

ANÁLISIS LEGISLATIVO

Fecha de evaluación: 20.11.2015

DATOS GENERALES

N° ley > 20.867

N° boletín > 9816-15

Título > Suspende por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Origen > Moción

Autores > Juan Pablo Letelier (PS)

Fecha de ingreso > 17 de diciembre de 2014

Cámara de ingreso > Senado

Estado > Tramitación terminada

Urgencias > 1 urgencia simple y 2 suma

CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

Categoría temática > Aire

Tipo de ley > Parcialmente ambiental

Importancia ambiental de la ley > Importancia ambiental baja

Relevancia ambiental > Positiva

ANTECEDENTES Y CONTENIDO

La moción da cuenta que desde el año 1998 se han aprobado leyes que suspenden la inscripción de taxis en el registro respectivo –Ley N° 19.593, de 1998, por dos años; Ley N° 19.700, de 2000, por cinco años; Ley N° 20.076, de 2005, por cinco años; Ley N° 20.474, de 2010, por cinco años- producto del gran número de automóviles, que agudizan la congestión vehicular y la contaminación atmosférica. Asimismo, afirman que los problemas esgrimidos para aprobar dichas normas, no se han solucionado, por lo que se debería extender el plazo de suspensión en el registro de taxis.

La Ley contiene un artículo único, en cuyo primer inciso se suspende por cinco años la inscripción de taxis y el cambio de inscripción de una región a otra, desde el 15 de noviembre de 2015, en el Registro Nacional

de Servicios de Transporte de Pasajeros establecido en el artículo tercero de la Ley N° 18.696 y en el artículo décimo de la Ley N° 19.040.

En su segundo inciso, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para autorizar nuevas inscripciones en dicho registro, en casos calificados técnicamente, de acuerdo con los criterios fijados en la Ley N° 20.474 y su reglamento. Estas inscripciones no podrán superar en más de un 4% el número de taxis colectivos y en más de un 5% el número de taxis de otras modalidades, inscritos a la fecha de entrada en vigencia de esta ley.

El tercer inciso afirma que esta norma no afectará el derecho a solicitar el reemplazo o cambio de modalidad de los taxis actualmente inscritos en el registro, de acuerdo a las normas establecidas por el Ministerio de Transportes. Mientras su cuarto inciso establece que en circunstancias calificadas como caso fortuito o de fuerza mayor, el Ministerio podrá autorizar el traslado entre los Registros Regionales de Servicios de Transporte de Pasajeros. Finalmente, su artículo transitorio insta que esta ley regirá desde el día 15 de noviembre de 2015.

BREVE COMENTARIO AL TRÁMITE LEGISLATIVO

El proyecto ingresó al Senado en diciembre de 2014, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en este lugar se constató que el proyecto de ley no incorpora una renovación de la actual facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de autorizar nuevas inscripciones en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros, en casos técnicamente calificados,¹ incorporada en la última prórroga de inscripción. Por lo tanto, dicha disposición se extendería sólo hasta el próximo 15 de noviembre de 2015.² Por otra parte, el senador Orpis (UDI) preguntó por la justificación de prorrogar una y otra vez una norma que en la práctica se ha transformado en permanente, por lo que propuso dejar establecido de manera permanente el parque total de taxis a nivel nacional, junto con otorgar un grado de flexibilidad al Ministerio de Transportes para permitir la adecuación de la regulación a lo largo del tiempo. El Ministro Andrés Gómez-Lobo respondió que la renovación cada cierto número de años permite reexaminar la ley, de acuerdo a las circunstancias que pueden acontecer. El senador Orpis (UDI) replicó que sería más adecuado tener una visión integral de los distintos escenarios que se pueden presentar en una ley permanente, ya que estas circunstancias pueden no coincidir con el término y posterior prórroga del plazo de cinco años. A su vez, el senador Ossandón afirmó que la temporalidad de la

¹ Establecido en el reglamento –DS N° 113 de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones-, de la Ley N° 20.474 Prorroga la suspensión de inscripción de nuevos vehículos en el servicio de taxis. Estos casos son nuevas inscripciones de recorridos de taxis colectivos para zonas donde no exista servicio o éste sea insuficiente para atender las necesidades del sector, de acuerdo con los parámetros e informes técnicos que establezca el Reglamento. Las inscripciones autorizadas no pueden superar en más de un 4% el número de taxis colectivos y en un 20% el número de taxis de otras modalidades inscritos a la fecha de entrada en vigencia de la ley N°20.076.

² Esta materia es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

regulación deja la puerta abierta a constantes reclamos y presiones de los respectivos gremios; lo mismo ocurre con la posibilidad de inscripción bajo casos fortuitos o de fuerza mayor, por lo que objeto que sólo se debería permitir en situaciones calificadas. A lo que el Ministro respondió que esto solo ocurre en situaciones excepcionales, como eventos calificados, pero podrían analizarse para acotarlas más.

