a beneficios sectoriales, tales como eventuales créditos, subsidios u otras herramientas de fomento y apoyo, especialmente en el caso de pymes y conductores.

En cuanto a los costos asociados a la nueva regulación, éstos se circunscriben a la etapa inicial de implementación, asociados a costos de inversión para uniformar estándares de calidad referidos a vehículos, formación de conductores, sistemas, entre otros.

### Aplicación diferenciada a Mipymes

No sabe

### Impacto en género

Neutro

### Detalle de impacto en género

No es la igualdad de género un objetivo de la regulación y por ende no presenta impacto

#### IV. Costos Esperados

<b>Tipos de Costos</b>	
Costos financieros directos	Sí
Costos de cumplimiento	Sí
Costos indirectos	Sí

#### V. Impacto Neto

##### Distribución de los efectos esperados

##### Región:

No tiene impacto específico por región.

##### Sector Económico:

Transporte, almacenamiento y comunicaciones.

##### Grupo Etario:

No tiene un impacto específico por grupo etario.

##### Magnitud y ámbito del impacto esperado

La propuesta tiene un alto impacto esperado en los siguientes ámbitos: La propuesta tiene un alto impacto esperado en los siguientes ámbitos: Empleo; Presupuesto público; Innovación, desarrollo tecnológico e investigación; Orden y seguridad pública;

Asimismo, se espera que impacte en menor medida los siguientes ámbitos: Asimismo, se espera que impacte en menor medida los siguientes ámbitos: Se espera que la propuesta tenga un bajo impacto en: Presupuesto público; Empleo; Estándares y acuerdos internacionales; Innovación, desarrollo tecnológico e investigación; Desarrollo regional y descentralización; Derechos humanos; Desarrollo cultural, patrimonial y creación artística; Innovación, desarrollo tecnológico e investigación; Empleo; Comercio exterior; Estándares y acuerdos internacionales; Salud; Desarrollo regional y descentralización;

##### Comentarios adicionales

###### PRINCIPALES HITOS

-El plazo máximo para dictar el reglamento es el 19 de enero de 2024.

-La ley y el reglamento entrarán en vigencia en un plazo de 30 días, contados desde la fecha de la publicación en el diario oficial de este último.

-Durante los primeros 6 meses de entrada en vigencia del reglamento, las EAT deberán inscribirse en el Registro junto con los conductores y vehículos con los cuales se prestará el servicio.

-Transcurrido el plazo de 6 meses de inscripción señalado, se suspenderá la inscripción de nuevos conductores por el término de 18 meses, con lo que se producirá un congelamiento de la nómina de conductores asimilable al congelamiento de vehículos que hoy rige para los taxis. Cabe señalar que durante el periodo de congelamiento podrán inscribirse nuevas empresas, en la medida que operen con conductores que ya se encuentren en la nómina.

-Durante los primeros 12 meses de entrada en vigencia de la ley no será exigible a los conductores el contar con licencia de conductor profesional.

## **Informe Impacto Regulatorio Estándar**

### **I. Problema Identificado**

#### **Diagnóstico**

En el año 2014 comenzaron a operar en Chile las denominadas empresas de “ridesourcing”, las que pese a no contar con giro de transporte ni estar registradas como empresas de transporte remunerado de pasajeros en el MTT, en la práctica, desarrollaban una actividad económica que en nuestro país se encuentra regulada: el transporte público remunerado de personas. En cuanto a su modelo de negocio, hasta la fecha han funcionado como empresas de prestación de servicios de intermediación entre conductores y usuarios, a través de una plataforma tecnológica.

La operación de estas empresas se ha registrado hasta la fecha fuera del marco de la regulación de transporte, establecida en el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta los servicios nacionales de transporte público de pasajeros; con las consecuentes implicancias. Ello, toda vez que el servicio prestado por éstas es similar al prestado por los servicios individuales de transporte público remunerado de pasajeros (taxis básicos, taxis ejecutivos y taxis de turismo), pero sin las exigencias propias de un sector regulado.

Atendido lo señalado, y ante la necesidad de establecer un marco regulatorio que permita contar con reglas claras para el ejercicio de la actividad y estándares de calidad y seguridad mínimos y exigibles para estas empresas, es que esta iniciativa surgió a partir de un extenso debate legislativo, en el que participaron todos los actores relevantes, y que culminó con la promulgación de la ley N° 21.553, el 10 de abril de 2023. Las principales materias que considera son:

-Se crea un Registro electrónico de consulta pública, el cual contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes, los conductores habilitados, vehículos y demás información necesaria para operar la ley.

