

Ley 20378

CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES; SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

Fecha Publicación: 05-SEP-2009 | Fecha Promulgación: 01-SEP-2009

Tipo Versión: Última Versión De : 21-DIC-2019

Última Modificación: 21-DIC-2019 Ley 21196

Url Corta: <https://bcn.cl/2j5dp>



LEY N° 20.378

CREA UN SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

TÍTULO I

Del otorgamiento del Subsidio

Artículo 1°.- Créase, con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, un mecanismo de subsidio de cargo fiscal destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Artículo 2°.- A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder de \$380.000.000 miles. Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la ley de Presupuestos, la que considerará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema. Dicha metodología será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, principalmente, uno o más de los siguientes factores de costo: Precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de América observado e índice de pasajeros por kilómetro. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre:

i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y

LEY 20696
Art. 1 N° 1
D.O. 26.09.2013
Ley 20877

ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

Art. 1 N° 1, a)
D.O. 30.11.2015

Sin perjuicio de lo anterior, y en la medida que el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto se extienda a otras comunas o regiones colindantes, o se integre tarifaria o tecnológicamente con servicios de transporte público mayor cuyo origen esté en dichas comunas o regiones, parte del subsidio correspondiente al numeral ii) y distribuido para las mismas comunas o regiones que cumplan las condiciones señaladas, podrá ser reasignado al numeral i) de este mismo artículo. Lo anterior será establecido en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses, tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables, y se entenderá por transporte público menor a los taxis colectivos, en la medida en que estén destinados a un uso masivo por parte de la población y sometidos a un régimen regulatorio de carácter legal, reglamentario y, o contractual para su debida autorización y fiscalización.

Ley 20877
Art. 1 N° 1, b),
i), ii)
D.O. 30.11.2015

Un decreto expedido, a más tardar, el 31 de diciembre de cada año para el año calendario siguiente, por los Ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" establecerá anualmente, por región, el monto que le corresponde por aplicación del mecanismo de subsidio, así como la distribución de éste, de conformidad a lo señalado en la letra b) del artículo 3° y en los artículos 4° y 5° de la presente ley. La referida distribución se realizará en base a los parámetros propios de los sistemas de transportes, tales como viajes, tarifas, flota u otros, y considerando los proyectos, programas y contratos que se encuentren vigentes y que se hubieren puesto en ejecución con anterioridad a la dictación del decreto, destinando los recursos prioritariamente a rebaja de tarifas y mejoramiento de condiciones de calidad y seguridad del transporte público en beneficio de los usuarios. Para las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, en la determinación del porcentaje que le corresponda a cada región, se podrá considerar un complemento adicional para fomentar el transporte público remunerado de pasajeros, cuando se constate que el uso del transporte público es significativamente menor al del resto del país.

Artículo 3°.- La determinación del monto del subsidio que corresponda a los casos que se indican a

continuación, en función de lo establecido en el artículo anterior, así como el mecanismo de transferencia del mismo, se sujetará a las reglas siguientes:

a) En la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, el monto del subsidio se transferirá en función de lo que el sistema de transportes requiera, de acuerdo a lo que informe y proyecte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los recursos para asegurar el financiamiento del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, serán transferidos por dicho Ministerio a las cuentas en las que se administran los recursos del sistema.

b) En las zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, el monto del subsidio será determinado mediante la fórmula de cálculo y procedimiento que fije un reglamento expedido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda. Los recursos correspondientes serán transferidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los concesionarios o responsables del servicio, según las condiciones establecidas en las bases de licitación y los respectivos contratos o resoluciones, según corresponda, quienes deberán incorporar el efecto del subsidio en las condiciones económicas y en la operación de los servicios, tales como tarifas, calidad del servicio, mecanismos de control y otras.

El subsidio podrá ser entregado también en condiciones similares según las características propias e información existente a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles, que otorguen tarifa liberada o rebajada para los estudiantes, en conformidad a la normativa vigente. La entrega de los recursos se efectuará a las empresas de ferrocarriles que incorporen el efecto del subsidio en las tarifas.

Sin perjuicio de las sanciones establecidas en las bases de licitación y los contratos o resoluciones respectivas, los concesionarios de vías y prestadores de servicio a que hacen referencia las letras a) y b) sólo tendrán derecho a percibir dineros provenientes del mecanismo de subsidio que establece esta ley, por la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que se encuentran obligados, conforme a las citadas bases, contratos o resoluciones. El monto del subsidio que eventualmente dejen de percibir los concesionarios o prestadores de servicios de transporte o prestadores de servicios complementarios, no les será reembolsable con

LEY 20696
Art. 1 N° 2 a)
D.O. 26.09.2013

ningún otro ingreso asociado al sistema de transporte público. La efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios por parte de los concesionarios o prestadores de servicios, para estos efectos, será constatada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma previa a la transferencia de recursos que corresponda efectuar y en conformidad a los parámetros que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones determine a través de una o más resoluciones.

LEY 20696
Art. 1 N° 2 b, i y
ii)
D.O. 26.09.2013

Artículo 4°.- En las zonas geográficas distintas de las señaladas en el artículo 3°, las personas que se indican a continuación y que se encuentren al 31 de diciembre del año anterior a la entrega del subsidio en alguna de las calidades que se señalan en los literales siguientes, lo percibirán de acuerdo a las normas que se expresan en el presente artículo:

LEY 20696
Art. 1 N° 2 b, iii)
D.O. 26.09.2013

i) Beneficiarios del artículo 3° de la ley N° 18.020.

LEY 20696
Art. 1 N° 3 a)
D.O. 26.09.2013

ii) Beneficiarios de los artículos 2° y 4° del decreto con fuerza de ley N° 150, de 1982, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que perciban las referidas asignaciones por tener ingresos iguales o inferiores al límite máximo establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.987.

iii) Las familias que se encuentren registradas en el sistema de protección social "Chile Solidario".

Cada beneficiario tendrá derecho sólo a un subsidio, aun cuando esté acogido a más de uno de los beneficios señalados en las letras i), ii) y iii), aplicándose la sanción prevista en el inciso final del artículo 8° a quien infrinja lo dispuesto en este inciso.

INCISO TERCERO ELIMINADO.

