

Subsecretaría de Transportes
División de Normas y Operaciones

**Informe de Consulta Pública
Nuevo Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público
Remunerado de Pasajeros**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está llevando a cabo un proceso de mejora de su función reguladora, dentro de lo que destacan la elaboración del nuevo Reglamento de los Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, que reemplazará al Decreto Supremo N° 212, de 1992, y del Decreto Supremo N° 211, de 1995, ambos de este Ministerio. De acuerdo a lo anterior y con el objetivo de recopilar las opiniones y recomendaciones de los representantes de las instituciones que tienen relación con la normativa anteriormente indicada y de la ciudadanía en general, es que se realizó un proceso de consulta pública.

Cabe destacar que el proceso de consulta pública, que se encuentra regulado en la Ley N° 20.500, sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública, ha demostrado, hasta hoy, ser un mecanismo transparente, participativo y eficiente, legitimando la toma de decisiones a través de la participación de todos los actores involucrados, esto es, gremios, industria del transporte, sociedad civil, usuarios, entre otros, sin exclusión de ninguno y no respondiendo a criterios de centralización o grupos de intereses particulares, sino más bien abierto a todos aquellos que deseen participar.

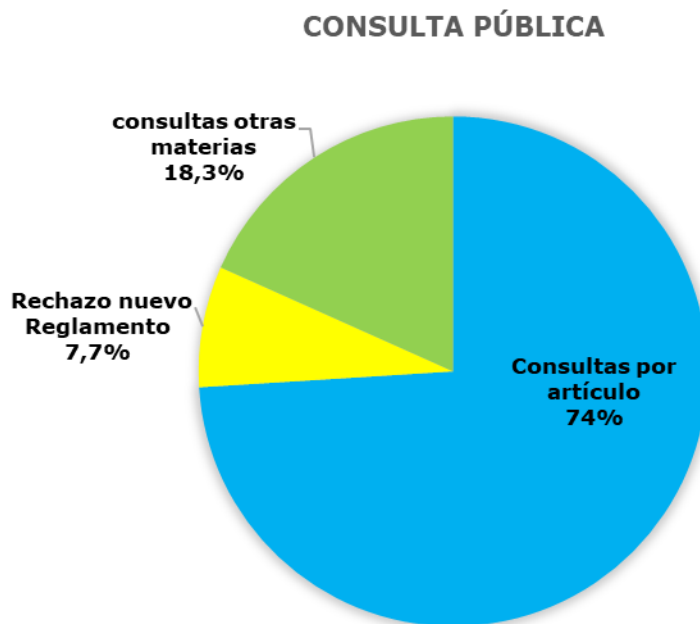
En este orden de ideas, con fecha 23 de julio, se dio inicio al período de consulta pública de la propuesta de Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, publicada en el siguiente link <https://www.subtrans.gob.cl/consulta-publica-reglamento-ds-212/>. Este proceso originalmente se extendería hasta el 7 de agosto, pero dada las altas solicitudes fue extendido al 31 del mismo mes y nuevamente hasta el 30 de septiembre de 2021.

Cabe recalcar la amplia participación de los diversos actores relevantes del transporte público de pasajeros en el proceso de consulta pública. Se recibieron 318 ingresos, los que incorporaron 677 consultas, dentro de las que destacan aquellas relacionadas con las Condiciones de Operación de los Servicios Nacionales de Transporte Público Remunerado de Pasajeros; Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros; principios fundamentales; Garantías de los servicios y las normas relativas al cobro de garantía; Facultades de las Secretarías Regionales; Sanciones; Disposiciones Generales y Planes Piloto, entre otros.

El presente documento contiene los resultados del proceso de consulta pública y da cuenta de los temas surgidos, tanto en forma de observaciones, preguntas, comentarios o como sugerencias. Asimismo, contiene algunas cifras cuantitativas del proceso.

