INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA SANCIÓN POR NO PAGO DE TARIFA O PEAJE EN OBRAS CONCESIONADAS.

BOLETÍN N°4.838-09 (S).

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en mociones de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, que modifica la sanción por no pago de la tarifa o peaje en obras concesionadas y de la Honorable Senadora señora Alvear, sobre cobro de indemnizaciones compensatorias a los infractores de tarifas o peajes de obras concesionadas, con trámite de suma urgencia.

El proyecto modifica el artículo 42 de le Ley de Concesiones de Obras Públicas, que le impone al condenado por no pago de peajes, el pago adicional de una indemnización compensatoria, en favor del concesionario de una vía concesionada, de un valor equivalente a 40 veces el pago incumplido, reemplazando la referida indemnización compensatoria, por una multa a beneficio municipal.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 289 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

- No hay artículos nuevos.
- No hay indicaciones rechazadas.
- Hay una indicación aprobada.
- El proyecto no contiene normas de ley orgánica constitucional ni de quórum calificado.
- El proyecto no contiene normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.
- El proyecto de ley fue aprobado en general, por la unanimidad de los Diputados presentes señores Hernández, Latorre; Monckeberg, don Cristián; Sabag, Uriarte; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel.
- Diputado Informante: Venegas Cárdenas, don Mario.

****

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la asistencia y colaboración de la Senadora señora Soledad Alvear y del Senador Antonio Horvath. Además, participaron las siguientes personas, representantes de las instituciones que se indican:

Por el Ministerio de Obras Públicas, el Ministro, señor Sergio Bitar Chacra; el Subsecretario, señor Juan Eduardo Saldivia Medina, y los asesores señores José Antonio Ramírez, Enrique Canales y doña Sandra Novoa.

Por el Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, el Presidente, Cristián Arévalo Araneda, el ex Presidente, señor Alejandro Cooper Salas y el Vicepresidente, señor Edmundo Lema Serrano.

Por la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA A.G.), el Director, señor Antonio Estrada y la Directora señora Carolina Morales.

ANTECEDENTES GENERALES.

1.- Los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo presentaron una moción para modificar la sanción, por no pago de la tarifa o peaje en obras concesionadas. (Boletín N°4.838-09).

La moción tenía por objeto, modificar el artículo 42 del decreto con fuerza de ley Nº 164, del año 1991, del Ministerio de Obras Públicas, que impone una indemnización compensatoria a favor de la concesionaria, equivalente a cuarenta veces el valor del peaje no pagado por el usuario de la vía, reemplazarla por una multa equivalente al valor de la tarifa incumplida, más intereses y reajustes, e imponer al infractor una multa equivalente a una falta gravísima.

Además, se mantiene la competencia en el Juzgado de Policía Local del lugar en que se cometió la infracción, entregando la posibilidad de que el infractor o supuesto infractor pueda oponerse, de acuerdo a las normas que reglan el procedimiento ante estos tribunales y de que el juez tenga las herramientas procesales para sopesar y resolver el asunto que está conociendo, con lo cual se cumple plenamente con el principio de juridicidad.

2.- La Honorable Senadora señora Alvear, presentó una moción sobre cobro de indemnizaciones compensatorias a los infractores de tarifas o peajes de obras concesionadas. (Boletín N°4.840-09).

La moción tenía por finalidad, modificar el artículo 42 de la Ley de Concesiones con el objetivo de establecer criterios de equidad, moderando la indemnización establecida y dotar de una gradualidad al sistema.

El proyecto propone además, facultar al concesionario para cobrar judicialmente el peaje ante el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho, pudiendo éste imponer al condenado una indemnización compensatoria de un valor equivalente a dos veces el pago incumplido, si se trata de

la primera oportunidad en que ordena el pago de la tarifa, cuatro veces si se trata de la segunda oportunidad y ocho veces si se trata de la tercera o más oportunidades, todo más el reajuste según el índice de Precios al Consumidor entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo. En la misma sentencia, se regularán las costas procesales y personales, calculándolas con el valor total reajustado de la tarifa e indemnización indicadas. De estas resoluciones se dejará constancia en un sistema informatizado disponible a los distintos Juzgados de Policía Local.