-Se establece la suspensión de inscripción de nuevos conductores en el Registro por un plazo de 18 meses, contados desde el término del período de 6 meses posteriores a la entrada en vigencia de la ley, disponiendo, además, que durante ese periodo solo podrán ingresar nuevos conductores que reemplacen a otros que se eliminen del Registro.

-Dado que los conductores requieren de conocimientos más específicos y especializados para la prestación de los servicios, se requiere que éstos cuenten con licencia de conductor profesional para el transporte de pasajeros.

-Los vehículos deberán cumplir con las exigencias técnicas, tecnológicas y de seguridad que se definan en el reglamento, las cuales deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos; debiendo ser revisadas anualmente.

-Asimismo, las antigüedades de primera inscripción, reemplazo y antigüedad máxima de operación de los vehículos serán establecidas por el reglamento; y nunca mayores de las establecidas para los vehículos que operan en la modalidad de taxis.

#### **Iniciativas anteriores**

No Aplica

#### **Justificación de la intervención**

Se requiere dictar el reglamento para cumplir con el mandato legal y llevar a cabo la implementación de la ley en la forma y plazo dispuesto por ella, por cuanto el establecimiento de las exigencias técnicas, de seguridad y tecnológicas debe efectuarse a partir de justificaciones técnicas.

Por otra parte, se justifica esta intervención en consideración a que el sector transporte se caracteriza por una creciente intensidad regulatoria – que se concreta a través de concesiones, perímetros de exclusión, congelamiento de parques vehiculares, exclusividad en el uso de vías para el transporte público y otros mecanismos análogos-; por lo que la reglamentación de la actividad ejercida por las EAT da consistencia al marco regulatorio general del transporte remunerado de pasajeros, de manera que existan similares requerimientos para servicios de transportes de naturaleza similar.

### **II. Objetivos esperados**

#### **Elección de objetivos**

Objetivo General: Regular a las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT) y a los servicios que a través de ellas se prestan.

Objetivos Específicos:

- Especificar las condiciones y procedimientos que deberán cumplir las EAT, sus conductores y vehículos para inscribirse en el Registro, para cumplir con las exigencias de la ley.
- Establecer las condiciones de operación que deben cumplir las EAT en la prestación del servicio de transporte remunerado de pasajeros.
- Establecer las condiciones técnicas, tecnológicas y de seguridad que deberán cumplir los vehículos con los que se prestarán los servicios, de manera de cumplir con los estándares fijados por la ley.
- Establecer las antigüedades de primera inscripción, de reemplazo y máxima de operación que deberán cumplir los vehículos con los que se prestarán los servicios.
- Establecer la forma en que se aplicará el congelamiento de conductores dispuesto por la ley, así como el mecanismo de reemplazo de los que se eliminan del Registro durante dicho período.
- Especificar la información generada producto de la operación, que las EAT deberán registrar y mantener a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los mecanismos que las EAT deberán implementar para disponibilizar la referida información; así como la forma de custodia y administración de dicha información por parte del Ministerio.

### **Priorización**

La primera prioridad es cumplir el mandato que la ley hace al reglamento, en relación con fijar los procedimientos que permitan implementar la ley, así como también, en lo que respecta a fijar las exigencias técnicas, de seguridad y tecnológicas asociadas al sistema y vehículos.

La prioridad en el establecimiento y cumplimiento de los objetivos se corresponde con la estructura de objetivos específicos previamente reseñada, es decir, se deben determinar las condiciones y procedimientos que deberán cumplir las EAT, sus conductores y vehículos para inscribirse en el Registro, y posteriormente, las que sean necesarias para operar progresivamente, según la ley dispone. Ello, sea que esta operación se de en el régimen transitorio o definitivo.

En cuanto a los bienes jurídicos a proteger se debe resguardar la vida e integridad física de usuarios y conductores, la eficiente operación del parque de vehículos, de manera de morigerar la congestión o impactos al medio ambiente que se puedan producir, así como también, entregar certezas jurídicas al mercado que incentiven la competencia, y permitan que estas empresas puedan desarrollar esta actividad regulada con un servicio eficiente y de calidad para los usuarios, seguro y rentable para los conductores, y sostenible para la ciudad.

## **III. Participación**

### **Consulta actores interesados**

Para la elaboración del reglamento se llevaron a cabo diversas instancias de participación ciudadana, de acuerdo a lo dispuesto por la ley N° 20.500. De estas instancias participaron los gremios involucrados, es decir, de las EAT y los taxis, asociaciones de conductores, tanto de aplicaciones como de taxis, academia y la sociedad civil en general.