LEY 20696
Art. 1 N° 3 b)
D.O. 26.09.2013

Mediante uno o más reglamentos expedidos por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán ser además suscritos por el Ministro de Hacienda, se determinará la fórmula de cálculo del subsidio y se establecerán los procedimientos para su entrega, incluyendo el plazo para solicitarlo, el que no podrá ser inferior a treinta días.

Este subsidio será pagado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para tal efecto podrá requerir a instituciones públicas los datos y la información en que conste a quienes corresponde la entrega de este subsidio y podrá celebrar convenios con organismos públicos y privados para realizar tareas de apoyo en la tramitación e información respecto del subsidio a que se refiere el presente artículo.

Con todo, las controversias que se susciten con ocasión de la calificación de las calidades establecidas en los literales i), ii) o iii), que determinan la procedencia del beneficio, serán resueltas por los organismos encargados de proporcionar dicha información.

LEY 20696
Art. 1 N° 3 c)
D.O. 26.09.2013

El beneficio no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible ni tributable y no estará afecto a descuento alguno.

Artículo 5°.- En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé, cuando el uso del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país; servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial, prestado con naves menores destinadas exclusivamente al transporte de pasajeros, en la medida en que estos sean requeridos como un complemento al transporte público terrestre. Lo anterior será aplicable aun cuando existan servicios de transporte público marítimo, lacustre o fluvial subsidiados, tales como aquellos prestados mediante barcas, transbordadores y similares; y otros programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial, los que podrán considerar la entrega de orientación psicológica o jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito.

LEY 20696
Art. 1 N° 4
D.O. 26.09.2013
Ley 21196
Art. 67
D.O. 21.12.2019
Ley 20877
Art. 1 N° 2, a)
D.O. 30.11.2015

El programa de Apoyo al Transporte Regional será administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas en un reglamento especial dictado para esos efectos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

Para efectos de la entrega del subsidio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o entidades privadas o públicas, con o sin fines de lucro, conforme a la normativa vigente.

Ley 20877
Art. 1 N° 2, b)
D.O. 30.11.2015

En el Programa de Apoyo al Transporte Regional quedan excluidas todas las actividades de publicidad o difusión por medios de comunicación masivos, en los términos previstos en el artículo 3° de la ley N° 19.896.

Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior proporcionarán a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refiere el artículo 2° de la presente ley a partir de la fecha de inicio de pago del subsidio, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Ley 20468
Art. UNICO a)
D.O. 11.11.2010

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá informar trimestralmente a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto del estado de funcionamiento del sistema de transporte público licitado de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, en materias tales como: caducidad, cobro de garantías, multas y modificaciones en contratos de concesión de uso de vías y de servicios complementarios, grado de cumplimiento de los contratos señalados, capacidad de oferta, mediciones de demanda, tiempos promedio de espera y de viaje, multas y descuentos ejecutados, accidentes, interrupciones relevantes de servicio, modificación y creación de nuevos servicios de transporte público, frecuencia y regularidad de los servicios de transporte público, porcentajes de evasión en el pago de la tarifa, reclamos de los usuarios, cumplimiento de la legislación laboral y peticiones de municipios y organizaciones ciudadanas o locales. El referido informe deberá contener todos los antecedentes que respalden la información contenida en el mismo.

LEY 20696
Art. 1 N° 5 a)
D.O. 26.09.2013

Los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones deberán realizar anualmente evaluaciones selectivas especializadas de algunos de los distintos programas e iniciativas relacionadas con Subsidios al Transporte Público. Toda evaluación, ya sea mediante encuestas, aplicación de indicadores o estudios especializados, tendrá carácter público.

LEY 20696
Art. 1 N° 5 b)
D.O. 26.09.2013

Artículo 7°.- A partir de la fecha de publicación de esta ley, cualquier modificación en los procedimientos de determinación de rebajas tarifarias del transporte público remunerado de pasajeros y, o en la población beneficiaria de estas rebajas u otras que importen variación de las normas aplicables a ellas, deberá contar con la autorización previa del Ministro de Hacienda. Asimismo, el acto administrativo que dé cuenta de ello, deberá igualmente llevar la firma del Ministro de Hacienda.

Del mismo modo, cualquier convenio o contrato suscrito al amparo de esta ley, cuya validez o duración sea superior a tres años, contados desde la total tramitación del acto administrativo que lo apruebe, deberá contar con la visación previa del Ministro de Hacienda.

LEY 20696
Art. 1 N° 6

En todo caso, los procedimientos concursables, licitatorios o de contratación de concesión de vías, establecimiento de condiciones de operación, perímetros de exclusión u otra modalidad equivalente, y de entrega de los subsidios que deriven de la aplicación de esta ley, no constituirán actos onerosos de adquisición de bienes muebles o de servicios que se requieran para el desarrollo de las funciones de la Administración.

D.O. 26.09.2013
Ley 21189
Art. 2
D.O. 13.12.2019

Ley 20877
Art. 1 N° 3
D.O. 30.11.2015

TÍTULO II

De las sanciones

Artículo 8°.- Las personas que perciban indebidamente los recursos provenientes del subsidio a que se refiere la presente ley, con excepción de las señaladas en el artículo 4°, podrán ser objeto de la aplicación, por parte del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo o del Subsecretario de Transportes, según corresponda, de las sanciones que a continuación se señalan:

LEY 20696
Art. 1 N° 7 a)
D.O. 26.09.2013

a) Amonestación por escrito.

b) Suspensión parcial o total del subsidio. La suspensión parcial podrá implicar una disminución en la entrega del subsidio de hasta un 80% del monto asignado.

c) Cancelación de la inscripción del vehículo o del servicio.

d) Caducidad de la concesión, en su caso.

Para estos efectos, será indebida la percepción que se realice ocultando u omitiendo datos, o aportando datos falsos.

Adicionalmente a las sanciones indicadas, podrá aplicarse una multa a beneficio fiscal, la que no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales.

En la fijación del monto de la multa deberá considerarse el número de buses, de la siguiente forma:

i) Si el subsidio se entrega al propietario del bus, la multa no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales ni superior a 10 Unidades Tributarias Mensuales.

ii) Si el subsidio se entrega al prestador del servicio o concesionario, la multa se aplicará en relación al número de buses que preste el servicio:

- Entre 1 y 5 buses, no podrá ser inferior a 5 Unidades Tributarias Mensuales ni superior a 10 Unidades

Tributarias Mensuales.