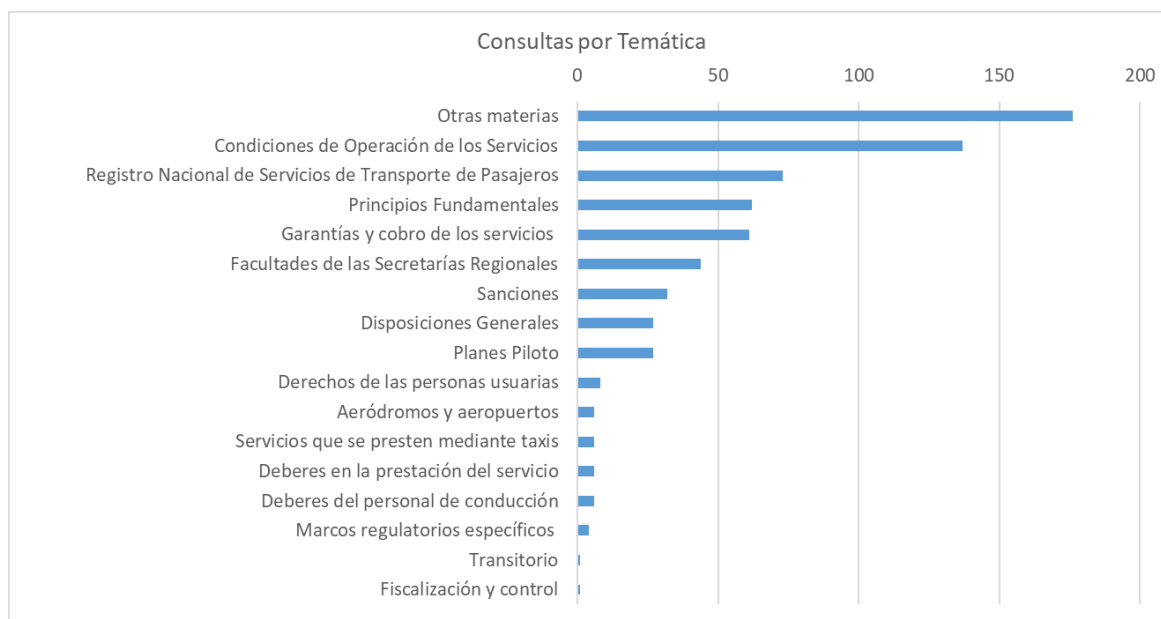
Del análisis preliminar de los datos obtenidos en el referido proceso de consulta, se puede señalar que 124 consultas, que representan el 18,3% del total (677), están enfocadas en materias que no son parte de la propuesta de reglamento y por tanto no han sido incorporadas en el diagnóstico del presente informe; algunos ejemplos de estos casos son: consultas relacionadas con el bono de apoyo y el préstamo estatal solidario establecido en favor de los microempresarios y conductores de transporte remunerado de pasajeros, autorización de traslado de vehículos entre Registros Regionales de Servicios de Transporte de Pasajeros, operación de servicios de taxis, pago de tarifa, entre otros.

Por otra parte, se recibieron 52 comentarios, que representan un 7,7% de las consultas recibidas, que rechazan el cambio de normativa, pero sin entregar ningún antecedente o argumento que justifique dicha posición, y por tanto no es posible realizar un análisis de estos casos. Ambos ítems representan un 26% del total de consultas, lo que deja un 74% restante, referidas específicamente a la propuesta de reglamento.



NÚMERO DE CONSULTAS POR TEMÁTICA

TEMÁTICA	Número de consultas	%
Otras materias	176	26%
Condiciones de Operación de los Servicios	137	20%
Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros	73	11%
Principios Fundamentales	62	9%
Garantías y cobro de los servicios	61	9%
Facultades de las Secretarías Regionales	44	6%
Sanciones	32	5%
Disposiciones Generales	27	4%
Planes Piloto	27	4%
Derechos de las personas usuarias	8	1%
Aeródromos y aeropuertos	6	1%
Servicios que se presten mediante taxis	6	1%
Deberes en la prestación del servicio	6	1%
Deberes del personal de conducción	6	1%
Marcos regulatorios específicos	4	1%
Transitorio	1	0%
Fiscalización y control	1	0%
TOTAL GENERAL	677	100%



A continuación, se da respuesta general a los distintos puntos consultados según la estructura presentada del reglamento.

I. CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

A. CONDICIONES DE OPERACIÓN

La materia relacionada con condiciones de operación de los servicios, fue uno de los ítems más consultados en el proceso, registrándose un total de 137 consultas; en particular, el tema relacionado con disposiciones específicas de los servicios de transporte, fue el más abordado.

