



PROYECTO DE LEY QUE EXTIENDE ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y TRANSPORTE ESCOLAR AFECTADOS POR LA CRÍISIS SANITARIA SOCIAL Y ECONOMICA PRODUCIDA POR LA COVID-19.

Antecedentes Generales:

Son diversos los proyectos de ley que se han ingresado a la fecha y que tienen por objeto establecer medidas provisorias que vayan en beneficio de la ciudadanía afectada por la crisis sanitaria y económica que vive nuestro país.

Este en particular, busca extender hasta el año 2022 la antigüedad de operación de los vehículos de Transporte Escolar, Buses Urbanos, Buses Rurales, Taxis Básico y Turismo, Taxis Colectivos y Taxis Ejecutivos que cumplan con su antigüedad máxima durante el año 2020 y 2021.

La situación excepcional que vivimos nos ha llevado a extremar recursos, especialmente en materia legislativa, aquello ha tenido como único objeto dar respuesta a los problemas que los diversos sectores de la sociedad han planteado a la Cámara de Diputados, en el marco de la crisis.

El transporte de pasajeros y el transporte escolar han sido sectores particularmente afectados, especialmente debido a las características de esta pandemia, cuya prevención de contagio se enfoca en evitar aglomeraciones y contacto estrecho.

En marzo el Ministerio de Educación decidió suspender las clases en todo Chile, cuestión que dejó a los transportistas escolares a la deriva, sin poder ejercer su labor y con ingresos prácticamente en cero. Desde aquella decisión a la fecha han transcurrido casi cuatro meses, lo que evidentemente ha afectado sus ingresos, en la mayoría de los casos recurriendo a los ahorros los cuales son fundamentales para la renovación de su herramienta de trabajo.

Algo similar vive el transporte remunerado de pasajeros menor que ha sido afectado por las restricciones sanitarias que han impuesto la autoridad respectiva y que hoy tiene a muchos imposibilitados de ejercer normalmente sus funciones ya que muchas ciudades han tenido restricciones de desplazamiento de las personas o la simple recomendación de no salir por el



riesgo a contagiarse ha reducido drásticamente la cantidad de pasajeros y por ende los ingresos, cuestión que al igual que los transportistas escolares, merma sus proyecciones de crecimiento y de ingresos e imposibilita cualquier posibilidad de endeudamiento para renovación de su herramienta de trabajo.

Similar situación afecta a los propietarios de Buses Rurales y Urbanos, que han debido extremar sus esfuerzos para mantener operativos los servicios y garantizar el traslado de las personas a sus trabajos, con una baja considerable en sus ingresos también han debido ocupar sus ahorros para mantener la actividad.

La legislación que regula la actividad del Transporte Escolar, se encuentra tanto en el Decreto N°38 de 2003 emitido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, como en la ley 19.831 de noviembre de 2002. En el caso del primer decreto, se establecen los requisitos que estos vehículos deben cumplir para prestar sus servicios y en la ley 19.831 se establece como obligación que las personas y los vehículos que realizan transporte remunerado de escolares estén inscritos en el Registro Nacional respectivo, entregando este registro a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

En el caso de los Taxis Colectivos, su regulación principal se encuentra en el Decreto Supremo N°212, del año 1992 y es específicamente el artículo 73 de dicho texto el que establece como requisito en su letra H, que la antigüedad de fabricación o modelo no puede exceder los 12 años en el caso de los vehículos que prestan servicio en la región metropolitana y de 15 años en el caso de vehículos que prestan servicio en otras regiones, siempre que desde el año 13 se aprueben las revisiones técnicas cada 4 meses¹.

Existen otras modalidades y submodalidades de Taxi, como los de Turismo, conocidos por su color azul, que se destinan a pasajeros exclusivos, Hoteles y Aeropuertos, que sin duda hoy están profundamente afectados, los Taxis Colectivos Rurales y los Taxis Básicos.

En Chile existen diversas agrupaciones de Taxi colectivos, sin embargo, solo la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile está constituida por más de 45 mil miembros, cerca del 75% del total nacional, lo que evidencia que existe un amplio sector que se ha visto afectado con esta crisis.