- Entre 6 y 49 buses, no podrá ser inferior a 10 Unidades Tributarias Mensuales ni superior a 100 Unidades Tributarias Mensuales.

- Entre 50 y más buses, no podrá ser inferior a 100 Unidades Tributarias Mensuales ni exceder de 1.000 Unidades Tributarias Mensuales.

Lo anterior, es sin perjuicio de la facultad de la autoridad de ponderar los antecedentes del proceso sancionatorio correspondiente y evaluar la aplicación de una multa inferior, en conformidad a lo establecido en el artículo 9°.

Las sanciones establecidas en las letras c) y d) precedentes sólo podrán aplicarse cuando la infracción a que se refiere el inciso primero sea reiterada. Para estos efectos, se entenderá que la infracción es reiterada cuando, en un mismo año calendario, se repite dos veces o más.

La aplicación de las sanciones establecidas en el primer inciso es sin perjuicio de la obligación de devolver quintuplicadas las sumas percibidas indebidamente y de las responsabilidades civiles y penales que pudieren corresponder.

Los beneficiarios del subsidio a que se refiere el artículo 4°, que perciban indebidamente el subsidio respectivo, serán sancionados a través de la vía administrativa y penal, según corresponda. Además, el infractor deberá restituir las sumas indebidamente percibidas, reajustadas de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas, entre el mes anterior a aquel en que se percibió y el que antecede a su restitución.

LEY 20696
Art. 1 N° 7 b)
D.O. 26.09.2013

Artículo 9°.- Para la determinación de las sanciones establecidas, se considerarán las siguientes circunstancias:

a) El beneficio económico obtenido con motivo de la infracción.

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción y el grado de participación en el hecho, acción u omisión constitutiva de la misma.

c) La conducta anterior del infractor.

Artículo 10.- Toda sanción aplicada deberá fundarse en un procedimiento que se iniciará con la formulación de

los cargos y su notificación al afectado para que presente su defensa. El plazo conferido para presentar los descargos será de cinco días hábiles.

En caso que el afectado solicite en sus descargos medidas probatorias, se dará lugar a ellas o bien éstas serán rechazadas con expresión de causa. Con todo, el término probatorio que pueda concederse no puede ser superior a diez días hábiles.

La prueba rendida será apreciada de acuerdo a las reglas de la sana crítica. La resolución que se dicte en definitiva deberá pronunciarse sobre las alegaciones y defensas del afectado y mediante resolución fundada, aplicará la sanción, sobreseimiento o absolverá, según corresponda. El pronunciamiento anterior se hará dentro de los 30 días de evacuada la última diligencia ordenada en el expediente.

Artículo 11.- En contra de la resolución que aplique una sanción, podrá deducirse por escrito, dentro de los 5 días hábiles siguientes a su notificación, recurso de reposición ante la misma autoridad de la cual hubiere emanado el acto administrativo recurrido y en subsidio podrá interponerse en igual plazo recurso jerárquico. Dentro de los siguientes 30 días hábiles, la autoridad recurrida se pronunciará sobre la reposición solicitada, mediante resolución dictada al efecto. Rechazada total o parcialmente la reposición, se conocerá del recurso jerárquico interpuesto subsidiariamente.

Resuelta la reposición y, o el recurso jerárquico, la resolución se notificará personalmente, por cédula o mediante carta certificada dirigida al domicilio que haya fijado el afectado.

Con todo, la resolución que resuelva la reposición o el recurso jerárquico, en su caso, pronunciándose sobre la aplicación de las sanciones indicadas en las letras b), c) y d) del inciso primero del artículo 8° o de la multa señalada en el inciso tercero del mismo artículo, será apelable ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La apelación deberá interponerse dentro de los 10 días siguientes a la fecha de la notificación de la resolución. La apelación deberá ser fundada y para su agregación a la tabla, vista y fallo, se regirá por las reglas aplicables al recurso de protección. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones deberá elevar los autos a la Corte dentro de quinto día de interpuesto el recurso. La resolución de la Corte de Apelaciones no será susceptible de recurso alguno.

En lo no previsto por este artículo, se aplicarán supletoriamente las normas establecidas en la ley N° 19.880.

Ley 20432
Art. UNICO N° 1
D.O. 11.05.2010

Ley 20432
Art. UNICO N° 2
D.O. 11.05.2010

TÍTULO III

Disposiciones Generales

Artículo 12.- Los montos que perciban los contribuyentes que a cualquier título posean o exploten vehículos motorizados de transporte público remunerado de pasajeros, por concepto de la aplicación del mecanismo de subsidio establecido en la presente ley serán considerados ingresos tributables para todos los efectos legales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 34 bis de la Ley de Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

Artículo 13.- Créase en la Planta de Personal de la Subsecretaría de Transportes, establecida en la ley N° 19.254, un cargo de Jefe de División, grado 2° de la Escala Única de Sueldos.

Artículo 14.- Créase un Panel de Expertos, en adelante "el Panel", que tendrá las siguientes funciones:

a) Determinar trimestralmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, requerido para mantener el valor real de éstas, de acuerdo a la metodología que será establecida en un reglamento emitido a través del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. Dicha metodología deberá dar cuenta de las variaciones de los costos del sistema de transporte público remunerado de pasajeros, de forma de no incrementar la diferencia entre costos e ingresos del sistema. Sin perjuicio de lo anterior, si la variación de costos aplicable al ajuste de tarifas supera un valor límite, según lo dispuesto para estos efectos en el mismo reglamento antes señalado, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá solicitar al Panel de Expertos la determinación de un incremento adicional de tarifas.

LEY 20696
Art. 1 N° 8 a)
D.O. 26.09.2013

b) Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología a que se refiere el literal anterior. Cualquier modificación a dicha metodología, deberá contar con el informe favorable de este Panel.

c) Determinar trimestralmente para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas que permita anualmente financiar el sistema dado el monto del subsidio a que se refiere la letra a) del artículo 3°.