Algunos de los temas más planteados son o dicen relación con: la forma en que se encuentra planteada la nueva normativa, que las exigencias operacionales establecidas son propias de contratos específicos en perímetros de exclusión, concesiones o licitaciones, problemas con la exigencia de terminales y aclaración respecto de que los vehículos no podrán estar inscritos en dos registros, independiente de la materia que estos normen, con el objeto de evitar, duplicidad de inscripción. De igual manera, se hace mención a la mejora regulatoria y solicitan aprovechar la oportunidad para avanzar hacia un Registro Nacional único, y cuyo funcionamiento sea esencialmente digital, lo que iría en línea con el principio de uso de tecnologías, planteado en la misma propuesta.

Otras materias consultadas, dicen relación con: establecer atribución para que los responsables de servicios interurbanos puedan solicitar a los usuarios la acreditación de identidad, para efectos de confeccionar el listado de pasajeros; hacer uso obligatorio de una credencial de los conductores y hoja de ruta estándar vinculada a la Placa Patente Única del vehículo, con el objeto de poder contar con un registro de conductores; ampliar la vigencia de autorización de los servicios y sus respectivos certificado de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros; evaluar la obligatoriedad de que los servicios cuenten con certificación de la Norma ISO 9001, con el objeto de implementar y mejorar la eficacia mediante un sistema de gestión de calidad al interior de los servicios de transporte público.

En materias relacionadas con servicios de taxi, se solicita que, mientras se realiza el proceso de reemplazo de un vehículo, se entregue un documento provisorio que permita seguir trabajando, ya que actualmente se pierden muchos días sin generar recursos y, en algunos casos, afecta la continuidad del servicio.

Otro tema concerniente a servicios de taxi, es la exigencia de cambio de color de los vehículos, al respecto se requiere eliminar la exigencia de presentar ante la Seremitt respectiva el certificado de inspección visual emitido por una PRT, y que, en cambio, solo sea requisito presentar la solicitud de cambio de color en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación (SRCeI). Agregan a lo anterior, que los costos totales o parciales, asociados al cambio de color, no tengan que ser asumidos por el propietario del vehículo, sino que éste sea con aportes estatales. Además, argumentan que, al no haber fiscalización para vehículos particulares que presten servicios de transporte de pasajeros, no tiene sentido el cambio de color, ya que igual se realiza transporte informal.

Por otro lado, se hace mención a que los servicios de transporte público remunerado de pasajeros de tipo colectivo, no podrán cumplir con la condición de operación de "prestar servicios permanentemente"; y que se hace innecesario aplicar tecnología en los servicios denominados "De interconectividad".

Respecto de la normativa, se ha solicitado se fijen criterios objetivos en cuanto a velocidades máximas del trazado, que permitirán transportar personas usuarias de pie, debiendo las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones tener un rol fiscalizador respecto del cumplimiento de estos requisitos y no de toma de decisiones.

Como aspectos generales, se pide precisar si el modo de anunciar el horario y ruta de servicio, puede ser mediante distintos modos al "cartel"; si la modalidad de taxi ejecutivo también deberá portar un letrero que señale la capacidad máxima de pasajeros. También se solicita aclarar cuáles servicios deben informar la tarifa; qué pasará con los actuales servicios de transporte de modalidad rural; y finalmente definir expresamente el concepto de "acompañante", "buen Trato" y "vehículo impedido".

De acuerdo a lo anteriormente expuesto y considerando los temas planteados sobre el "Título IV Condiciones de Operación de los Servicios Nacionales de Transporte Público Remunerado De Pasajeros", se señala, como concepto general, que la nueva normativa cumple una función de mejora regulatoria, estableciéndose una estructura por títulos y articulado coherente, incluyendo, entre otros aspectos, definición de conceptos y lenguaje inclusivo. Por otro lado, se establecen nuevos tipos y modalidades de servicios de transporte público, disponiéndoles, de manera general y específica, condiciones de operación, lo anterior con el objeto de garantizar un estándar nacional en la prestación de los mismos.

Respecto de materias relacionadas con marcos regulatorios específicos, tales como, perímetros de exclusión, licitación de vías o condiciones de operación, cabe informar que, al igual que en la actual normativa, sus condiciones de operación estarán contenidas en sus respectivas regulaciones, siendo el marco general supletoria a éstas.

Respecto de evaluar la posibilidad de emitir un "permiso provisorio" para aquellos vehículos, cuyo proceso de inscripción en el Registro Nacional se encuentra en trámite, se señala que esta materia será abordada a nivel de procedimiento.