En concreto, las instancias de participación llevadas a cabo fueron las siguientes:

1. Webinar. Durante el mes de julio del presente año se realizó una presentación grabada donde se abordaron los alcances de la ley y sus principales hitos, la que se informó masivamente mediante la página web y en las cuentas de redes sociales de la Subsecretaría de Transportes. La presentación se emitió en el canal de YouTube del MTT, entregando igualmente un enlace para permitir su descarga. Se inscribieron 184 personas para la presentación en línea y el video con la presentación ha registrado, a la fecha, 8.400 visitas.
2. Ronda de escuchas. Durante el mes de agosto se realizó una convocatoria masiva, abierta a todo público, invitando a los interesados a asistir a reuniones breves para exponer sus comentarios, solicitudes y sugerencias sobre el futuro reglamento. Se inscribieron 1.644 personas, entre asociaciones de conductores, empresas, taxis y académicos.
3. Consulta ciudadana. Entre el 28 de septiembre y 19 de octubre de 2023 se mantuvo abierta la consulta ciudadana respecto de un borrador del reglamento. De esta instancia concurren 1.719 participantes quienes realizaron 21.797 comentarios.

### **Coordinación intragubernamental e internacional**

En virtud del principio de coordinación que rige a los organismos del Estado, se sostuvieron las siguientes reuniones:

1. Servicio de Impuestos Internos (SII): con el objeto de coordinar los detalles y medios en que se pondrá a disposición la información señalada en la letra d) del artículo 2° de la ley en comento, es decir, los conductores habilitados y vehículos por

cada región, inscritos en el Registro.

2. Ministerio de Trabajo y Previsión Social: con el objeto de conciliar la implementación de la ley N° 21.553 y la ley N° 21.431, que modificó el Código del Trabajo regulando el contrato de los trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios.

3. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo: con el objeto de presentar los antecedentes de la regulación, particularmente las condiciones operacionales que impone la ley y las que se consideran en el reglamento.

4. Fiscalía Nacional Económica: con el objeto de presentar los antecedentes de la regulación, particularmente las condiciones operacionales que impone la ley y las que se consideran en el reglamento

5. Comisión para el Mercado Financiero (CMF) y Asociación de Aseguradores de Chile A.G: con el objeto de revisar los seguros que se exigirán a los vehículos, conductores, pasajeros y terceros en la prestación del servicio.

#### **IV. Alternativas consideradas**

##### **Mejores prácticas internacionales**

De forma previa a la redacción del reglamento se estudió la normativa extranjera en la materia, entre ella destacan, especialmente, el reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el decreto municipal de la ciudad de La Paz – Bolivia, el Decreto Ley de la Comunidad Autónoma de Cataluña – España. Igualmente, se realizó una exhaustiva revisión de la literatura disponible sobre la operación de las empresas de aplicaciones de transporte en Colombia, Argentina, Canadá y Australia. Adicionalmente, se revisaron las experiencias del Reino Unido y Francia, sin embargo, no se realizó un análisis exhaustivo de dichas regulaciones, dado que éstas abordan principalmente aspectos laborales (relación contractual EAT / conductores), sin considerar aspectos operacionales. De todas formas, se hace presente que mucha de la legislación comparada en la materia abarca regulaciones locales o provinciales, que difieren al caso de Chile cuyo ámbito de aplicación es nacional.

Las regulaciones estudiadas abordan cuestiones como la seguridad, los derechos de los conductores, los impuestos y la competencia justa. En algunos lugares, ha habido tensiones y controversias entre las empresas de aplicaciones y los reguladores; mientras que, en otros lugares, se han implementado acuerdos en las regulaciones.

En este mismo sentido, en la legislación comparada estudiada se advierten tópicos que se encuentran recogidos en la ley N° 21.553, tales como:

- Exigencias a conductores, como licencia de conductor profesional.
- Obligación de inscripción de los vehículos en el Registro establecido.
- Exigencia de revisiones periódicas a los vehículos en plantas de revisión técnica, como es el caso de los taxis.
- Exigencia de contratación de seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros.
- Prohibición de circular por las vías públicas en busca de pasajeros o captación de aquellos sin que hayan contratado previamente el servicio a través de las vías previstas para ello.
- Control y fiscalización del cumplimiento de condiciones de operación del servicio.
- Establecimiento de un sistema sancionatorio que contempla infracción y sanciones asociadas a aquellas.
- Incorporación de distintivos para vehículos e identificación de conductores.