LEY 20696
Art. 1 N° 8 b)
D.O. 26.09.2013

d) Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, de haberlos, propuestos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e informar

si ellas se ajustan a los criterios definidos en la ley.

e) Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en los términos requeridos, en materias tales como contratos de concesión de uso de vías y sus servicios complementarios, o instrumentos análogos de regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, tales como el perímetro de exclusión regulado en la ley N°18.696, los que no necesariamente deben circunscribirse a materias de transporte relacionadas con la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Ley 20877
Art. 1 N° 4
D.O. 30.11.2015

f) Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros a que hace referencia el artículo 3° literal b).

LEY 20696
Art. 1 N° 8 c)
D.O. 26.09.2013

Para el adecuado cumplimiento de las funciones que se le asignan al Panel, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tendrá la obligación de presentarle todos los antecedentes y proyecciones, tanto operativas como financieras, relacionados con el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto. A su vez, estará obligado a informar al Panel de cualquier evento, cambio de contrato, cambio de precios o parámetros que afectan los egresos o ingresos del sistema de transporte público, así como a proporcionar toda la información solicitada por el Panel.

Artículo 15.- Cada vez que el Panel proponga un determinado nivel de tarifas, deberá informarlo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que éste pueda formular sus observaciones dentro del plazo de los 10 días hábiles siguientes. Una vez recibidas estas observaciones el Panel emitirá una resolución definitiva respecto del nivel de tarifas, la cual será vinculante para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El nuevo nivel de tarifas deberá ser informado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo menos 30 días antes de su aplicación, lo cual deberá ser sancionado por resolución del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y deberá ser implementado por el correspondiente prestador de servicios complementarios, en el plazo indicado.

LEY 20696
Art. 1 N° 9
D.O. 26.09.2013

Los aumentos o disminuciones de tarifas que determine el Panel deberán expresarse como un cambio porcentual de todas las tarifas adultas vigentes, para luego determinar cada tarifa individual según el múltiplo de 10 pesos más cercano. Las tarifas de los pasajes escolares y estudiantiles se determinarán según la normativa vigente.

Con todo, los aumentos o disminuciones de tarifas, por sobre los reajustes por variaciones de costos según se

indica en la letra a) del artículo 14, no podrán exceder el valor de 5% en cada mes. Mientras esté vigente el subsidio a que se refiere el Artículo Tercero Transitorio de la presente ley, el Panel no podrá determinar una reducción en el nivel general de tarifas.

Sin perjuicio de las atribuciones del Panel de Expertos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá modificar la estructura tarifaria fundadamente, siempre que la modificación no reduzca los ingresos totales del sistema de transporte público. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones también podrá realizar aumentos extraordinarios de tarifas, los que en ningún caso tendrán un límite de monto ni de fecha para su aplicación.

El Panel deberá tomar en cuenta los aumentos extraordinarios de tarifas, así como los cambios en la estructura de tarifas dictaminados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al realizar su análisis para determinar los niveles tarifarios con posterioridad a estos cambios.

Artículo 16.- El Panel de Expertos estará conformado por tres integrantes, que durarán seis años en sus cargos y serán nombrados de la siguiente forma:

a) Dos de ellos serán nombrados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cada uno a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, con el voto favorable de cuatro quintos de sus miembros.

b) Un integrante será nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones podrá rechazar por una vez cada terna.

Para desempeñarse como miembro del Panel, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

i) Estar en posesión de un título profesional de una carrera de, a lo menos, diez semestres de duración, otorgado por una universidad o instituto profesional del Estado o reconocido por éste, en el área de la administración, de la gestión, de la ingeniería, de la economía, de las finanzas o jurídica, o de un título de nivel equivalente en dichas áreas otorgado por una universidad extranjera, y acreditar una experiencia profesional de a lo menos cinco años.

ii) No haber sido condenado ni encontrarse acusado por delito que merezca pena aflictiva o de inhabilitación perpetua para desempeñar cargos u oficios públicos, por

delitos tributarios o por los contemplados en la ley N° 18.045.

iii) No haber sido declarado en quiebra ni haber sido administrador o representante legal de personas condenadas por los delitos de quiebra culpable o fraudulenta establecidos en la Ley de Quiebras.

En caso de ausencia o impedimento de alguno de los miembros titulares, señalados anteriormente, integrará el Panel un reemplazante por el solo ministerio de la ley. Para lo anterior, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designará dos reemplazantes, uno de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal a), y otro de acuerdo al procedimiento que se indica en el literal b), los que actuarán en calidad de suplentes cuando falte algunos de los titulares designados, respectivamente, en los literales a) o b).

Artículo 17.- Serán causales de cesación en el cargo las que se pasan a señalar:

- a) Expiración del plazo por el que fue designado.
- b) Renuncia aceptada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
- c) Incapacidad legal sobreviniente.
- d) Sobreviniencia de alguna causal de inhabilidad.
- e) Haber incurrido en alguna de las siguientes faltas a sus obligaciones como miembro del Panel:
 - i) Inasistencia injustificada a dos sesiones consecutivas o a cuatro sesiones en un semestre calendario. Con el acuerdo de dos miembros del Panel, un experto podrá solicitar una autorización de inasistencia por un período mayor al señalado en esta letra, en cuyo caso deberá ser reemplazado.
 - ii) No guardar la debida reserva respecto de la información recibida en el ejercicio de su cargo que no haya sido divulgada oficialmente.

Si cesare en el cargo un miembro del Panel, asumirá como titular la persona designada en conformidad al inciso final del artículo precedente, y durará en el cargo por el tiempo que falte para completar el período del reemplazado. En este caso, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones nombrará otro reemplazante, según corresponda en conformidad a los literales a) o b) del artículo anterior.

En caso de ausencia transitoria de un miembro titular, será reemplazado por quien corresponda de acuerdo a su forma de nombramiento.

Artículo 18.- Los integrantes del Panel percibirán una dieta mensual equivalente a 30 Unidades Tributarias Mensuales, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales, considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones. En el caso que corresponda contar con un reemplazante, éste recibirá una dieta proporcional al período en que ejerza sus funciones.

Ley 20877
Art. 1 N° 5
D.O. 30.11.2015

Artículo 19.- El Panel se reunirá periódicamente, al menos una vez al mes.

La Subsecretaría de Transportes otorgará la asistencia administrativa para el funcionamiento del Panel.

