

Minuta explicativa

Adecuación de Normas de Emisión de Tarjetas de Pago para habilitar su funcionamiento fuera de línea en sistemas de transporte público masivo regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Antecedentes

En junio de 2025 el Consejo acordó publicar en consulta un conjunto de modificaciones a su regulación para tarjetas de pago, contenida en la Sección III.J. de su Compendio de Normas Financieras (CNF), para permitir el uso de éstas para el pago de viajes en Sistemas de Transporte Público Masivos (STPM) regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, particularmente en lo referido a la validación de las transacciones fuera de línea y los efectos sobre las tarjetas de crédito, débito y pago con provisión de fondos, en caso de que no existan saldos suficientes para financiar el pasaje.

El detalle de esas modificaciones puede ser revisado en la minuta explicativa publicada en aquella ocasión, disponible en: <https://www.bcentral.cl/contenido-/detalle/consulta-hasta-el-15072025>

Revisión de las modificaciones al Capítulo III.J.1

Los cambios que se describen a continuación y que se someten a un segundo periodo de consulta pública, tienen en consideración los comentarios recibidos en el proceso de consulta previo por parte de 12 entidades que incluyen emisores, operadores y marcas de tarjetas, además de las observaciones recogidas en reuniones con representantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

1. Validación fuera de línea y conciliación diaria de saldos

La validación fuera de línea sigue siendo una situación excepcional autorizada - principalmente para responder a contingencias operacionales- y la modificación normativa solo tiene como propósito dar certeza respecto del caso particular de los pagos realizados en el STPM, donde la velocidad de dicha validación es crucial para el adecuado funcionamiento del sistema. En dicho contexto, mediante las condiciones

para la afiliación y funcionamiento del sistema de transporte público de pasajeros que se incorporan al Capítulo III.J.1, se reconoce la posibilidad de validar fuera de línea todas las tarjetas -de crédito, de débito y de pago con provisión de fondos (prepago) nominativas- para los servicios de transporte público regulados por el MTT, en la medida que:

- Se implemente un **sistema de verificación y conciliación periódica de los cargos y acreditaciones** correspondientes a esta clase de transacciones, y que se cumplan las condiciones de operación establecidas al efecto por la autoridad de transporte.
- **El procesamiento de las transacciones aprobadas fuera de línea se concilie y liquide al menos durante cada ciclo diario de operación establecido por el MTT** -en el caso de la Resolución Exenta N°863 sería a las 01:00 del día siguiente- o por el modelo operacional definido por cada marca, en la medida que sean compatibles con las condiciones determinadas por la autoridad de transporte.
- En caso de que el **saldo disponible de una tarjeta fuere insuficiente** para cubrir las transacciones validadas fuera de línea, **tan pronto como esa situación se verifique, deberá suspenderse la autorización** de tales transacciones respecto **de dicha Tarjeta en el referido sistema de transporte (ingresan a una “lista de denegación”)**.
- **Los Emisores participantes deberán cubrir en favor del Sistema de Transporte Público Masivo** el pago de los viajes efectuados sin saldo suficiente hasta por un **monto máximo que definan las condiciones establecidas por dicho sistema¹** / y que hubieren sido aceptadas por el **correspondiente Emisor**.
- **El Sistema de Transporte Público** respectivo -en su condición de afiliado al sistema de pago con tarjetas- deberá efectuar **sucesivas gestiones de cobro sobre las tarjetas que se mantengan en la lista de denegación**, hasta que sea

¹ / En el caso de la Resolución Exenta N°863, aplicable en la Región Metropolitana, el umbral es de \$4.000. No obstante, la actualización de las listas de denegación por parte de las marcas de las tarjetas se efectúa de forma permanente durante el día -al menos cada una hora, según las reglas de una Marca- lo que acota la posibilidad de que se acumulen muchos viajes efectuados sin el saldo necesario para pagar el pasaje.

posible **debitar los montos faltantes** y restituir las coberturas asumidas por los Emisores, cuando corresponda.

Mediante el procedimiento descrito, se habilita la posibilidad de utilizar tarjetas emitidas sobre la base de cuentas vista sin líneas de sobregiro; y de cuentas con provisión de fondos emitidas por empresas no bancarias, que no están autorizadas por la legislación vigente para ofrecer créditos, compatibilizándolo con la eventualidad de que se efectúen viajes sin contar con el saldo suficiente -que es uno de los riesgos de la modalidad fuera de línea- para financiar el pasaje.

2. Suspensión de la tarjeta en el sistema de transporte por falta de fondos (lista de denegación)

De acuerdo con los comentarios recibidos, los sistemas normalmente verifican continuamente los saldos disponibles y, por lo tanto, pueden suspender su uso en el sistema de transporte respectivo sin que necesariamente se acumulen sucesivos viajes a lo largo del día. Una Marca de Tarjetas incluso establece en sus reglas operativas que la actualización debe efectuarse dentro de una hora.