##### **Alternativa escogida**

En concordancia con lo señalado, no es posible realizar el análisis de alternativas factibles de replicar y aplicar íntegramente al caso chileno, debido a que –tal como ya se expuso– las normativas consultadas poseen un ámbito de aplicación circunscrito a una ciudad o territorio específico; sin alcance nacional, como el establecido por la ley N° 21.553. Además, queda de manifiesto una gran diversidad de regulaciones que buscan abordar distintos aspectos de esta tecnología disruptiva.

No obstante, la tendencia internacional es coincidente en establecer regulaciones, y se puede señalar que la normativa chilena posee similar estándar regulatorio que aquel consagrado en la experiencia comparada, en cuanto a exigencias, obligaciones, sistema registral, entre otros.

Se estima que la alternativa escogida se ajusta a las características y naturaleza de la problemática que debe a solucionar, siendo razonable y acorde a la realidad regulatoria aplicable actualmente al sector transporte.

## V. Implementación y evaluación

### Detalle de la implementación de la nueva regulación

La ley y el reglamento entrarán en vigencia transcurridos 30 días, contados desde la publicación del reglamento en el diario oficial.

La implementación de la regulación considera como plan de acción:

- Convocatoria a procesos de licitación pública para la construcción de la plataforma para el tratamiento de la información y el Sistema de Registro.
- Contratación de personal que absorberá la mayor carga administrativa que generará la nueva regulación.
- Para iniciar la etapa de poblamiento del Registro, se implementará y pondrá en marcha el Sistema de Registro, en el cual las EAT, de manera remota, deberán realizar aquellos trámites definidos por la ley y el reglamento.
- Considerando posibles demoras en la puesta en marcha de la plataforma que tratará la información producto de la operación, se dispuso que los primeros 6 meses posteriores a la entrada en vigencia de la ley y reglamento, las EAT deberán almacenar en sus servidores la referida información.
- Se dictará el decreto que establecerá normas técnicas asociadas a los sistemas que deberán implementar las EAT para almacenar y disponibilizar la información producto de la operación.
- Se realizarán capacitaciones a EAT y conductores sobre la forma en que operará el Sistema de Registro respecto a los procedimientos y antecedentes para la inscripción en el Registro.
- En cuanto a los conductores, transcurridos los doce primeros meses de la entrada en vigencia de la ley, será exigible la licencia de conductor profesional a los conductores que se encuentren adscritos a las EAT y a los que soliciten su inscripción en el Registro con posterioridad a esa fecha.

### Riesgos previstos

En la implementación del Sistema de Registro, podrían producirse demoras en el desarrollo e implementación del sistema; lo anterior, relacionado principalmente por el desfase que pudiera producirse entre la adjudicación e implementación del desarrollo del sistema y el tiempo que demore la Contraloría General de la República en tomar de razón del reglamento. Para mitigar este riesgo se hace necesario adelantar el trabajo de construcción de bases para licitar el sistema, incorporando flexibilidades que permitan abordar cambios que pudieran producirse en el reglamento durante la toma de razón.

En cuanto a la plataforma para procesar la información producto de la operación de las EAT, considerando que el Ministerio ya debe implementar el Sistema de Registro señalado en el párrafo precedente, al momento de realizar la regulación se estableció que las EAT deben almacenar inicialmente por un período de 6 meses la referida información; de acuerdo a lo anterior, es este mismo periodo el que mitiga el riesgo, dando una holgura de tiempo adicional, una vez entrada en vigencia la ley y el reglamento, para la implementación de la plataforma.

También podría darse que una o más EAT decidan no inscribirse, con la intención de seguir operando de manera informal. Para mitigar este riesgo, se establecerán coordinaciones con el SII, el Ministerio de Trabajo y Previsión Social y el Programa de Fiscalización con miras a establecer cruces de información orientados a alertar situaciones como la mencionada.

Otro riesgo previsto es que un porcentaje de conductores no cuente con licencia de conductor profesional a 12 meses de iniciada la vigencia de la ley (plazo máximo otorgado por la propia ley). Para mitigar este riesgo, tan pronto se inicie la vigencia se verificará la situación de los conductores, y de estimarse necesario, se coordinarán acciones con SENCE con miras a que esta institución pueda ofrecer cursos para la obtención de licencia de conductor profesional.