Para cumplir sus obligaciones, el Panel podrá encomendar estudios y contratar asesores, que serán financiados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a un presupuesto aprobado anualmente para este fin.

El funcionamiento del Panel, así como el procedimiento para la toma de decisiones dentro de éste, será determinado en un reglamento que será aprobado por decreto del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el que también será suscrito por el Ministro de Hacienda. La dictación de dicho decreto deberá contemplar un proceso de consulta previo a los miembros del Panel.

De las deliberaciones y acuerdos del Panel, se dejará constancia en los libros de actas respectivos y en las resoluciones que se emitan. Las decisiones del Panel se tomarán con la aprobación de al menos dos de sus miembros.

Artículo 20.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá proponer uno o más Planes Maestros de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), los cuales deberán ser aprobados por el referido Ministerio y por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y Desarrollo Social, y los Intendentes de las regiones donde se encuentren las áreas metropolitanas abordadas por el o los PMITP. Cada Plan tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser actualizado, conforme a los requerimientos que demande el sistema de transporte público. Adicionalmente, estos Ministros definirán en conjunto el organismo técnico del Estado que se encargará de ejecutar cada obra del Plan y el organismo responsable de su mantención o conservación. Su estado de avance será informado anualmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a los citados Ministros.

LEY 20696
Art. 1 N° 10

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras públicas menores contenidas en los PMITP. Se entenderán para efectos de esta ley como obras públicas menores: las estaciones de transbordo con o sin zonas pagas, paraderos, terminales, señales de tránsito, demarcaciones y equipos tecnológicos que apoyen la operación del transporte público y las obras complementarias que fueren necesarias para la ejecución de las obras señaladas.

D.O. 26.09.2013

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco de cada Plan, podrá encomendar a los organismos técnicos del Estado la ejecución de obras contenidas en él, de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la ley N° 18.091.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá adquirir, instalar, administrar, arrendar y operar los terminales de buses e intermodales que se requieran para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros y sus servicios complementarios.

Ley 20877
Art. 1 N° 6
D.O. 30.11.2015

Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá establecer, en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, de un perímetro de exclusión o en el establecimiento de condiciones de operación u otra modalidad equivalente, la inclusión de predios fiscales, municipales o privados, previa autorización de sus propietarios y los organismos competentes, para destinarlos a terminales u otros inmuebles que resulten necesarios para la prestación de servicios de transporte público remunerado.

Artículo 21.- En el caso de que una región no cuente con un PMITP aprobado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá realizar, respecto de las obras públicas menores, aquellas acciones a que se refieren los incisos segundo y cuarto del artículo 20 o encomendar su ejecución a los organismos técnicos del Estado. La conservación de estas obras corresponderá a los organismos competentes, de conformidad con las reglas generales.

LEY 20696
Art. 1 N° 11
D.O. 26.09.2013
Ley 20877
Art. 1 N° 7

Artículo 21 bis.- Respecto de las obras relacionadas con transporte público que se realicen total o parcialmente en predios municipales o privados, se exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que tales obras se ejecuten. La prohibición deberá inscribirse en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de diez años. En casos calificados y mediante resolución fundada, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá

D.O. 30.11.2015

autorizar el alzamiento de la prohibición de que trata este artículo, siempre que se mantenga la utilización del inmueble para fines de transporte público por el tiempo señalado. Igualmente, el Ministerio podrá exigir que se restablezca la prohibición por el tiempo que corresponda.

Con todo, la prohibición podrá alzarse si se reintegran los recursos aportados, expresados en unidades tributarias mensuales, más un interés del 1% mensual. Esta tasa de interés se calculará sobre los valores percibidos y hasta el momento de su reintegro. Al valor a reintegrar se le deducirá la parte correspondiente a la proporción de tiempo que el predio estuvo destinado efectivamente a los fines de transporte público, a razón de un décimo por año, contado desde la fecha de funcionamiento efectivo de la obra.

LEY 20696
Art. 1 N° 12
D.O. 26.09.2013
Ley 20877
Art. 1 N° 8
D.O. 30.11.2015

Artículo 22.- Modifícase la ley N° 18.696, de la siguiente forma:

a) Efectúanse los siguientes cambios en el artículo 3°:

a.1) Elimínase el inciso tercero, pasando el actual inciso cuarto a ser tercero.

a.2) Incorpóranse los siguientes incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo, nuevos, cambiando la numeración de los incisos siguientes, en forma correlativa:

"Sin perjuicio de los informes a que se refiere el inciso precedente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de disponer del uso de vías mediante licitación en los casos de congestión de vías o de deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, deberá también requerir uno o más estudios elaborados por algún organismo técnico, de reconocida trayectoria en el ámbito de la planificación vial y en la elaboración y diseño de sistemas de transportes y diseño de negocios. Los mencionados estudios podrán ser ejecutados por organismos técnicos vinculados a una universidad reconocida por el Estado, o una entidad pública o privada. Dichos estudios deberán pronunciarse sobre la eficiencia económica y el impacto social esperado de distintas alternativas de licitación con respecto a la situación base. Teniendo a la vista los resultados del o los estudios, se elaborarán las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios, en caso de que estos últimos se contemplen en el respectivo proceso.

Los mismos estudios serán requeridos en caso de una licitación de uso de vías en una zona previamente licitada. Sin perjuicio de lo anterior, cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones disponga una licitación de uso de vías en una zona previamente no licitada, al menos uno de los estudios a que hace referencia el inciso anterior deberá ser ejecutado por un organismo privado o

universidad reconocida por el Estado. Lo mismo será requerido en el caso de una nueva licitación de uso de vías propuesta en una zona previamente licitada o que opera bajo perímetro de exclusión entre licitaciones, cuando las condiciones esenciales de licitación y operación de uso de vías propuesto difiere significativamente del existente.

Las bases de estas licitaciones deberán contemplar, entre los factores que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte. Entre dichos criterios se considerarán especialmente, debidamente ponderados para la resolución de las mencionadas licitaciones, los factores ambientales relativos a ruido, gases contaminantes, orden en la circulación de vehículos y valoración urbana.

