

ORD. N° 403/059

ANT.: Oficio Reservado N° 397,
de 25 de Noviembre de
1983, del señor Ministro
de Transportes y Telecomunicaciones.

MAT.: Dictamen de la Comisión.

Santiago, **16 ENE 1984**

A : SENOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GENERAL DE BRIGADA AEREA DON ENRIQUE ESCOBAR RODRIGUEZ
BOMBERO SALAS N° 1390
SANTIAGO

DE: COMISION PREVENTIVA CENTRAL

1.- El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones ha remitido a esta Comisión el oficio del antecedente, en el cual expresa haber tomado debida nota del dictamen N°42/400/912, emitido por esta Comisión el 15 de Noviembre de 1983, relativo a modificaciones en el sistema vigente para la prestación de servicios de transportes en vehículos de alquiler.

Agrega el señor Ministro que con el objeto de que esta Comisión se pronuncie sobre las modificaciones a dicho sistema -distintas de las relativas a tarifas de los servicios mencionados- adjunta un proyecto de decreto que contiene las normas que ese Ministerio estima conveniente proponer, con el objeto de mejorar la calidad de los servicios que prestan los vehículos de alquiler.

2.- El proyecto consultado, en lo fundamental, introduce las siguientes modificaciones al sistema vigente para ejercer la actividad de taxista:

2.1. Exigencia, para incorporarse a dicha actividad, de un vehículo con un motor de, a lo menos,



1.700 c.c. de cilindrada y de una antigüedad no superior a dos años, contados desde la fecha de inscripción del mismo en el Registro de Vehículos Motorizados. Este último requisito no se exige cuando la incorporación de un vehículo tiene por objeto reemplazar otro de mayor antigüedad.

2.2. Supresión de la posibilidad actual de prestar servicio de taxi básico o colectivo, en forma distinta, la que se reemplaza por la alternativa elegida por el interesado. No se exigen autorizaciones especiales para prestar los servicios de taxi básico. En cambio, los servicios colectivos deben ser previamente autorizados por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, y se registrarán por las normas del Título II, letra A) del Decreto Supremo N° 100, de 1982, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en todo lo que les sea aplicable.

3.- Con fecha 30 de Diciembre de 1983, y ante una petición de esta Comisión, el señor Subsecretario de Transportes, mediante oficio reservado N°418, complementó la consulta antes mencionada, señalando los fundamentos que motivan las modificaciones reglamentarias propuestas.

3.1. En relación con las exigencias de antigüedad y cilindrada para incorporar un vehículo a la prestación del servicio de taxis, se hace presente que ellas corresponden a la necesidad de buscar un vehículo de mayor amplitud interior y de mayor capacidad de equipaje, lo que redundaría en una mayor comodidad para el pasajero. Asimismo, señala que los vehículos dotados con motores de mayor cilindrada poseen una mayor resistencia estructural.

De lo anterior se desprende, a juicio del mencionado Ministerio, que de la cilindrada del motor se pueden colegir las características de capacidad, comodidad y, en cierta medida, seguridad de un vehículo.

Agrega esa Secretaría de Estado que como existe una oferta más que suficiente de vehículos, y luego de haber analizado la composición del parque de vehículos de alquiler, se ha

estimado conveniente mejorar las condiciones generales de operación del servicio de taxis, restringiendo el tipo de vehículos que se autorice para integrarse al servicio.

Añade que, ante los diferentes requisitos que debe cumplir un vehículo de alquiler, se ha estimado que la única característica que da una idea total sobre un tipo de vehículo, es la cilindrada del motor, característica que tiene la propiedad de ser no discriminatoria, objetiva y de aplicación general.

Por las razones señaladas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha estimado oportuno restringir el acceso futuro a los servicios de alquiler, permitiendo que sólo puedan incorporarse al mismo los vehículos nuevos del tipo mediano grande, o mayores. Señala, al efecto, algunos de los modelos que podrían incorporarse a dichos servicios.

En lo relativo a la antigüedad exigida, hace presente el Ministerio que con el objeto de mejorar el nivel de calidad del servicio, es conveniente que se incorporen vehículos nuevos o relativamente nuevos.

3.2. En lo que se refiere a la supresión de la posibilidad de prestar servicio de taxi básico o colectivo en forma indistinta, se hace presente que ello obedece a la necesidad de diferenciar entre ambas modalidades, ya que cada una de ellas tiene características distintas.

El taxi colectivo realiza un servicio similar al de la locomoción colectiva y requiere de una reglamentación mínima para armonizar su operación con la de aquellos servicios.

Destaca el Ministerio consultante que la modificación propuesta posibilita la libre opción del operador para optar por prestar una u otra modalidad de servicio, y permite a éste modificar su opción las veces que estime convenientes, efectuando los cambios de color del vehículo y de taxímetro que correspondan, de acuerdo con las modificaciones reglamentarias propuestas.

