

SANTIAGO, 16 ABR 2026

DECRETO N° 94 /



CONTRALORÍA GENERAL TOMA DE RAZÓN		
RECEPCIÓN		
DEPART. JURÍDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U. y T.		
SUB DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACIÓN		
REF. POR \$.....		
IMPUTAC.		
ANOT. POR \$.....		
IMPUTAC		
DEDUC. DTO.....		
.....		

VISTO: Lo dispuesto en los artículos 32 N° 6 y 35 del decreto supremo N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile; en el decreto con fuerza de ley N°1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.575, orgánica constitucional de bases generales de la administración del Estado; en la ley N°19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; en el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; en el decreto ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior, que crea el Ministerio de Transportes; en la ley N° 18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; en el decreto con fuerza de ley N° 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda, que determina organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; en el decreto con fuerza de ley N° 279, de 1960, del Ministerio de Hacienda, que fija normas sobre atribuciones del Ministerio de Economía en materia de transportes y reestructuración de la Subsecretaría de Transportes; en la ley N° 18.696, que modifica artículo 6° de la ley N°18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros; en el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros; en la resolución N° 36, de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón; y en las demás normas aplicables.

CONSIDERANDO:

1. Que, el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, citado en el visto, en su artículo 3°, expresa que el ejercicio de las funciones públicas debe orientarse a la promoción del bien común, atendiendo las necesidades públicas en forma continua y permanente, fomentando el desarrollo del país a través del ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución y la ley, y de la aprobación, ejecución y control de políticas, planes, programas y acciones de alcance nacional, regional y comunal.

2. Que, en tal sentido, la regulación del sistema de transporte público del país corresponde a las competencias y funciones públicas entregadas por el legislador al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para cumplir con el rol de órgano rector nacional del tránsito y que, en el marco de lo establecido en la ley N° 18.059, asigna a éste, entre otras funciones, proponer al Presidente de la República las políticas, planes y programas relativos al tránsito público y estudiar y proponer las normas legales y reglamentarias necesarias para llevar a cabo una adecuada política de tránsito público.

3. Que, a su turno, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda, dentro de las facultades que le son propias a la Subsecretaría de Transportes se encuentra el estudio de *"la política de transportes del país para satisfacer las necesidades internas y las de su comercio exterior, estableciendo la debida coordinación entre los diferentes sistemas de transporte y tomando en consideración el aumento que éstos deben normalmente adquirir (...)",* la planificación de los sistemas de transportes y *"estudiar y proponer la legislación y la reglamentación que conviene a los sistemas de transportes"*.

4. Que, en virtud de las atribuciones antes señaladas, corresponde a este Ministerio ejercer su calidad de órgano rector nacional en materia de tránsito, función que no sólo comprende el ejercicio de potestades normativas, sino que también el estudio permanente de las políticas de tránsito del país, incluidas las condiciones técnicas y operativas de los vehículos que circulan por las vías.

5. Que, por su parte, en relación al transporte remunerado de pasajeros, sea público o privado, el artículo 3° de la ley N°18.696 dispone que *"el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones y dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación, de utilización de las vías y de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transiten los vehículos, así como los necesarios para su detención, depósito o estacionamiento, sin perjuicio de las autorizaciones o aprobaciones que se requieran en forma complementaria y que sean de competencia de otros órganos de la Administración."*



6. Que, asimismo, en lo que respecta a los vehículos, el artículo 62 del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, establece que aquellos deberán reunir las características técnicas de construcción, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio.

7. Que, en ejecución de las atribuciones referidas y de aquellas vigentes el año 1992, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el decreto supremo N° 212, de 1992, que aprueba el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros -en adelante "el decreto supremo N° 212"-; el que constituye un estatuto jurídico general que abarca la regulación transversal de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, estableciendo -entre otras materias- la definición y requisitos de operación de los tipos de servicios de transportes, las características de los vehículos con los que estos se prestan y su inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (en adelante, "RNSTP").

8. Que, en este contexto, el apartado 4. del decreto supremo N° 212, denominado "Del transporte de pasajeros en taxis", regula de manera pormenorizada dichos servicios, siendo -para efectos del presente decreto- relevantes las reglamentaciones referidas a la cilindrada y antigüedad de los vehículos que prestan servicios de taxis, bajo la modalidad taxis básicos, contenidas especialmente en los artículos 73, 73 bis y 74.