Realizados los estudios y entregados los informes a que se refieren los incisos anteriores, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá abrir un proceso de consulta público, abierto a toda la ciudadanía, en el cual se expondrá el contenido esencial de las bases de licitación, durante un período de 45 días. Toda la información relevante que sirvió de base para el trabajo realizado deberá estar disponible en el sitio electrónico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

a.3) Sustitúyese en el actual inciso sexto, que pasó a ser noveno, la frase "también podrá contratar directamente", por la siguiente: "también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años, sin renovación, y siempre que dicho término no exceda el plazo original de la concesión".

a.4) Agrégase en el actual inciso décimo octavo, que pasó a ser vigésimo primero, inmediatamente a continuación del punto final (.), que pasó a ser punto seguido (.), el siguiente párrafo: "En el caso de vehículos que presten servicios en virtud de un proceso de licitación de uso de vías, dicha facultad deberá establecerse expresamente en las respectivas bases de licitación, o en caso contrario deberá establecerse una compensación a los concesionarios que permita mantener el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión."

a.5) Reemplázase en el actual inciso vigésimo, que pasó a ser inciso vigésimo tercero, la frase "decimoctavo" por, "vigésimo primero".

b) Agréganse los siguientes artículos 3° bis, 3° ter, 3° quáter, 3° quinquies y 3° sexies, nuevos:

"Artículo 3° bis.- De los Postulantes. A las licitaciones públicas de uso de vías para prestar servicios de transporte público mayor, podrán presentarse personas jurídicas. En las licitaciones de servicios con otros tipos de vehículos podrán presentarse personas naturales, que cumplan los requisitos y exigencias que

establezcan las respectivas bases de licitación. Para participar en el proceso, será necesario garantizar la seriedad de la propuesta en la forma, monto y condiciones que establezcan las bases de licitación, salvo en el caso de servicios individuales de servicios de pasajeros.

Artículo 3° ter.- De las Bases de Licitación. La licitación deberá realizarse sobre bases definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en ellas se incluirán los servicios de transporte que deban prestarse y podrán incluirse servicios complementarios, si se estima pertinente. Las bases de licitación de vías, cuando la prestación del servicio se realice en buses de transporte público, deberán contemplar, al menos, la forma en que deberán realizarse las postulaciones, el procedimiento de evaluación de las mismas y los requisitos técnicos que deberán cumplirse, pudiendo considerar entre ellos las frecuencias que deberán cumplirse, las vías en que operarán los servicios, el régimen tarifario, la flota requerida, las instalaciones fijas y otros elementos que, en su caso, resulten necesarios para la prestación de los servicios.

Las condiciones señaladas podrán establecerse con carácter de requisitos mínimos, permitiendo que las empresas que participan en la licitación, dentro de los límites establecidos en las bases de licitación o la normativa aplicable, en su caso, puedan formular ofertas que incluyan precisiones o complementos de las condiciones de la licitación respectiva.

Artículo 3° quáter.- De la Evaluación. La licitación pública se decidirá evaluando las ofertas técnicamente aceptables, atendido el criterio principal de que se asegure la selección de aquellas empresas más eficientes, que ofrezcan al menor costo la calidad de servicio especificada en las bases.

Como criterios complementarios se podrán considerar uno o más de los siguientes factores:

- i) Plazo de concesión.
- ii) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión.
- iii) Puntaje obtenido en la calificación técnica.
- iv) Flota ofertada.

La determinación de estos factores y su forma de aplicación será establecida en las respectivas bases de licitación, sin perjuicio de que éstas podrán establecer otros factores adicionales o una combinación de ellos, atendida las características del proceso de licitación respectivo.

Artículo 3° quinquies.- De la Garantía de Fiel

Cumplimiento. El concesionario deberá constituir la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma, monto y oportunidad establecida en las bases de licitación.

Artículo 3° sexies.- De Los Bienes Afectos a la Concesión. Las bases de licitación y los contratos de concesión podrán considerar, si se estima pertinente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los bienes y derechos afectos a la concesión, los cuales al término de la concesión deberán ser transferidos a quien le suceda en la respectiva concesión.

Para determinar la continuidad de los vehículos e infraestructura adscrita a la concesión se observará el procedimiento establecido en las respectivas bases de licitación y en los contratos respectivos."

c) Agrégase, al final del inciso primero del artículo 4°, reemplazándose el punto final (.), por una coma (,), lo siguiente, "al oferente que ofrezca el menor precio por los servicios para la tecnología y calidad técnica especificada en las bases de licitación."

Artículo 23.- Las propuestas de los reglamentos a que se refieren los artículos 3°; 4°; 5°, y Cuarto Transitorio, en forma previa a su dictación serán informados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por medio de su sitio electrónico, durante un período de 15 días, a fin de que los interesados puedan hacer llegar sus opiniones, las que no tendrán carácter vinculante.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo Primero Transitorio.- Autorízase al Fisco para que sustituya en su condición de deudor a la Cuenta Especial de Reembolso en las deudas contraídas por dicha cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Banco del Estado de Chile, que constan en el contrato de préstamo número 1978/OC-CH suscrito entre la Cuenta Especial de Reembolso, el Administrador Financiero de Transantiago S.A. y el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el contrato suscrito el 3 de enero de 2008, modificado el 28 de mayo del mismo año, entre la Cuenta Especial de Reembolso y el Banco del Estado de Chile, respectivamente, facultándolo para pagar los montos adeudados por dichos contratos, incluidos intereses pendientes, a contar de la fecha de total tramitación de la autorización respectiva y, en todo caso, antes del término del primer bimestre del año 2010, con cargo a los recursos consultados en el programa de servicio de deuda de la partida Tesoro Público. Con todo, el monto máximo de estas nuevas obligaciones no podrán exceder de US\$ 288.268 miles (dólares de los Estados Unidos de América), por concepto de capital, en el primer caso, y de 4.265.892 Unidades de Fomento, en el segundo. La autorización a que se refiere este inciso se materializará mediante uno o más decretos supremos

expedidos a través del Ministerio de Hacienda.

Una vez extinguidas las obligaciones a que se refiere el inciso anterior, mediante igual procedimiento y dentro del mismo plazo, el Presidente de la República podrá condonar las obligaciones de reembolso originadas en aplicación de los artículos 2° y 11 de la ley N° 20.206.