Se hace necesario que en la actual regulación se generará un catastro de conductores, el cual será parte del Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Respecto a contar con un registro de conductores, escapa de las facultades otorgadas a este Ministerio ya que es materia de Ley.

En tanto, en materia de vigencia de los Certificados de Inscripción, se ha recogido la necesidad del sector, de ampliar la vigencia de certificados de inscripción de 36 a 48 meses.

En relación a avanzar en un Registro Nacional digital y único, cabe señalar, como primer punto, que un número importante de trámites contemplados en la nueva regulación podrán realizarse en línea, lo anterior con el objeto de seguir fortaleciendo el proceso que en la actualidad se encuentra implementado. Por otro lado, el Registro Nacional será único, pero administrado a nivel regional por cada una de las respectivas Secretarías Regionales.

En otro orden de ideas, a propósito de la exigencia de solicitar un certificado de inspección visual a los vehículos con los cuales se prestan servicios de taxi, para efectos de autorizar su cancelación del Registro Nacional por reemplazo, se debe señalar que dicha exigencia va en línea con la nueva regulación del Registro de Vehículos

Motorizados, esto es el Decreto Supremo N° 22, de 2020, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, que establece que "la solicitud de alteración del color de un vehículo deberá fundarse en un certificado actualizado de revisión técnica o certificado de inspección visual, emitidos por una Planta de Revisión Técnica autorizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones". Ahora bien, la nueva regulación dispone, como condición de operación, que el nuevo color del vehículo saliente, debe ser distinto al de los colores identificatorios de los servicios de taxis.

A propósito de la solicitud de aclarar o indicar específicamente qué debe entenderse por "prestar servicio permanentemente", exigencia que es establecida a los vehículos que componen la flota de un servicio, se señala que la nueva propuesta mejora el concepto, indicando específicamente que dicha exigencia corresponderá a "no dejar de operar durante, al menos, 30 días corridos". Sobre la posibilidad de exigir normas ISO como parte de las exigencias de operación y prestación de los servicios, en esta oportunidad, se ha desestimado incorporarla, dado que su aplicación conlleva un alto costo de implementación.

En cuanto a los pasajeros de pie, se replantea la condición de operación para servicios de modalidad suburbana y de interconectividad. Para la primera modalidad se establece, como regla general, que no podrán transportarse pasajeros de pie durante la prestación del servicio; en cambio los servicios de interconectividad, como regla general, podrán transportar pasajeros de pie. En ambos casos se dispondrá facultad a las Secretarías Regionales para que, por razones fundadas, dispongan una medida contraria; no obstante, lo anterior, el procedimiento y reglas aplicables para estos casos será establecida por la Subsecretaría de Transportes.

Respecto a los planteamientos de subsidios en las diferentes temáticas, este reglamento no puede regular sobre la materia, debido a que el Ministerio de Transportes y Transportes no tiene atribuciones para la entrega de subsidios distintos a los otorgados por la Ley N° 20.378.

En materia de modificaciones y adaptaciones a las estructuras de los vehículos, estas serán incluidas en otro cuerpo normativo.

B. ELIMINACIÓN MODALIDAD TAXI DE TURISMO

La propuesta de reglamento publicada, planteaba establecer solo dos modalidades de servicios del tipo individual, esto es taxis básicos y taxis ejecutivos, para este último caso, se ampliaba la actual definición de la modalidad, de modo tal de incorporar los servicios de taxi de turismo; lo anterior, con el objeto establecer características operacionales determinadas por la forma en la que se accedía el servicio y por otro lado ampliar el campo laboral y ocupacional de los servicios de taxis de turismo. La propuesta consideraba, además, una etapa transitoria en donde los actuales taxis de turismo podían elegir en que modalidad de servicio quedarían.

No obstante, lo anterior y en consideración al importante número de consultas que se recibieron sobre esta materia, se ha decidido establecer 3 modalidades de servicios del tipo individual, taxi básico, taxi ejecutivo y taxi de turismo.

II. REGISTRO NACIONAL DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

A. MECANISMO TECNOLÓGICOS Y PLANES PILOTO

Otra de las materias que generó dudas en la opinión de la ciudadanía fue el tema de los mecanismos tecnológicos y planes piloto, lo que representa un 15% de las consultas, ya que al parecer no quedaba claro cuáles serían las exigencias de estos nuevos sistemas y si irían aparejados de subsidios entregados por parte del Estado, ya que su incorporación como exigencia va asociada a aumentos en los gastos por parte de los operadores.