9. Que, a modo preliminar es importante indicar que, en los últimos años, la industria automotriz ha experimentado importantes avances tecnológicos que han permitido el desarrollo de vehículos con mayores estándares de seguridad, mejor desempeño operacional, menores niveles de emisiones contaminantes y una mayor eficiencia energética, características que no necesariamente guardan relación directa con parámetros tradicionalmente utilizados por la regulación, tales como la cilindrada del motor.

10. Que, en atención a dichos avances tecnológicos y a la evolución de la oferta vehicular disponible en el mercado nacional, se ha estimado necesario revisar y actualizar los requisitos técnicos aplicables a los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi, en cualquiera de sus modalidades, con el objeto de adecuar la regulación a las actuales condiciones tecnológicas de la industria, promoviendo una normativa más eficiente, coherente y acorde con las características efectivas de los vehículos que participan en dichos servicios.

11. Que, los fundamentos técnico-normativos en los que se sustenta la presente actualización pasarán a exponerse a continuación:

11.1 En cuanto a la necesidad de actualización de la norma referida a la cilindrada del motor de vehículos que se desempeñan como taxis básicos.

En primer término, debe señalarse que **la cilindrada del motor ya no constituye un indicador adecuado de desempeño ambiental, energético o funcional de un vehículo**. Lo anterior, debido a que los avances tecnológicos incorporados en los motores modernos, particularmente la utilización de turbocompresores, así como la inyección directa de oxígeno, permiten que vehículos de menor cilindrada desarrollen niveles de potencia, torque y eficiencia comparables o superiores a los vehículos con motores de mayor cilindrada, lo que se denomina como *"engine downsizing"*. A propósito de este fenómeno, a nivel mundial en las últimas décadas, la cilindrada promedio de los motores a combustión se ha reducido al mismo tiempo que el desempeño de los vehículos ha mejorado notoriamente.

Asimismo, resulta pertinente considerar los avances asociados a la electromovilidad, y las proyecciones de crecimiento de este segmento, especialmente por cuanto los vehículos eléctricos no cuentan con cilindrada.

En efecto, las exigencias regulatorias basadas exclusivamente en la cilindrada responden a una realidad tecnológica existente al momento de dictarse el decreto supremo N° 212 en el año 1992; y no se condicen con la realidad actual.

Así, es posible advertir que, en su texto original, el decreto supremo N° 212, establecía en el literal b) de su artículo 73 que los taxis debían contar con motores de una cilindrada mínima de 1.500 cc para los servicios de taxi básico y de 1.800 cc para los servicios de taxi colectivo y de turismo. Posteriormente, dicha disposición fue objeto de diversas modificaciones orientadas a ir ajustando la exigencia al desarrollo tecnológico; siendo la última de ellas la introducida por el decreto supremo N° 83, de 2023, de este Ministerio, mediante la cual se estableció una cilindrada mínima de 1,4 litros o su equivalente, fundada en que el desarrollo tecnológico aplicado a los motores había permitido reducir la cilindrada de los vehículos, manteniendo sus niveles de potencia y torque mediante el uso de tecnologías como el turbocompresor y la inyección directa de oxígeno, entre otras.

Por consiguiente, atendidos los continuos avances tecnológicos experimentados por la industria automotriz y la consolidación de nuevas tecnologías de propulsión, resulta necesario continuar adecuando la regulación vigente, actualizando los requisitos de los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi.

Asimismo, ante la actualización de este parámetro, es importante indicar que la cilindrada tampoco guarda actualmente relación directa con la seguridad de un vehículo. En este sentido, la seguridad depende de factores como el diseño estructural del vehículo y la incorporación de elementos de seguridad activa y pasiva. Por ello, si bien tradicionalmente se ha utilizado en nuestro país la cilindrada



como una aproximación de seguridad, su relación, por ejemplo, con el desempeño ante colisiones no es directa ni confiable.