El volumen de fiscalizaciones necesarias para controlar la operación de las EAT puede superar la capacidad con que cuenta la entidad fiscalizadora. Este riesgo se mitiga en la medida que el sistema de registro y plataforma sean lo suficientemente robustos para proveer de información que permita optimizar de mejor manera los recursos de fiscalización.

Se estima que existiría un riesgo menor asociado a la posibilidad de no ejecutarse íntegramente, durante el ejercicio presupuestario correspondiente, el presupuesto destinado para el desarrollo e implementación del Sistema de Registro como de la plataforma que procesará la información producto de la operación de las EAT (los presupuestos asociados a este reglamento se informan en el ítem Costos Financieros Directos). Lo anterior, en atención a eventuales retrasos en la tramitación de las contrataciones de bienes y servicios requeridos. Este riesgo se mitiga anticipando las tareas de preparación de bases para luego licitar una vez que se cuente con el presupuesto para ello.

### Evaluación de desempeño

Se tiene previsto generar evaluaciones de desempeño asociados al reglamento, centrándonos, en una primera etapa, en el Sistema de Registro. En este sentido, se levantarán los procesos e indicadores de eficiencia y efectividad, contemplando



una evaluación periódica del Sistema de Registro, hasta que se considere que esté en régimen su operación. La referida evaluación considerará tanto a los actores internos que tienen participación en los procesos, como a actores externos (EAT – conductores- usuarios en general) que harán uso del Sistema. Se espera poder detectar posibles mejoras y/o requerimientos de modificaciones a dicho registro, con el objeto de que sea más robusta, efectiva y eficiente la operación del sistema.

Por otro lado, en virtud de la evaluación de la operación de los servicios, se obtendrán insumos para eventuales mejoras regulatorias.

## **VI. Impacto de la propuesta**

### **Descripción y estimación de impactados por la regulación**

Efectuado un análisis de costos y beneficios que trae aparejada la implementación de este nuevo marco regulatorio, se identifican beneficios a nivel de Administración del Estado (Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, de Trabajo y Previsión Social, de Economía, Fomento y Turismo, entre otros) debido a que la existencia de un marco regulatorio permite un mayor nivel de eficiencia, eficacia, transparencia y racionalidad en el ejercicio de las competencias legales asignadas a cada una de las entidades involucradas.

Por otra parte, a las EAT y a los conductores, el ejercer su actividad económica en el contexto de un marco formal y regulado les permitirá acceder a beneficios sectoriales, tales como eventuales créditos, subsidios u otras herramientas de fomento y apoyo, especialmente en el caso de pymes y conductores.

En cuanto a los costos asociados a la nueva regulación, éstos se circunscriben a la etapa inicial de implementación, asociados a costos de inversión para uniformar estándares de calidad referidos a vehículos, formación de conductores, sistemas, entre otros.

El universo estimado de EAT que serían reguladas por la ley N° 21.553, se estima a partir de las audiencias que estas empresas solicitaron en el marco de las rondas de presentaciones, consistentes en 8 empresas, a saber, Uber, Cabify, DiDi, InDrive, Up girl, e-mov, Vemo y Sora. Es posible, en todo caso, que se incorporen nuevas plataformas en adelante, incluso estando vigente la suspensión de inscripción de nuevos conductores en el Registro, dado que no existe una restricción para que ello ocurra.

No se cuenta con un dato exacto de los conductores de dichas plataformas, no obstante, la Encuesta Nacional de Empleo (ENE), ha estimado este dato cada trimestre desde el año 2020 en adelante, observándose que la cantidad estimada de conductores de plataformas tanto de pasajeros como delivery, al trimestre julio-septiembre de 2023 es de 61.200, con un margen de error estimado en +/- 25%. Este dato corresponde a trabajadores que declaran su trabajo en plataformas como primera o segunda ocupación.

De estos, un 62,5% declaran trabajar solo en plataformas de pasajeros, un 28,7% declara trabajar solo en plataformas de delivery, en tanto que un 8,8% declara trabajar indistintamente en ambos tipos de plataformas. Lo que permite estimar la cantidad de conductores de plataformas de pasajeros (objetos de esta regulación) en un aproximado de 43.600 conductores. Una vez entrada en vigencia esta ley, se tendrá cabal conocimiento del funcionamiento de las plataformas y se podrá tener con precisión el número de conductores y vehículos adscritos a las EAT.