A pesar de que existe una buena recepción de parte de los operadores de taxis que prestan servicio individual, de poder optar a usar diferentes alternativas para el cálculo de la tarifa, se solicita, que la opción de optar por la tarifa convencional, quede vinculada siempre al uso del taxímetro o del mecanismo tecnológico, con el objeto de evitar malas prácticas y en beneficio de los principios que plantea la misma propuesta de tecnología e información al usuario.

Respecto de la obligación de informar con 30 días de anticipación las variaciones de tarifa, resulta un problema según lo mencionado, ya que, impide que la industria pueda reaccionar de manera rápida y eficiente ante la variación de los precios en insumos

Por otro lado, y como parte de las solicitudes que se realizaron, está la de una mayor fiscalización a quienes trabajan con aplicaciones, prestando servicios de transporte de pasajeros, sin estar autorizados para poder hacerlo.

Asimismo, se solicitó aclarar el tema de los planes piloto, ya que no queda estipulado en la propuesta de reglamento que modalidades podrán realizar planes piloto ni las exigencias y requisitos que a estos se le solicitarán. De igual manera se solicita aclarar el artículo 36 respecto a las inscripciones temporales de los planes pilotos, que a solicitud del responsable del servicio pueden pasar a inscripciones definitivas

Se carece de facultades para regular aplicaciones tecnológicas de transportes, sin perjuicio de lo anterior, se encuentra en tramitación el Proyecto de Ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten (Boletín N° 11.934/15)

En materia de cumplir con la exigencia de mecanismos tecnológicos, cabe indicar que tiene por objeto acreditar que los planes operacionales propuestos por los operadores se están cumpliendo, dado lo anterior, se ha modificado la propuesta de reglamento en relación a la fiscalización de los mismos.

Tal como se menciona anteriormente, los subsidios, no son materia de este Reglamento.

En relación a los planes pilotos estos tienen por objeto estudiar, analizar y monitorear parámetros del servicio, de sus conductores, de la interacción con la vía por la que circulan, las personas usuarias del mismo y con sistemas inteligentes de transporte (ITS), cuyas conclusiones pueden resultar necesarias para avanzar con su desarrollo o aplicación en la regulación en materia servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

Con respecto al uso de la tarifa convencional, esta cambia a tarifa convenida, se recoge la solicitud de que vaya asociada siempre al uso del taxímetro o del mecanismo

tecnológico, que corresponda, para el cálculo de la misma, y se define que la tarifa convenida puede ser utilizada solo para viajes especiales.

III. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

A. USO DE LAS BICICLETAS PÚBLICAS

Del total de consultas, solicitudes y comentarios recibidos, una buena proporción solicitó la incorporación de las bicicletas públicas como una nueva modalidad de servicio transporte público del tipo individual, lo anterior, fundamentalmente con el objeto de poder recibir subsidios de la Ley N°20.378.

Al respecto, si bien las "bicicletas públicas" podrían ser consideradas como un servicio, éste no cumple con las características establecidas para los servicios terrestres de transporte público remunerado de pasajeros. En este orden de ideas, las "bicicletas públicas" son más bien un servicio a través del cual se pone a disposición un vehículo no motorizado a un público usuario a cambio de una tarifa (semejante a un arriendo de vehículo), en consecuencia, este modo de transporta no puede ser considerado como una modalidad de servicio en la nueva regulación.

Ahora bien y en consideración al aumento en la partición modal de este modo, se amplía el Principio de Integración de la propuesta original, estableciendo que los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, propenderán a la integración física y tecnológica con otros modos de transporte.

IV. GARANTÍAS DE LOS SERVICIOS Y LAS NORMAS RELATIVAS AL COBRO DE GARANTÍA

A. GARANTÍAS

Una de las materias con un alto número de participación en el proceso de consulta pública, fue la relacionada con garantías, registrándose un total de 61 consultas, lo que representa un 9% del total de registros.

Como requerimiento recurrente se plantearon preguntas sobre la falta de claridad respecto a la determinación del monto de garantía e incertidumbre del cobro, argumentando que la redacción de la propuesta da diversas interpretaciones, solicitando quede expresamente indicado, en el reglamento, los montos. Aunque existen referencias al cobro de la boleta de garantía, la propuesta no señala específicamente cuál es el procedimiento para hacerlo efectivo. De igual manera se cuestionan las facultades entregadas a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones respecto de rechazar servicios

Mencionan que el cobro de una tarifa distinta de lo establecido por los operadores e informado a la Secretaría Regional Ministerial, no debe ser causal de una amonestación a los operadores. También deben existir responsabilidades individuales que no están directamente relacionado al objetivo de la Organización.