En tanto, el senador Girardi señaló que, dadas las nuevas tecnologías en desarrollo, se debiesen incorporar en el proyecto incentivos a la inscripción de vehículos no contaminantes. Además, y en atención a los argumentos esgrimidos, propuse que la iniciativa se apruebe en general para volver a revisarlo en la comisión. El ministro, por su parte comentó que en junio pasado se aprobó el Reglamento de renovación de taxis buses, en el que, mediante recursos del Gobierno Regional, se otorgarán montos de subsidio mayor en tanto mayor sea el rendimiento del vehículo y la tecnología empleada (vehículos híbridos); y un subsidio especial de \$6.100.000 para los autos eléctricos. Señalando que sería interesante incorporar alguna de estas medidas a esta ley. Luego, el proyecto fue aprobado en general por la comisión, y luego por la sala por 28 votos, sin negativas ni abstenciones.

En su discusión en particular, se acordó que el plazo comience el 15 de noviembre, día en que vence el anterior; además, se especificó que se suspenderá la inscripción de taxis, así como el cambio de inscripción de una región a otra, a menos que en circunstancias calificadas como caso fortuito o de fuerza mayor, el Ministerio de Transportes autorice el traslado entre los Registros Regionales de Servicios de Transporte de Pasajeros. Asimismo, se acordó que mientras rija esta ley, el Ministerio podrá autorizar nuevas inscripciones en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en casos calificados técnicamente de acuerdo con los criterios fijados en la ley N° 20.474 y su reglamento, que solo para este efecto se entenderán vigentes; las que no podrán superar en más de un 4% el número de taxis colectivos y en más de un 5% el número de taxis de otras modalidades inscritos a la fecha de entrada en vigencia de la ley. Mientras, en la sala fue aprobada por 28 votos, sin negativas ni abstenciones.

En su segundo trámite, fue revisado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara, donde se reafirmó la necesidad de contar con esta ley, por lo que fue aprobada sin mayor discusión. En tanto, en la sala fue aprobada por 92 votos, con las abstenciones de Ernesto Silva (UDI), Arturo Squella (UDI) y Osvaldo Urrutia (UDI), quienes no justificaron su votación. Durante su tramitación recibió una urgencia simple y dos suma.

EVALUACIÓN DEL EFECTO AMBIENTAL ESPERADO

El proyecto de ley fue evaluado de forma **positiva**, desde un punto de vista del efecto ambiental esperado, ya que la ausencia de esta medida podría significar un aumento considerable del parque de taxis nacionales, trayendo consigo consecuencias a nivel de congestión vehicular y contaminación atmosférica y acústica, aún peores que las actuales.

No obstante, es necesario tener en cuenta algunas consideraciones. En primer lugar, norma un tema muy puntual dentro de la arquitectura de regulación del sistema de transporte, que es fragmentada y no es ambientalmente sustentable, ya que en su mayoría tiene más relación con la actividad económica que con las externalidades ambientales que provoca. En este contexto, esta ley tiene una contribución positiva marginal, ya que está supeditada a la proporción de contaminantes que dicha fuente representa dentro del sistema de transporte en general.

En segundo lugar, la norma no soluciona el problema de fondo, que es el excesivo parque automotriz que existe en el país y un sistema de transporte público ineficiente. Por lo tanto, es una medida muy parcial que necesita ser complementada con medidas de más largo plazo, así como considerar las realidades de cada zona.

Por otro lado, y considerando la motivación ambiental de la ley, no se avanzó en la incorporación de incentivos a la adopción de taxis que utilicen energías menos contaminantes, como fue propuesto en la comisión del Senado, lo que habría permitido disminuir las emisiones de contaminantes.

En cuarto lugar, se considera positivo mantener la facultad del Ministerio para autorizar inscripciones en casos calificados, debido a que hay que considerar el crecimiento de las ciudades. Nuevas poblaciones enteras se construyen cada año y cada vez más alejadas de los centros urbanos, por donde en general el transporte público es escaso o ausente, por lo que los taxis colectivos representan una solución de transporte para estas comunidades. Sin embargo, estas nuevas inscripciones deberían considerar exigencias especiales, como por ejemplo, la utilización de nuevas tecnologías/energías limpias.

También se discute que se aprueben prórrogas continuas a una ley, que prácticamente no cambia las condiciones de la original, sin mostrar nuevos antecedentes, ya que la realidad tecnológica y de necesidades de transporte ha cambiado, con respecto a 1998, año de la ley original. Así como tampoco se presenta una evaluación de la ley, que permita considerar su efectividad, la evolución de las emisiones y la congestión, tanto por sector como por horario, así como los efectos que podría estar generando, como por ejemplo, la proliferación de taxis ilegales (o piratas). Por lo tanto, sería importante en este periodo evaluar el impacto de esta medida, de manera de saber si hay un real impacto ambiental positivo y contar con dicha información en caso de una futura nueva prórroga.

Asimismo, si su motivación es realmente ambiental y de congestión, habría que pensar en alternativas para lograr dicho objetivo como por ejemplo implementar una política que contabilice emisiones, para distribuir las emisiones permitidas entre los taxis, en lugar de regular el número de taxis, podría ser una solución que tenga un mayor impacto ambiental.

Finalmente, se debe hacer notar que la norma fue aprobada de manera rápida, debido a la necesidad de que estuviese publicada antes del 15 de noviembre, fecha en que expiró la prórroga anterior. Lo que pudo

incidir en que en la discusión no se integraran toda la información necesaria o las opiniones de expertos en la materia.