Copias de estos decretos serán enviadas a las Comisiones de Hacienda del Senado y de la Cámara de Diputados, dentro de los quince días siguientes al de su total tramitación.

Artículo Segundo Transitorio.- Para aquellas zonas referidas en la letra b) del artículo 3° de la presente ley, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones convocará a los concesionarios y prestadores de servicios de transporte público remunerado de pasajeros a procesos de negociación, destinados a modificar las tarifas y, o estándares de servicio, a fin de poder incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Las adecuaciones que se realicen a las tarifas considerarán como base las tarifas reales cobradas a los usuarios de transporte público y no los máximos establecidos contractualmente. Adicionalmente, las adecuaciones de tarifas deberán considerar el ajuste del porcentaje de la tarifa a estudiantes. La forma en que será calculada la adecuación de tarifa será establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 3°, letra b).

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones deberá contar con la asesoría del Panel de Expertos a que se refiere el artículo 14, al que le corresponderá pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la negociación a que se refieren los incisos primero y segundo del presente artículo.

Artículo Tercero Transitorio.- Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2° de la presente ley. Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2°. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del aporte especial y del aporte especial adicional, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y

LEY 20696
Art. 1 N° 13
D.O. 26.09.2013

desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Los recursos de este aporte especial correspondientes a la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto serán transferidos en la forma señalada en la letra a) del artículo 3° de esta ley, sin más trámite o requisito que la aprobación de las transferencias correspondientes. Con todo, podrá aplicarse a este aporte y al subsidio establecido en el literal i) del artículo 2° lo dispuesto en el inciso final del artículo 3° de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 10%. Los recursos de este aporte especial correspondientes a las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, serán transferidos al Fondo al cual hace referencia el artículo cuarto transitorio de esta ley.

El Panel de Expertos creado en el artículo 14° de esta ley, cada dos años y a partir del año 2014, convocará a entidades especializadas a la realización de un estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sobre la base de objetivos específicos concordados entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda. Lo anterior, con el objeto general de evaluar el funcionamiento del sistema, su eficiencia, sus costos y la pertinencia y montos de los subsidios y aportes establecidos en esta ley, en base a lo cual podrá proponer un ajuste a los montos de subsidio, para su consideración en la discusión del correspondiente proyecto de Ley de Presupuestos del Sector Público. El citado estudio deberá ser entregado a más tardar el 31 de agosto del respectivo año, y tendrá carácter público.

Con cargo a los recursos del aporte especial adicional que se contemplan en este artículo, y previo a la distribución a que se refiere el inciso segundo, conforme se establezca en la respectiva ley de Presupuestos del Sector Público, concédese durante los años 2015, 2016 y 2017 un reembolso equivalente a 5 unidades tributarias mensuales a los propietarios de taxis colectivos que, al 31 de marzo de los precitados años se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros y que permanezcan inscritos en dicho registro a la fecha de solicitar el mismo.

En el evento de que, con posterioridad al 31 de marzo de cada uno de los años señalados en el inciso anterior, se haya procedido al reemplazo de un taxi colectivo en el referido registro, por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingrese al registro en reemplazo del que sale, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente en dicho

LEY 20696
Art. 1 N° 14
D.O. 26.09.2013
Ley 20877
Art. 1 N° 9, a), i)
D.O. 30.11.2015
Ley 20877
Art. 1 N° 9, a),
ii)
D.O. 30.11.2015

Ley 20877
Art. 1 N° 9, b)
D.O. 30.11.2015

Ley 20877
Art. 1 N° 9, c)
D.O. 30.11.2015

registro al momento de la solicitud del reembolso.

Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito también por el Ministro de Hacienda, determinará la forma de hacer efectivo el reembolso, en el que se establecerán los términos, condiciones, modos de acreditar los requisitos, tales como la exhibición del permiso de circulación, certificados de revisión técnica y emisión de gases vigentes, plazos para acceder a este, el cronograma, procedimiento y forma de pago, por parte del Servicio de Tesorerías y demás normas pertinentes para su correcto otorgamiento. Este reglamento deberá ser dictado dentro de los treinta días siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial.

Artículo Cuarto Transitorio.- Créase el Fondo de Apoyo Regional, para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, en adelante el Fondo, el cual se financiará con las transferencias de los aportes señalados en el artículo Tercero Transitorio y con los recursos establecidos en el artículo 2º, literal ii), descontados los montos a que se refieren los artículos 3º, letra b), 4º y 5º.

Mediante uno o más decretos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos además por los Ministros del Interior y Seguridad Pública y de Hacienda, se regulará la operación, condiciones, destino y distribución de los recursos del Fondo. Dichos decretos deberán establecer los criterios y mecanismos de distribución de los recursos entre las iniciativas sectoriales y las de los gobiernos regionales; y la forma a través de la cual, dentro del marco de sus atribuciones, éstos priorizarán y definirán los proyectos que serán financiados con los recursos del Fondo.

Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo tendrán los destinos que a continuación se indican, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social:

1.- Grandes Proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los que podrán involucrar más de una región y más de un período presupuestario. Entre estos proyectos podrán incluirse:

a) Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales estarán facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso deberá considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra, garantizando su posterior renovación por buses, minibuses, trolebuses y taxibuses de menor antigüedad. Sin perjuicio de la conversión en chatarra señalada precedentemente, los Gobiernos Regionales podrán ordenar la conservación de determinados buses, minibuses, trolebuses y taxibuses para efectos de investigación histórica o para su exhibición

LEY 20696
Art. 1 N° 15
D.O. 26.09.2013

en museos. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir los buses, taxibuses, minibuses y trolebuses que quedarán incluidos en el programa; debiendo éstos encontrarse operativos para el transporte público remunerado de pasajeros durante los últimos tres años contados desde la fecha de publicación de esta ley. Asimismo, los Gobiernos Regionales podrán convocar a programas de modernización del transporte público mayor y taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente. Los vehículos beneficiados con los programas a que se refiere este literal deberán prestar servicios de transporte público de pasajeros por, al menos, 48 meses contados desde el otorgamiento del beneficio. El incumplimiento de esta exigencia, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito, obligará al beneficiario a restituir la suma percibida, reajustada de conformidad a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o la entidad que lo reemplace, entre el mes anterior a aquél en que se percibió y el que antecede a su restitución. La devolución deberá materializarse dentro de un plazo de sesenta días hábiles contado desde que haya quedado establecido el precitado incumplimiento por la Subsecretaría de Transportes.

b) Infraestructura para el transporte público y su modernización, tales como diseño e implementación de planes de mejora del transporte público, de inversión en infraestructura para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas.

c) Cualquier otro proyecto de inversión, distinto de los señalados anteriormente, los que se deberán fundar en la relevancia de dichas inversiones para la región o regiones.