Cuando se inició el estudio de ambas mociones, en la Comisión de Obras Públicas del H. Senado, se acordó refundirlas en un solo texto.

Posteriormente, se acordó incorporar al estudio de las iniciativas anteriores, una moción que presentaron los Senadores señores Horvath y Gómez, sobre el término del procedimiento de cobro de deudas ante los Juzgados de Policía Local, en los casos que se indican (Boletín Nº 4.826-07), proyecto que se encontraba radicado en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del H. Senado, con el fin que las proposiciones contenidas en él, fueran consideradas durante la discusión de las mociones refundidas, anteriormente mencionadas.

El objetivo de la iniciativa, es permitir a los infractores eximirse del pago de la indemnización establecida en el artículo 42 de la ley de concesiones, cuando procedan oportunamente a pagar la tarifa adeudada, con los intereses y costas correspondientes.

Antecedentes de hecho.

Los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, señalaron en su moción que el sistema de concesiones de obras públicas, ha significado para Chile un importante avance en materia de desarrollo, especialmente en cuanto a la posibilidad de incorporar infraestructura vial urbana e interurbana bajo esta modalidad, las cuales se han podido financiar, a través del cobro de una tarifa o peaje en beneficio de la empresa concesionaria de la obra.

Indicaron, que este sistema representa un gran esfuerzo para el país, a través del acuerdo público-privado, que permitió dar origen a un sistema en que el Estado se desprende de determinados bienes para entregarlos, bajo el sistema de concesión al sector privado, el cual tiene la obligación de realizar inversiones cuantiosas y explotar los referidos bienes públicos para obtener su legítima utilidad.

Plantearon, que uno de los pilares fundamentales en que se sustenta el sistema de concesiones de obras públicas, está radicado en el estricto cumplimiento de las obligaciones que emanan del contrato de concesión de obra pública por parte de las empresas, especialmente en las obligaciones de inversión, explotación y mantención de las mismas y como también por la garantía que el Estado debe otorgar a través del establecimiento de un marco regulatorio adecuado que permita que el sistema se desarrolle y se mantenga con estabilidad en el tiempo.

Mencionaron que el sistema de concesiones de obras públicas, cuenta con un sistema de financiamiento, basado principalmente en el cobro que las empresas realizan por el uso de las vías concesionadas, denominado peajes, el cual se realiza por un monto determinado y por un plazo señalado en el contrato de concesión. En el caso de las autopistas urbanas, se implementó hace algunos años un sistema de registro electrónico del uso de las vías denominado TAG, el cual permite que la empresa concesionaria, con posterioridad al referido uso o tránsito de un vehículo, pueda enviar el respectivo cobro para ser cancelado por el usuario.

Señalaron, que en algunas ocasiones, usuarios de las vías concesionadas incumplen el pago de la tarifa o peaje por el uso de las vías, provocando un evidente perjuicio a la empresa concesionaria y, en especial, a la credibilidad del sistema que, como se ha señalado, se sustenta en un sistema de financiamiento principalmente basado en cobro de tarifa por uso.

Indicaron, que la legislación vigente, que regula el sistema de concesiones, establece un sistema para enfrentar la falta de pago por el uso en que el concesionario puede solicitar su cobro judicialmente, siendo competente el Juez de Policía Local del territorio donde se produjo el hecho, debiendo imponer al condenado una indemnización compensatoria a favor del concesionario de un valor equivalente a cuarenta veces el pago incumplido, más intereses, reajustes y costas.

Plantearon, que el sistema consagrado en el artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas ha sido objeto de múltiples cuestionamientos, ya sea a través de iniciativas legales que pretenden su modificación, como también de la presentación de recursos ante el Tribunal Constitucional, cuestionando la norma por considerar que atenta contra los principios de jurisdicción consagrados en nuestro ordenamiento jurídico. Especialmente, se reclama que la actual normativa presupone la existencia de un perjuicio y el monto del mismo al imponerle al condenado una indemnización compensatoria a favor del concesionario de 40 veces el monto del pago incumplido. Por tanto, la labor del juez competente se limita sólo a la constatación del hecho que constituye la falta.