En efecto, en cuanto a la seguridad vehicular, es importante destacar que, desde 1992 y sobre todo durante los últimos años, esta ha experimentado avances significativos, los cuales han contribuido de manera relevante a la reducción global de víctimas fatales y heridos graves en siniestros viales. Las medidas de seguridad implementadas no sólo han tenido por objeto proteger a los ocupantes de los vehículos, sino también incorporar mecanismos específicos destinados a resguardar a los usuarios vulnerables de las vías, tales como peatones y ciclistas. Concretamente, este Ministerio dictó, en el año 2000, el decreto supremo N° 26, que establece elementos de seguridad para los vehículos. Dicha regulación resulta aplicable a los vehículos motorizados livianos definidos en el decreto supremo N° 211, de 1991, y a los vehículos motorizados medianos definidos en el decreto supremo N° 54, de 1994, ambos dictados por este Ministerio. El cumplimiento de esta normativa es obligatorio con independencia de la modalidad de transporte que preste el vehículo o de su modelo, de manera que tales exigencias de seguridad resultan aplicables tanto a vehículos de uso particular, como a aquellos destinados al transporte público remunerado de pasajeros -como ocurre, por ejemplo, con los taxis básicos-. Cabe relevar que el decreto supremo N° 26, de 2000, **no considera ninguna mención, definición o exigencia asociada a la cilindrada vehicular, precisamente por no representar este parámetro -ya en el año 2000- una condición representativa de seguridad vehicular.**

Por otra parte, el referido decreto supremo N° 26 ha sido objeto de múltiples modificaciones desde la fecha de su publicación hasta la actualidad, precisamente, con el propósito de incorporar mejoras continuas y capturar avances tecnológicos orientados a elevar los estándares de seguridad vehicular, sin que en ninguna de ellas se haya planteado incorporar la cilindrada como elemento de seguridad.

A mayor abundamiento, dentro de las medidas de seguridad obligatorias para todos los vehículos motorizados livianos y medianos contenidas en el decreto supremo N° 26 destacan el cinturón de seguridad, los vidrios de seguridad, el anclaje del asiento, la columna de dirección retráctil, el sistema de bolsa de aire (Air Bag), el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el sistema de protección al ocupante, el sistema recordatorio de uso del cinturón de seguridad y los anclajes para los asientos de seguridad para niños.

La incorporación de estas medidas de seguridad en los vehículos son revisadas, en una primera etapa, y en forma previa a su comercialización, por el Centro de Control y Certificación Vehicular (en adelante "3CV"), programa dependiente de la Subsecretaría de Transportes encargado de efectuar el procedimiento de homologación vehicular, cuyo objeto es certificar que todos los modelos de vehículos motorizados que pretendan comercializarse en el país, independientemente



del uso que se les dé, cumplan con las normas técnicas establecidas por el Ministerio –entre ellas, las del decreto supremo N° 26, de 2000-. Con posterioridad a la homologación, las condiciones de seguridad de cada vehículo son objeto de control periódico por las Plantas de Revisión Técnica, mediante la utilización de equipamiento especializado; verificándose, entre otros aspectos, el estado de los frenos, sistema de dirección, luces, neumáticos, suspensión y cinturones de seguridad.

Asimismo, el marco regulatorio antes descrito se encuentra alineado con los sistemas internacionales de referencia, especialmente con las reglamentaciones de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y es funcionalmente equivalente al enfoque adoptado por el estándar estadounidense denominado "Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS)", ambos basados en el cumplimiento de requisitos de desempeño y protección verificables mediante ensayos y certificaciones técnicas.

De todo lo anteriormente expuesto, se colige que, en términos técnico-normativos, la cilindrada o potencia mínima del motor no constituye un criterio reconocido internacionalmente como estándar de seguridad vehicular, pues no guarda relación directa con la capacidad de un vehículo para prevenir siniestros ni con el nivel de protección que ofrece a sus ocupantes.

A mayor abundamiento, existen diversos organismos internacionales validados por autoridades de otros países que evalúan, clasifican y publican el desempeño en seguridad de distintos modelos de vehículos. En sus resultados, no se aprecia una correlación entre el desempeño en seguridad de un vehículo y su cilindrada.

En consecuencia, la eliminación de la exigencia de cilindrada mínima no implica una disminución de los estándares de seguridad exigibles, sino la supresión de un parámetro que no forma parte de los criterios contemporáneos de evaluación de seguridad vehicular.

11.2 Respecto a la situación de los taxis colectivos en cuanto al requisito de cilindrada del motor.

En relación a la mantención del requisito de cilindrada para los vehículos que prestan servicios en modalidad de taxi colectivo, ello responde a la naturaleza propia de dicha modalidad que, tal como dispone el artículo 7° del decreto supremo que por este acto se modifica, constituye una modalidad de locomoción colectiva.