En tal sentido, la versión propuesta de la norma establece que **la suspensión por falta de fondos de una tarjeta debe ser efectuada tan pronto como esa situación se verifique**, de forma tal que no se entienda que la inclusión de una tarjeta en la lista de denegación está supeditada al cierre del ciclo operacional, cuyo propósito es conciliar y liquidar los cargos que resultan de acumulación de diversos viajes y tarifas aplicables.

Es importante destacar que lo anterior no obsta a que, de acuerdo con las reglas definidas por los Emisores o esquemas de las Marcas, una tarjeta pueda ser suspendida por otros motivos -por ejemplo, en caso de extravío, hurto, robo o fraudes- y con un alcance mayor al que busca prevenir la norma, acotado a las condiciones que regulan el uso de las tarjetas en el transporte público de pasajeros.

3. Monto garantizado y otros aspectos contractuales

Uno de los aspectos más comentados durante el periodo de consulta fue la existencia de un **monto garantizado por los Emisores**, en caso de que se efectúen viajes sin saldo suficiente, tanto por su pertinencia como por el límite definido (0,1 UF).

Asimismo, algunos operadores solicitaron precisar su responsabilidad en este modelo.

En cuanto a la pertinencia de establecer un límite de responsabilidad, cabe señalar que el propósito de éste es conciliar las reglas operacionales particulares de este tipo de sistemas, con la forma en que está definida la responsabilidad de pago hacia el comercio afiliado, tanto normativa como contractualmente; además de armonizar los aspectos operativos de la recaudación y pago de los viajes, con la imposibilidad legal^{2/} que tienen las cuentas vistas y de pago con provisión de fondos para sobregirarse.

En todo caso, la norma contempla que **los Emisores de tarjetas de débito y pago con provisión de fondos podrán solicitar al respectivo STPM regulado excluir las tarjetas que emitan, de la modalidad fuera de línea a que se refiere esta nueva normativa**, como una forma de que puedan ponderar si los beneficios y costos de dicha modalidad son concordantes con sus respectivos modelos de negocio.

En el caso de **los Operadores**, se precisa que **asumirán la responsabilidad de pago**, salvo en los casos en que se presenten saldos insuficientes y respecto de los cuales no resulte aplicable la cobertura del Emisor. En línea con lo anterior, se aclara que la afiliación del STPM de pasajeros regulado a un esquema de pago de tarjetas, puede ser convenida tanto directamente con los emisores o a través de la suscripción de contratos con los operadores que asuman responsabilidad de pago, conforme al modelo de cuatro partes.

Considerando lo anterior y que las condiciones que defina el MTT pudieran tener excepciones a la cobertura, la nueva propuesta establece que el límite dependerá de las condiciones que establezca la autoridad, la cual puede definir situaciones en las cuales no resulte aplicable. Por ejemplo, en el caso de la Res. Exenta N°863, no aplica ninguna cobertura si el monto supera el umbral de \$4.000.

Adicionalmente, cabe recalcar que el STPM regulado está obligado a efectuar sucesivas gestiones de recobro de los saldos adeudados durante los siguientes ciclos de liquidación, restituyendo los montos cubiertos por el Emisor u Operador, en su caso, apenas se logre ejecutar el pago.

4. Aceptación de tarjetas emitidas en el extranjero

^{2/} La facultad taxativa establecida en el N°3 del artículo 35 de la Ley Orgánica del Banco Central de Chile, solo lo habilita para autorizar créditos y sobregiros asociados a las cuentas corrientes.

Dentro de los comentarios recibidos, se señaló que las transacciones internacionales usualmente están excluidas del monto garantizado, debido a las dificultades jurisdiccionales inherentes. En este mismo sentido, **la norma propuesta considera que solo podrán acogerse a la modalidad de validación fuera de línea las Tarjetas de Crédito**, cuya aceptación se efectúe conforme a cualquiera de las modalidades previstas en el Título VI del Capítulo III.J.2 del CNF.

De esta forma, será la autoridad de transporte la que defina si ajusta las condiciones, respecto de quién garantice el pago mínimo; y, por lo tanto, su aceptación dependerá del contrato que la autoridad de transporte suscriba a través del Operador o entidad que represente a dicho emisor en Chile, según las disposiciones actualmente vigentes en el citado Capítulo.

5. Otros comentarios

Adicionalmente se recibieron comentarios y sugerencias para aclarar diversos conceptos, como la definición del STPM o los términos usados para referirse a la autoridad de transporte, muchos de los cuales son considerados en la nueva versión.

También se plantearon dudas de los efectos de la norma sobre otros aspectos regulatorios de la CMF, en cuanto a reportería y transparencia de cara a los usuarios, temas que, si bien pueden ser relevantes, escapan a la competencia del instituto Emisor.