

Autos más antiguos y de menor cilindrada: MTT concreta nuevo reglamento para la ley Uber e introduce cambios para taxis

El Ministerio de Transportes ingresó dos documentos este lunes a la Contraloría General de la República, ratificando los nuevos lineamientos de la cartera que ahora comanda Louis de Grange, buscando al mismo tiempo igualar exigencias entre taxis y vehículos de empresas de aplicaciones.



► La ley considera ajustes respecto de lo que había propuesto el ministro anterior, pero también propuestas en relación a los taxis.

Carlos Montes

Este lunes el Ministerio de Transportes concretó lo que había anunciado hace un tiempo: cambios en el reglamento de derivado de la llamada Ley Uber que regula a las Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT). Los mismos apuntan a flexibilizar los requisitos que había intentado plasmar el gobierno de Gabriel Boric y apuntan a menor cilindrada, así como permitir vehículos de más antigüedad.

La cartera que comanda Louis de Grange ingresó en la Contraloría el texto con algunas modificaciones sustanciales, con el objetivo de, ahora sí, lograr su entrada en vigencia, ya que lleva años sin poder implementarse. Al mismo tiempo, el MTT busca cambios para la regulación de taxis y colectivos, intentando equipararlos a los autos de aplicaciones.

El documento de 31 páginas considera ajustes respecto de lo que había propuesto el ministerio de su antecesor, Juan Carlos Muñoz, pero también propuestas en relación a los taxis, las que se tramitarán en paralelo. Esto luego de los cuestionamientos que surgieron en este último rubro, desde donde acusaban exigencias inferior para las aplicaciones, lo que acarrearía una competencia desigual.

De Grange detalla a La Tercera que "el nuevo reglamento introduce cambios significativos en los estándares técnicos y administrativos. En primer lugar, se plantea una flexibilización importante en las antigüedades de los vehículos: para la primera inscripción el límite sube de 1 a 5 años; para el reemplazo de vehículos aumenta de 3 a 5 años, con un régimen especial de 7 años en zonas extremas; y la antigüedad máxima de operación se extiende de 12 a 15 años". Asimismo, asevera el ministro, se propone eliminar las exigencias de cilindrada y potencia del motor, considerando que estos parámetros "ya no son determinantes para los estándares de seguridad actuales. Finalmente, la propuesta busca alivianar la carga administrativa y mejorar la experiencia del usuario".

Lo anterior, según la cartera, se logra mediante la eliminación de trámites de antecedentes, la reducción de la periodicidad para el reemplazo de conductores de 30 a 10 días, y la simplificación del distintivo del vehículo, que pasará a ser una sola lámina con información del conductor y un código QR para facilitar la fiscalización y seguridad de los pasajeros. Por último, se reducen los datos operativos solicitados a las empresas, limitándolos "a lo estrictamente necesario para la regulación y control del servicio", explica el titular de la cartera.

En relación a esto último, los vehículos que presten servicios, en el caso de que estén anotados a una o más EAT, deberán exhibir permanentemente durante la prestación del servicio un distintivo consistente

SIGUE ►►

SIGUE ►►



► Del mismo modo, el reglamento añade mejoras en el proceso de reemplazo de conductores durante el período de congelamiento.

en una lámina de forma rectangular, de 14 centímetros de alto por 10 centímetros de ancho, con fondo de color blanco, que contendrá un código QR o tecnología similar, la foto del conductor que estará prestando el servicio y el código de identificación del conductor (CIC) asignado a cada distintivo, según indica el documento.

Firmado por el titular de la cartera y el Presidente José Antonio Kast, el reglamento dice tener como objetivo reducir el impacto de la regulación en el empleo asociado al sector, así como evitar que se vea afectada la oferta y las tarifas de servicios EAT, como consecuencia de aplicar una regulación demasiado exigente.

También señala buscar aliviar la carga administrativa tanto para la administración como para empresas, propietarios y conductores de EAT; simplificando los trámites que deben realizarse, y evitar la solicitud de antecedentes que el ministerio puede obtener mediante interoperabilidad u otras fuentes oficiales. Lo anterior, analizado en el MTT, implica una agilización significativa de los procesos administrativos para la inscripción de conductores y vehículos en el Registro Electrónico de las EAT.

Objetivos de las modificaciones

A nivel general, indica el documento, se dejará sin efecto el decreto supremo N° 1 de 2024 que fue tomado de razón por la Contraloría General de la República, pero no fue publicado, y se dictará un nuevo decreto, cuyo texto es muy similar al anterior, incorporando ciertos cambios.

Indica, entre otros puntos, que “se estipula la creación de un registro electrónico de carácter nacional y único que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes, y de conductores habilitados, junto con los vehículos adscritos por cada región. Igualmente, lo relativo a la confección y custodia de las bases de datos del referido registro, así como de aquellas que se conformen con motivo de la operación”.

Del mismo modo, se aclara que el ministerio será el responsable de la confección y custodia de las bases de datos que integren el registro y de aquellas que se conformen con motivo de su operación, debiéndose resguardar los datos personales que estén incluidos en ellas conforme a la protección de datos personales vigente.

Eso sí, la información contenida en el registro es de consulta pública. La incorporación de los antecedentes y documentos

en el registro y el acceso a la información existente serán gratuitas, sostiene el documento.

Del mismo modo, el reglamento añade mejoras en el proceso de reemplazo de conductores durante el período de congelamiento. “Se introducen ajustes que facilitan la gestión de reemplazos, otorgando mayor flexibilidad operativa a las empresas, y al mismo tiempo se aumenta la periodicidad con que se disponibilizan estos reemplazos, pasado de 30 días a 10 días entre publicaciones de cupos disponibles”, sostiene el escrito.

Cabe recordar que este mero anuncio fue objeto de cuestionamientos por parte de diputados, quienes ponían en duda que un ministerio pudiera retirar un reglamento que ya había sido tomado de razón, pero que no se había publicado. Esto llevó a que Jaime Mulet, miembro de la Comisión de la materia de la Cámara, ingresara una consulta en Contraloría al respecto, la que hasta el cierre de esta edición no había sido respondida.

Modificaciones para taxistas

En relación a los ya mentados cambios para los taxistas, también se buscan ade-

cuaciones que permitan ajustar aspectos como antigüedad y cilindrada, e igualar esas exigencias entre taxis y vehículos de empresas de aplicaciones de transporte (EAT), así como establecer en el Registro Nacional de Transporte Público una anotación para los taxis que deseen operar en una EAT.

El documento presentado en Contraloría busca modificar el decreto supremo 212 de 1992 y propone eliminar el límite de dos corridas de asientos, para permitir como mínimo dos corridas de asientos. Al mismo tiempo, se establece una capacidad máxima de 9 asientos, incluido el del conductor. También se busca la eliminación de exigencia relativa a las cilindradas y potencia del motor del taxi, debido a que estos conceptos ya no son determinantes para que un vehículo cumpla con los actuales estándares técnicos y de seguridad exigidos en el país, según argumenta el MTT. Se mantiene en todo caso esa exigencia para los taxis colectivos porque su tasa de ocupación exige que sean vehículos más grandes para contener de manera confortable hasta 4 pasajeros, y al ser más grandes y pesados requieren un motor más potente. ●