En razón de ello, los taxis colectivos operan sobre recorridos previamente autorizados, deben otorgar continuidad y regularidad al servicio y presentan una mayor tasa de ocupación, al transportar simultáneamente un mayor número de pasajeros.



Las características expuestas precedentemente determinan una intensidad de uso y exigencias operacionales superiores a los taxis básicos, justificándose técnicamente que la regulación contemple requisitos diferenciados para la modalidad de taxis colectivos, sin que sea posible extrapolar las condiciones aplicables a los taxis básicos.

Por otra parte, a diferencia de los minibuses, taxibuses y buses que prestan servicios de locomoción colectiva, que corresponden a vehículos comerciales diseñados para un uso intenso y continuo; los taxis colectivos corresponden a vehículos comunes, originalmente diseñados para el uso por parte de particulares, bajo condiciones de operación menos exigentes que las que enfrentan los vehículos comerciales.

11.3 En cuanto a la necesidad de actualización de la norma referida a la antigüedad de vehículos que se desempeñan como taxis básicos.

En primer término, en lo que respecta a **la antigüedad para la primera inscripción** en el RNSTP, en materia de taxis, a partir de la publicación de la ley N° 19.593, el 17 de noviembre de 1998, las inscripciones de taxis, en cualquiera de sus modalidades, en dicho registro se encuentran suspendidas, lo que comúnmente es referido como "congelamiento del parque de taxis".

Esta suspensión se mantiene vigente a la fecha, en virtud de las sucesivas prórrogas establecidas por las leyes N° 19.700, N° 20.076, N° 20.474, N° 20.867, N° 21.286 y N° 21.785. Asimismo, mediante la ley N° 20.474, se otorgó al Ministerio la facultad de autorizar, en casos calificados y de conformidad con las condiciones y requisitos reglamentarios establecidos, nuevas inscripciones en el RNSTP para la prestación de servicios de taxis. Las sucesivas leyes, validaron el mecanismo indicado en ley 20.474, siendo aplicable hasta hoy.

Luego, en concordancia con dicho régimen excepcional de nuevas inscripciones, el decreto supremo N° 212 establece, en el párrafo segundo de la letra b) del artículo 73° que: *"Tratándose de vehículos que se incorporen conforme lo dispuesto en la ley 20.474, el requisito de antigüedad señalado en la letra a) del inciso precedente, será de cinco (5) años como máximo."*

En este contexto, es relevante señalar que, en los últimos procesos concursales efectuados al amparo del mencionado cuerpo legal y del enunciado precepto reglamentario, **se ha exigido que la antigüedad de primera inscripción de los vehículos no sea superior a cinco años**. A modo ejemplar, puede citarse la resolución exenta N°202, de 2022, de este Ministerio, que aprueba bases y llama a concurso de antecedentes para la inscripción de nuevos taxis básicos en la región de Coquimbo.

Ahora bien, es preciso indicar que mediante la ley N° 21.286 se prorrogó por diez años el plazo de congelamiento dispuesto en la ley N° 20.867, por lo que las inscripciones de estos servicios en el RNSTP se encontrarán suspendidas hasta el año 2030. En este sentido, encontrándose vigente hace 28 años la referida suspensión y sin que existan inconvenientes técnicos en solicitar una antigüedad de primera inscripción de 5 años para estos vehículos –como se ha verificado mediante los ya indicados concursos de taxis–, se ha estimado técnica, operativa y jurídicamente pertinente que la antigüedad actualmente contenida en el párrafo segundo de la letra b) del artículo 73 del decreto supremo N° 212, de 1992, de este Ministerio, sea la regla general, y no la que se establece en la letra a) del mismo artículo. Ello, dado que este último literal ha perdido su vigencia, tras la publicación del decreto N° 62, de 2012, de este origen, que incorporó el aludido literal b).