En atención a los antecedentes recabados en el proceso, se replantea el Título XIV estableciendo, en la regulación, el detalle de los montos asociados a las garantías que deberán presentar los servicios de transporte, según el siguiente detalle:

Modalidad Servicio	Tipo de servicio	Vehículo con el que se presta el servicio	Monto	Forma	Reglas de modificación de flota
Local y suburbano	Colectivo	Todos salvo vehículos de alquiler	3 UF	Por vehículo que compone la flota operativa del servicio	No aplica
Local y suburbano	Colectivo	Vehículos de alquiler	1 UF	Por vehículo que compone la flota operativa	No aplica
De interconectividad	Colectivo	Todos	3UF	Por vehículo que compone la flota inscrita del servicio	Si son más de 6 vehículos de la flota inscrita y ésta aumenta en un 15%, deberá renovarse la garantía por el monto equivalente a la nueva flota inscrita
Interurbano	Colectivo	No aplica	3 UF	Por vehículo que compone la flota inscrita del servicio.	Si son 21 a 50 vehículos de la flota inscrita y ésta aumenta en un 15%, deberá renovarse la garantía por el monto equivalente a la nueva flota inscrita. Si son 51 a 100 vehículos de la flota inscrita y ésta aumenta en un 10%, deberá renovarse la garantía por el monto equivalente a la nueva flota inscrita. Si son 101 o más vehículos de la flota inscrita y ésta aumenta en un 5%, deberá renovarse la garantía por el monto equivalente a la nueva flota inscrita.

Adicionalmente se señala que la garantía no le será exigible a los servicios del tipo aeropuertos, así como tampoco a los servicios del tipo individual.

Por otro lado, las sanciones asociadas a la Amonestación de los servicios, no tendrán cobro de garantía.

V. SANCIONES

Durante el proceso, pudo observarse también reparos en relación a la proporcionalidad de las sanciones contempladas en la propuesta, éstas equivalen al 5% del total. Algunos de los argumentos dicen relación con la implementación de la exigencia de entregar una garantía, y el cobro del total o parte de ella ante cualquier tipo de sanción.

Se ha manifestado la posibilidad de ver si pueden aplicarse más sanciones que cobros de garantía, argumentando que a los operadores les afecta más que no les permitan prestar servicios a que se les sancione de manera monetaria.

Otra de las consultas o sugerencias recibidas, tenían relación con las sanciones aplicadas a los conductores de los vehículos, solicitando que también estén definidas las reglas

que les son aplicables por una mala conducción, conducta o cobro indebido a pasajeros que tiene acceso a tarifa rebajada, entre otras.

Se solicita se revise el efecto, que la acumulación de ciertas amonestaciones, de aspectos del día a día, pueden acarrear sanciones mucho más graves.

Como dudas generales, se encuentran las sanciones asociadas a voceros; aclarar lo que se entiende como "causas justificadas" que exceptuarían de una sanción, cuando no se cumple el plan operacional.

- a. De acuerdo a lo anteriormente expuesto, podemos señalar que las sanciones establecidas en la propuesta de regulación, fueron evaluadas y clasificadas de acuerdo a gravedad de éstas, quedando de la siguiente manera Amonestación.
- b. Suspensión del vehículo.
- c. Suspensión de la unidad de servicio en los servicios de tipo colectivo.
- d. Suspensión del conjunto operativo – De la suspensión de la unidad de servicio, en los servicios del tipo individual.
- e. Cancelación del vehículo.
- f. Cancelación de la unidad de servicio en los servicios de tipo colectivo.
- g. Cancelación del conjunto operativo – De la suspensión de la unidad de servicio, en los servicios del tipo individual

VI. FACULTADES DE LAS SECRETARÍAS REGIONALES

A. FACULTADES DEL SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Quienes realizaron consultas dentro de esta materia, solicitan que el rol de los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones sea solo de fiscalizar, así no se generan criterios diferentes en las diferentes regiones y en su generalidad, se solicita rebajar sus funciones, sobre todo en relación con la aprobación y rechazo de recorridos y regulación de actividades.