¹ Artículo 73, Decreto 212 del año 1992, disponible en: <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=11043>



Por otro lado, el transporte de escolar, a Junio del año 2020 registra más de 24 mil transportistas², es decir, según las cifras aportadas se estima que más de 400 mil escolares eran transportados diariamente en estos vehículos, cuestión que se redujo a cero con la pandemia.

Desde que inició la crisis en nuestro país, aún no se ha desarrollado una vacuna para evitar el contagio y combatir el COVID-19, por lo que no se ha logrado controlar su propagación, sino más bien disminuirla.

A la fecha el Gobierno comienza a plantear una estrategia de desconfinamiento, cuyos resultados y efectividad no conoceremos sino hasta avanzada la flexibilización de las medidas sanitarias.

Son miles de transportistas, que acogiendo responsablemente el llamado de la autoridad, dejaron de prestar sus servicios o bien restringieron sus labores, pero esta responsabilidad ha tenido consecuencias económicas, por lo que el Estado debe responder y apoyar.

Una de las medidas concretas para ir en ayuda de este sector, es la extensión de forma única y extraordinaria de la antigüedad máxima del vehículo, para que no tengan que renovar durante este año y el próximo y de esa manera puedan seguir trabajando sin tener la presión de que el vehículo cumple su antigüedad y que deberán renovarlo para seguir trabajando.

Estas circunstancias nos sitúan en un escenario crítico, donde muchos de estos transportistas no podrán cumplir con sus compromisos básicos, como el pago de arriendos o cuentas, cuestión que tendrá un impacto mayor en sus vidas y familias, las que ya se encuentran afectadas en muchos casos por haber perdido la única fuente de ingreso y que en la mayoría de los casos ya hicieron uso del ahorro que habían generado para la renovación

En virtud de la realidad actual resulta desproporcionado exigir una renovación de su automóvil y cumplir con esta obligación, toda vez que nos enfrentamos a circunstancias del todo excepcionales.

Lo mismo ocurre con los dueños de los Buses Urbanos y Rurales, cuya baja de pasajeros hace casi insostenible la mantención del servicio.

² Cifra disponible en la base de datos de Transporte escolar a Junio del 2020, publicada el 09-07-2020 en <https://usuarios.subtrans.gob.cl/estadisticas-transporte-escolar.html>



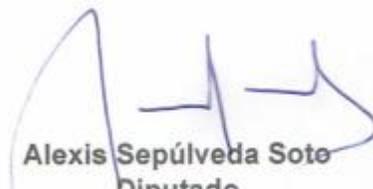
Por tanto, y en mérito de lo expuesto los diputados que suscriben, vienen en someter a vuestra consideración el siguiente proyecto de ley.

Todos los medios de transporte beneficiados mantendrán las exigencias de seguridad acreditadas en las revisiones técnicas exigidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Proyecto de Ley

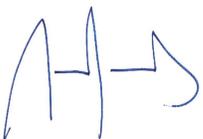
Artículo único.- Por causa de la Crisis Sanitaria, Social y Económica, producida por la Pandemia de Covid-19, extiéndase hasta el año 2022 su permanencia en el registro respectivo de los vehículos de Transporte Escolar, Taxis Básicos y Turismo, Taxis Colectivos, Taxis Ejecutivos, Buses Urbanos y Buses Rurales, que cumplan con su antigüedad máxima durante el año 2020 y 2021.

Exclúyase de esta extensión los Buses del Servicio de Transporte de Pasajeros concesionado de la Región Metropolitana, Transantiago.


Alexis Sepúlveda Soto
Diputado






FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALEXIS SEPÚLVEDA S.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MARCELA HERNANDO P.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. COSME MELLADO P.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALEJANDRO SANTANA T.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. KARIM BIANCHI R.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE SABAG V.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME MULET M.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MARCOS ILABACA C.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANIEL NUÑEZ A.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RENÉ ALINCO B.