En segundo término, respecto a la **antigüedad máxima de los vehículos**, resulta necesario analizar lo establecido para los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi. Sobre el particular, el literal h) del artículo 73 del decreto supremo N° 212, de 1992, establece que dichos vehículos no podrán tener una antigüedad superior a 12 años, entendiéndose por año de fabricación o modelo aquel consignado en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

Sin perjuicio de lo anterior, la misma disposición contempla una excepción para los vehículos inscritos en cualquier Registro Regional distinto al de la Región Metropolitana, permitiendo extender su antigüedad hasta los 15 años, en los términos que indica. En consecuencia, la regla general para 15 de las 16 regiones del país, redundará en una antigüedad máxima permitida de 15 años.

Esta exigencia diferenciada para la Región Metropolitana encuentra su origen en la mala calidad del aire que presentaba Santiago en la década de los 90, que llevó a declararla en 1996 Zona Saturada, y tomar medidas especiales para disminuir los índices de contaminación. En los últimos años, la calidad del aire ha mejorado sustancialmente en la Región Metropolitana; además, la tecnología vehicular y la exigencia de normas de emisiones cada vez más estrictas ha permitido que los vehículos sean cada vez menos contaminantes, razón por la cual, ya no existen razones técnicas para diferenciar la antigüedad máxima de la Región Metropolitana.

En este sentido, atendida la evolución de las condiciones operacionales y tecnológicas de los vehículos, sumado a la necesidad de mantener un estándar normativo uniforme, se ha estimado pertinente establecer, mediante el presente decreto supremo, una **antigüedad máxima general de 15 años** para los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi.

Luego, esta modificación resulta plenamente coherente con la realidad fáctica del parque automotriz. Al



respecto, cabe recordar que mediante el decreto supremo N° 44, de 2024, de este origen, publicado en el Diario Oficial el 01 de julio de 2024, se incorporó al decreto supremo N° 212, de 1992, de este Ministerio el artículo 19° transitorio, que estableció reglas especiales respecto de la cancelación de inscripción de taxis, en todas sus modalidades, por cumplimiento de antigüedad máxima en el RNSTP, disponiendo que dicha cancelación operará al 31 de diciembre del año que corresponda. Conforme a dicho artículo transitorio, la antigüedad máxima actualmente permitida para los taxis de la Región Metropolitana —taxis básicos, de turismo, colectivos urbanos y colectivos rurales— alcanza, en determinados casos, hasta los 16 años. En efecto, para los vehículos de año de fabricación 2010, 2011 y 2012, la antigüedad máxima corresponde a 16 años; mientras que, para los vehículos de los años 2013 y 2014, ésta corresponde a 15 años.

Por otra parte, respecto de los taxis inscritos en regiones —taxis básicos, de turismo, colectivos urbanos y colectivos rurales— la normativa vigente permite, para los vehículos cuyos años de fabricación correspondan al 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012, una antigüedad máxima de hasta 16 años, mientras que para los vehículos año 2013 ésta alcanza los 15 años.

De este modo, queda en evidencia que hoy no existe diferenciación de antigüedad máxima entre lo dispuesto para la Región Metropolitana y para las demás regiones y que, en la práctica, actualmente existen vehículos que prestan servicios de taxi con una antigüedad máxima de hasta 16 años, esto es, un plazo incluso superior a los 15 años que se establecen en la presente modificación, lo que demuestra la viabilidad técnica, operativa y jurídica de la medida.

12. Que, conforme los fundamentos técnico-normativos expuestos en el considerando 11 precedente, la modificación reglamentaria contenida en el presente acto, responde a la necesidad de actualización normativa, de cara a la realidad técnica, operacional y tecnológica vigente tanto nacional como internacionalmente.

13. Que, asimismo, se ha considerado ampliar la capacidad máxima de personas que pueden ser transportadas en un taxi; hoy limitada a cinco, incluido el conductor, y que con esta modificación no podrá exceder de nueve personas, incluido el conductor. Lo anterior, es especialmente relevante en zonas rurales y periféricas, donde resulta necesario optimizar la oferta de servicios de transporte público de pasajeros, ajustando la capacidad de los mismos a la demanda.

14. Que, por otra parte, es relevante señalar que, en ejecución de lo previsto en el Título IV del decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, citado en el visto, la participación ciudadana en la gestión pública es una directriz básica en todos los procesos regulatorios implementados por esta autoridad de Transportes. En este sentido, además de la normativa general contenida en el recién citado cuerpo legal y de los mecanismos de participación



ciudadana que aquel establece; este Ministerio aprobó, mediante decreto exento N° 3.324 de 2023, la norma general de participación ciudadana de esta Secretaría de Estado.