Por otro lado, solicitan esclarecer porque se le entregan facultades al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones para rechazar ciertos servicios y que se implanten mecanismos de reclamo ante los tribunales de justicia.

La regulación tiene por objeto garantizar el estándar mínimo con el que deberán contar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros; ahora bien, en pro de la política de descentralización se entregan una serie de facultades a los Seremitt para que, en virtud de la realidad regional, puedan establecer algunas condiciones operacionales específicas. No obstante, lo anterior, algunas facultades estarán condicionadas a algunas directrices que establecerá la Subsecretaría de Transportes.

VII. DISPOSICIONES GENERALES

A. DEFINICIONES

Respecto de este título las preguntas más frecuentes estuvieron relacionadas con la aclaración o definición de ciertos conceptos como: servicio; año móvil; certificado de inscripción; inscripción temporal; servicio colectivo; servicio taxi ejecutivo; vehículo de alquiler; servicio de interconectividad; plan operacional, entre otros.

De igual manera se pidió explicar porque existe normativa distinta para el transporte aéreo, la cual no puede ser aplicada a ciertos servicios de transporte público de pasajeros.

Por otro lado, se plantea que los criterios generales establecidos en la propuesta, se aplican de manera indiscriminada al transporte rural (suburbano) e interurbano, estén o no en alguna de las situaciones antes indicadas en el numeral anterior.

Como consecuencia de lo observado dentro del proceso de consulta pública, se ha determinado plantear una nueva redacción de conceptos.

VIII. OTROS

De manera general se realizaron consultas, comentarios y sugerencia en materia de normas aplicables a los servicios, derechos de las personas, servicios de transporte público desde y hacia aeródromos y aeropuertos, deberes del personal de conducción, marcos regulatorios específicos, deberes en la prestación de los servicios, fiscalización y control, las cuales, entre todas, no superaron el 6% del total de registros recibidos.

Se sugiere eliminar aquellos derechos que se encuentran protegidos en la Ley de Protección al Consumidor. Se hace presente que el catálogo de derechos que se encuentran en la Ley de Protección al Consumidor; establece una magistratura especializada para resolver las vulneraciones que afecten a los consumidores. La amplitud de los conceptos empleados en el título de Derechos de las Personas Usuarías, podría ser una fuente de fricción entre las empresas y los fiscalizadores, quienes además no son especializados en aspectos como los que se pretenden regular.

Se hace presente que existe una confusión en materia de fiscalización, muchos de los comentarios que llegaron hacen alusión a lo poco claro del rol fiscalizador que se da en la propuesta, no quedando claro que pasará respecto de los vehículos que ofrecen servicio de transporte de pasajeros no estando autorizados.

IX. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Se hace necesario mencionar que la implementación de esta reglamentación entrará en vigencia transcurridos 12 meses desde su publicación en el Diario Oficial, con excepción de las normas que expresamente se indican, que lo harán en los plazos que en cada caso se señalan.

Sin perjuicio de lo anterior, todos aquellos procesos que se encuentren en curso a la entrada en vigencia del nuevo reglamento, tales como, procedimientos administrativos sancionatorios, inscripciones, reinscripciones y reemplazos, continuarán conforme a lo dispuesto en la normativa vigente al momento de su iniciación.

Los Certificados de Inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros que se encuentren vigentes a la fecha de entrada en vigencia del nuevo Reglamento, se mantendrán hasta el vencimiento de estos, caducando sin más trámite. En consecuencia, los servicios autorizados bajo el alero del Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrán seguir prestándose hasta la fecha del vencimiento del Certificado de Inscripción referido.

Subsecretaría de Transportes
División de Normas y Operaciones

Por su parte, los responsables de servicio que deseen continuar prestando servicios de transporte público remunerado de pasajeros deberán solicitar, ante la Secretaría Regional correspondiente, la reinscripción de sus servicios conforme a las normas establecidas en el presente Reglamento, con al menos 60 días de anticipación al vencimiento del Certificado de Inscripción citado en el inciso precedente.

Mientras no se dicten los reglamentos que regularán las antigüedades, condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos de alquiler, y de condiciones de operación de los terminales, les serán aplicables las normas establecidas para las referidas materias contempladas en el Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Como Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones agradecemos a las organizaciones, gremios y personas que participaron activamente del proceso de consulta pública realizado.