### **Tipos de costos**

Costos financieros directos:

a) La exigencia de la licencia de conductor profesional a los conductores que se encuentren inscritos en el Registro se traduce en un costo asociado a la obtención de dicha licencia; esto implicaría contratar un curso impartido en una escuela profesional de conductores, cuyo monto aproximado promedio varía entre los \$150.000 y \$300.000 ( ), para los potenciales conductores de las EAT.

b) Costos asociados para desarrollar e implementar el Sistema de Registro Electrónico de las EAT.

c) Costos requeridos para implementar plataforma que procesará la información producto de la operación de las EAT.

d) Contratación de equipos de trabajo dedicados a la gestión del Registro y plataforma de la operación, para fiscalización de los servicios, entre otros.

e) El costo fiscal de los gastos señalados en los puntos b), c) y d) precedentes se estima que en 2024 ascienda a la suma de M\$1.611.541. La desagregación de estos gastos, sería la siguiente:

M\$521.345 para gastos de personal.

M\$249.959 para bienes y servicios de consumo.

M\$840.237 para la adquisición de activos no financieros.

Para el año 2025, se estima que existirá una reducción del 14,61% en los gastos totales, bajando a M\$1.375.969. Mientras que los gastos en personal crecerán a M\$583.433, y la inversión en bienes y servicios de consumo se estima en M\$227.108, con una disminución del 9,14%. La inversión en activos no financieros también se reducirá a M\$565.428, lo que representa una reducción del 32,73%.

En 2026, se prevé un aumento en los gastos totales, ascendente a M\$2.118.254, que representa un incremento del 53,93% en el gasto, para continuar con la evolución del proyecto. Los gastos en personal seguirán creciendo a M\$655.732, que representa un aumento equilibrado del 12,41%, y los bienes y servicios de consumo disminuirán a M\$206.794, que implica un ajuste del 8,94%. Para asegurar la modernización de nuestra infraestructura, la inversión en activos no financieros aumentará a M\$1.255.728, un incremento considerable del 122,19%.

Finalmente, en 2027, se proyecta la entrada en régimen del gasto, estimándose en M\$1.071.954, lo que representa una reducción del 49,44% respecto del año 2026. Este gasto se distribuirá en los ítems de personal, que se estima en M\$655.732, y en bienes y servicios de consumo que se estima en M\$416.222.

Costos de cumplimiento:

Los vehículos deberán contar con las condiciones técnicas, tecnológicas, de seguridad y de antigüedad que se establezcan en el reglamento, lo cual puede implicar gastos adicionales, ya sea por una renovación de los mismos (para cumplir con la exigencia de antigüedad máxima) y/o por un cambio de vehículo para dar cumplimiento a las condiciones establecidas.

Costos indirectos:

Se pueden presentar externalidades negativas en lo laboral, económico y social, referidas a la posible disminución en la tasa de ocupación informal de trabajadores de EAT ; así como cambios en las remuneraciones y horarios de trabajo exigibles, lo que eventualmente puede generar efectos en los índices económicos y sociales.

## **Tipos de beneficios**

Beneficios directos:

a) Establecimiento de un sistema que contempla reglas claras, neutrales, sencillas, exigibles en orden a la ejecución de la ley N° 21.553.

b) En cuanto a la información producto de la operación, permitirá al Estado adoptar decisiones adecuadas para fijar condiciones en materia de movilidad y transporte asociada a la operación de los servicios prestados por las EAT.

c) Se podrán optimizar los recursos invertidos en la fiscalización de los servicios.

d) Se esperan mejoras en la calidad del servicio prestado y experiencia de viaje de las personas usuarias, en la medida que se exigirá un mayor nivel de conocimientos y experiencia a los conductores, asociados al proceso de obtención de la licencia de conducir profesional.

e) Se estiman mejoras de seguridad y confort en el traslado de pasajeros, vinculadas a las características de los vehículos. Lo anterior debido a que los vehículos que estén en el Registro de EAT deberán contar con las condiciones técnicas, tecnológicas y de seguridad que establezca el Ministerio.

f) Adicionalmente, los taxis podrán utilizar las plataformas de las EAT, lo que irá en directo beneficio de los usuarios, que podrán conocer de antemano el trazado propuesto, las tarifas del servicio, datos del conductor, entre otros.

Beneficios indirectos:

a) Se espera tener externalidades positivas en cuanto a la disminución de los niveles de accidentabilidad y aumento de la seguridad de tránsito, en particular sobre el traslado de pasajeros.

b) Al poner a disposición la información de las EAT al SII relacionadas con los conductores habilitados y vehículos inscritos en el Registro, se espera que dicho sector regularizado les sea aplicadas las cargas tributarias (SII) correspondientes.