Los proyectos señalados en los literales b) y c) precedentes deberán cumplir con las normas sobre evaluación contempladas en el artículo 19 bis del decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado, así como con la demás normativa aplicable al respecto.

2.- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, destinado a financiar su sustentabilidad económica a través del financiamiento de mejoras realizadas en las condiciones técnicas y de calidad de prestación de los servicios, entre otros. Las normas necesarias para su implementación y operación se establecerán en un decreto dictado por el Ministro de

Ley 20877
Art. 1, N° 10
D.O. 30.11.2015

Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda.

En el evento que existan recursos remanentes en el Fondo hasta dos años después del término de los aportes especiales, serán traspasados a la Partida Tesoro Público.

Artículo Quinto Transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior, en su caso, proporcionarán, de la misma forma indicada en el artículo 6° de la presente ley, a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos del Congreso Nacional, un informe trimestral del destino de los recursos a que se refieren los artículos segundo y tercero transitorios de la presente ley, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República y demás organismos fiscalizadores, según corresponda.

Artículo Sexto Transitorio.- El mayor gasto que represente durante el año 2009 la aplicación de la presente ley desde su publicación, incrementará, en el monto que resulte, la suma del valor neto correspondiente a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 20.314, y se financiará con cargo a reasignaciones presupuestarias y con el incremento de los ingresos provenientes del Tesoro Público.

Artículo Séptimo Transitorio.- Autorízase al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, por única vez, el beneficio establecido en el artículo 4° letra b) de la presente ley se sustituya por un bono a ser entregado en forma directa, y en conformidad a lo que se establezca en el reglamento a que se refiere el artículo 2° y en el reglamento mediante el cual se determine la fórmula de cálculo del subsidio, a que se refiere el artículo 4°, y sólo después de haber concluido para la mayoría de las ciudades con licitación a la fecha de publicación de esta ley el proceso de negociación a que se refiere el Artículo Segundo Transitorio. Para efectos del pago y resolución de controversias se estará a lo dispuesto en el artículo 4°.

Tratándose del personal de las instituciones públicas centralizadas y descentralizadas, con excepción de aquellas a que se refiere el inciso cuarto del artículo 32 del decreto con fuerza de ley N°150, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, de 1982, que tengan derecho al subsidio referido en el presente artículo, el pago se realizará conjuntamente con la remuneración correspondiente.

De constatare infracciones al presente artículo, se aplicarán las sanciones que dispone el inciso final del artículo 8° de la presente ley.

Artículo Octavo Transitorio.- La disminución de tarifas que se produzca como consecuencia de la entrega del

subsidio que establece esta ley, en caso alguno significará una disminución en el monto total de la remuneración percibida por la misma jornada de trabajo por los trabajadores que se desempeñan como conductores. Para estos efectos, se entenderá que existe disminución, cuando el trabajador percibiere un monto inferior por concepto de remuneración que la que habría percibido previo a la existencia y entrega de los subsidios establecidos en esta ley. Con todo, las partes podrán convenir modificaciones en los componentes que integran la remuneración a fin de evitar que la disminución de tarifas impacte negativamente en la misma.

Artículo Noveno Transitorio.- Para efectos de establecer una gradualidad en el cambio de los miembros del Panel de Expertos, los expertos nombrados por primera vez según el artículo 16 de la presente ley lo serán por el plazo que a continuación se indica: uno de los expertos nombrado por primera vez por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por el Consejo de Alta Dirección Pública, durará en su cargo seis años y el otro dos años. El tercer integrante nombrado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, a partir de una terna propuesta por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de las Facultades de Economía y Administración de las universidades que se encuentran acreditadas de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129, durará cuatro años. En todos los casos, el plazo se contará desde que asuman sus cargos los tres miembros del primer Panel de Expertos, en conformidad a la presente ley y en la fecha que establezca el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. En dicha fecha deberán también estar designados los reemplazantes del Panel de Expertos en conformidad al procedimiento establecido en el artículo 16 de la presente ley.

Artículo Décimo Transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de esta ley, hasta el año 2022, el Panel de Expertos a que hace referencia dicho artículo deberá determinar, para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto, el nivel de tarifas de forma que su evolución sea consistente con el monto del aporte especial y el subsidio permanente señalados en los artículos Tercero Transitorio y 2° de esta ley.

LEY 20696
Art. 1 N° 16
D.O. 26.09.2013

Artículo Undécimo Transitorio.- El mecanismo de reajuste de tarifas contemplado para el Sistema de Transportes de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo vigente a la fecha de publicación de esta ley, se suspenderá con la aplicación de ésta. Con todo, dicha suspensión en caso alguno comprende los mecanismos de reajustabilidad establecidos en el artículo 14 de la presente ley.

Artículo Duodécimo Transitorio.- Todas las licitaciones de uso de vías que se efectúen con posterioridad a la presente ley en aquellas vías que a la entrada en vigencia de esta ley hayan sido objeto de un proceso de licitación previo, deberán contemplar en el siguiente proceso de licitación lo señalado en el artículo 3° de la ley N° 18.696 y sus modificaciones, en cuanto a que al menos uno de los estudios a que hace referencia dicho artículo deberá ser ejecutado por un organismo privado o universidad reconocida por el Estado".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 1 de septiembre de 2009.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidenta de la República.- René Cortázar Sanz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Andrés Velasco Brañes, Ministro de Hacienda.- Patricia Poblete Bennett, Ministra de Vivienda y Urbanismo.- Sergio Bitar Chacra, Ministro de Obras Públicas.- Paula Quintana Meléndez, Ministra de Planificación.- Edmundo Pérez Yoma, Ministro del Interior.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Álvaro Henríquez Aguirre, Subsecretario de Transportes (S).