15. Que, el artículo 5° del citado decreto exento N° 3.324 establece diversos mecanismos de participación, entre ellos el acceso a la información relevante, las consultas ciudadanas, las cuentas públicas participativas, los consejos de la sociedad civil, las audiencias públicas, los cabildos ciudadanos, los diálogos participativos y las plataformas digitales participativas.

Asimismo, el artículo 8° de la referida norma dispone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus órganos dependientes podrán convocar consultas ciudadanas con el objeto de conocer la opinión de las personas respecto de determinadas materias de su competencia, constituyendo dicho mecanismo una facultad de la autoridad administrativa.

16. Que, atendido que las modificaciones introducidas por el presente decreto en materia de antigüedad -como se ha señalado- responden a correcciones o actualizaciones necesarias a la norma vigente, no se estimó pertinente someterlas a un proceso específico de consulta ciudadana.

17. Que, de todas formas, cabe señalar que, entre los días 28 de septiembre y 19 de octubre de 2023, se llevó a cabo el proceso de consulta pública de la propuesta de reglamento de la ley N° 21.553. En este proceso, el cual contó con una masiva participación no solo de personas vinculadas a las aplicaciones de transporte, sino también de representantes de taxis, se recibieron múltiples comentarios relativos a los requisitos técnicos de los vehículos, los que constituyeron uno de los insumos que se consideraron para la elaboración del presente decreto, particularmente en materia de cilindrada.

18. Que, lo señalado anteriormente da cumplimiento al deber de la Administración del Estado en orden a observar, entre otros, los principios de eficiencia y economía procedimental, ya que, como se señaló, al momento de dictarse el presente decreto este Ministerio contaba con los insumos necesarios.

19. Que, en consecuencia, resulta necesario modificar el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el objeto de actualizar los requisitos relativos a la cilindrada, antigüedad y capacidad de los vehículos destinados a la prestación de servicios de taxi; adecuándolos a las condiciones actuales del mercado automotriz y a los avances tecnológicos experimentados por la industria.

DECRETO:

ARTÍCULO ÚNICO: MODIFÍCASE el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, en los siguientes términos:



- a) **REEMPLÁZASE** en el literal a) del artículo 73, la frase "*Ser vehículos de una antigüedad no superior a un año*", por la siguiente: "*Ser vehículos de una antigüedad no superior a cinco años*".
- b) **AGRÉGASE** al inicio del literal b) del artículo 73 la frase: "*para el caso del servicio de taxi colectivo*", seguido de una coma (,).
- c) **REEMPLÁZASE** al final del primer párrafo del literal b) del artículo 73, la frase "*para prestar servicio de taxis, en cualquiera de sus modalidades*", por la siguiente: "*para prestar el servicio*".
- d) **ELIMÍNASE** el párrafo segundo del literal b) del artículo 73.
- e) **REEMPLÁZASE** en el literal f) del artículo 73 el término "*sólo*", por la siguiente frase: "*un mínimo de*".
- f) **REEMPLÁZASE** en el literal h) del artículo 73 el guarismo "12" por el guarismo "15", y **ELIMÍNASE** la frase "*Esta exigencia no regirá para los vehículos inscritos en cualquier Registro Regional distinto al de la Región Metropolitana, los cuales podrán extender su antigüedad hasta los 15 años, siempre que a contar del año trece realicen y aprueben revisiones técnicas cada cuatro meses.*".
- g) **REEMPLÁZASE** en el inciso primero del artículo 73 bis, la frase "*I y XII*", por la frase "*de Arica y Parinacota, de Tarapacá y de Magallanes y de la Antártica Chilena*".
- h) **ELIMÍNASE** el inciso segundo del artículo 73 bis.
- i) **REEMPLÁZASE** en el inciso primero del artículo 74 la frase "*12 años en la Región Metropolitana y a 15 años en el resto de las regiones*" por la siguiente "*15 años*".
- j) **INCORPÓRASE** al final del inciso primero del artículo 75, a continuación del punto final que pasa a ser punto seguido, el siguiente texto: "*En ningún caso dicho número podrá exceder de nueve personas, incluido el conductor.*".

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE

JOSÉ ANTONIO KAST RIST
Presidente de la República

LOUIS DE GRANGE CONCHA
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