4.- Examinado el proyecto, esta Comisión debe manifestar que no existen, a su juicio, inconvenientes, desde el punto de vista de la legislación sobre libre concurrencia, en lo relativo a la modificación consignada en el punto 2.2. precedente, esto es, la supresión de la posibilidad actual de efectuar indistintamente, los servicios de taxi básico o colectivo.

En cuanto a la exigencia de antigüedad y cilindrada para incorporar un vehículo a la prestación del servicio, esta Comisión debe manifestar que ella aparece como una fuerte limitación a la prestación del servicio de que se trata, que redundará en que sólo contadas personas puedan acceder a la actividad de taxista, constituyéndose, de ese modo, las disposiciones legales propuestas, en verdaderas barreras a la entrada a una actividad económica lícita, que esta Comisión debe representar al señor Ministro.

5.- En efecto, si se toma en consideración que en la actualidad las normas correspondientes exigen para estos vehículos una cilindrada no inferior a 900 c.c. y una antigüedad, considerada al momento de incorporarse por primera vez a la actividad, de 8 años, las condiciones propuestas parecen excesivas.

Desde el punto de vista de la libre competencia, toda limitación excesiva para el ejercicio de una actividad es contraria a aquélla. En la especie, la exigencia de un vehículo nuevo y de alta cilindrada, constituye un requisito de elevado capital mínimo, que es una barrera a la entrada a la actividad de que se trata, puesto que elimina a todos los que no cuenten con dicho capital mínimo.

Esta exigencia de antigüedad y cilindrada, que se constituye como una barrera a la entrada, parece, además, discriminatoria, si se considera que sólo será exigible para aquéllos que deseen incorporarse a la actividad, y no regirá para todos los que, a la fecha de publicación de la reglamentación correspondiente, cuenten con un vehículo inscrito para prestar el servicio correspondiente, cualquiera sea la antigüedad del mismo y la cilindrada de su motor. De tal modo, existirá un grupo privilegiado que podrá ejercer una determinada actividad, cumpliendo requisitos

mínimos, como la posesión de autorización a la fecha de dictación de la norma reglamentaria, y un grupo discriminado que, para ejercer igual actividad, requiere cumplir requisitos actualmente exclusivos para el tipo de actividad de que se trata.

Esta discriminación queda más de manifiesto si se considera que aquéllos que, a la fecha de entrar en vigencia la norma reglamentaria propuesta, cuentan con un vehículo incorporado al servicio, podrán sustituirlo por otro, en cualquier momento, sin que él mismo deba cumplir los requisitos que se exigirán para los que por primera vez se incorporen a la actividad, de suerte que, indefinidamente, se mantendrá la existencia de un grupo privilegiado para los efectos de ejercer una actividad económica lícita.

Si bien, como señala el Ministerio de Transportes, la cilindrada del motor de un vehículo es un requisito objetivo, de general aplicación, que no sería discriminatorio, ello sólo es así si se exige a todos los que deseen ejercer una determinada actividad, pero es discriminatorio, si, como en la especie, se refiere sólo a un grupo de personas y no a los que ya están en la misma actividad.

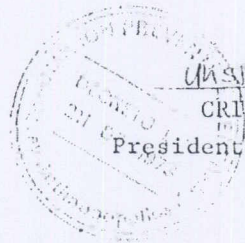
6.- Estima, además esta Comisión, que la iniciativa de mejorar la calidad del servicio de transporte en vehículos de alquiler, puede legítimamente llevarse a cabo en otra forma, con requisitos comunes para todos los que presten el servicio y no con requisitos más severos sólo para quienes pretendan incorporarse por primera vez a la actividad.

En un sistema de tarifas parcialmente libre, como el que existe en la actualidad, será precisamente la antigüedad, la capacidad y la comodidad del vehículo la que permitan que dichos servicios se presten en condiciones de competencia, en precio y calidad, y, a la vez, permitirán mejorar paulatinamente esta última.

7.- En consecuencia, esta Comisión debe manifestar que las modificaciones propuestas, a que se ha hecho referencia en los acápites precedentes, constituyen barreras a la entrada y limitan, en exceso, el legítimo ejercicio de una actividad, siendo, además, discriminatorias, por lo que se oponen a las normas sobre libre competencia, contenidas en el Decreto Ley N°211, de 1973.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 3 de Enero de 1984, por la unanimidad de sus miembros presentes, señores Arturo Yrarrázaval Covarrubias, Iván Yáñez Pérez, Mario Guzmán Ossa y el presidente que suscribe.

Dios guarde a US.,



CRISTIAN LARROULET

CRISTIAN LARROULET VIGNAU

Presidente Comisión Preventiva Central

BPO/rcmg.