Por último mencionaron, que el sistema de indemnizaciones que consagra la legislación chilena tiene como propósito que se retribuya o compense a aquél que ha sufrido un menoscabo, de carácter patrimonial o moral, como consecuencia de una acción u omisión realizada por un tercero, y que constituye la causa del daño. Para ello, le entrega al juez la facultad de determinar si efectivamente existió algún perjuicio y la determinación del monto compensatorio o reparatorio del mismo, siempre a petición de parte, cuestión que como se ha señalado, no ocurre en el sistema que impone la ley de concesiones.

La Honorable Senadora señora Alvear, señaló en su moción, que el explosivo desarrollo de la infraestructura vial, representa un importante avance para el país. Esto, en parte importante, ha sido posible gracias al sistema de concesiones instituido desde 1991.

Indicó, que respecto de la concesión de las autopistas urbanas, a través del sistema de telepeaje, sin duda representa un gran desafío. Su desarrollo, dado lo inédito de la figura, ha debido pasar sistemas que no han sido probados, los que han sido exitosos en muchos sentidos, pero otros han sido objeto de cuestionamientos.

Planteó, que en el sistema de cobro de las tarifas que se aplica a los usuarios, las cuatro concesionarias lo hacen por separado. Muchos usuarios tienen cuentas del orden de $ 500 u $ 800, que dejan de pagar por el bajo monto. En algunos casos no reciben la boleta y no cumplen la obligación, quedando en mora.

Por otra parte, en el artículo 42 de la Ley de Concesiones, se faculta a las empresas concesionarias a recibir como indemnización compensatoria por el no pago de la tarifa, un monto que asciende a cuarenta veces lo adeudado. Este monto, a la luz de la práctica, sobrepasa criterios de equidad y se establece sin gradualidad alguna. Existen casos de microempresarios que adeudan $ 600.000, quedando la empresa concesionaria en condiciones de cobrar $24.000.000.

Finalmente, en el proyecto se propone facultar al concesionario para cobrar judicialmente el peaje ante el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho, pudiendo éste imponer al condenado una indemnización compensatoria de un valor equivalente a dos veces el pago incumplido, si se trata de la primera oportunidad en que ordena el pago de la tarifa, cuatro veces si se trata de la segunda oportunidad y ocho veces si se trata de la tercera o más oportunidades, todo más el reajuste según el índice de Precios al Consumidor entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo. En la misma sentencia, se regularán las costas procesales y personales, calculándolas con el valor total reajustado de la tarifa e indemnización indicadas. De estas resoluciones se dejará constancia en un sistema informatizado disponible a los distintos Juzgados de Policía Local.

Antecedentes jurídicos.

El proyecto de ley está relacionado con las siguientes normativas vigentes:

- **Decreto N° 900**, de 18 de diciembre de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, artículo 42.

- **Ley Nº 18.287**, de 7 de febrero de 1984, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

RESUMEN DEL PROYECTO APROBADO POR EL H. SENADO.

El proyecto aprobado por el H. Senado, consta de un artículo único, mediante el cual, se modifica el artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas que impone una indemnización compensatoria equivalente a cuarenta veces el valor del peaje no pagado al usuario de la vía que no paga, por otro que cumple con las siguientes finalidades:

1) Faculta al concesionario de una obra dada en concesión para cobrar judicialmente, la tarifa o peaje, reajustado según la variación del Indice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas, al usuario que no cumpla con el pago de dicha tarifa o peaje.

2) Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N° 18.287, el Juez de Policía Local del territorio del domicilio del usuario.

3) Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

4) Cuando el juez condene al pago en los términos señalados anteriormente, aplicará al infractor una multa (ya no una indemnización compensatoria a favor de la concesionaria) de diez veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a veinte veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales.

5) El deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas si paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

6) El 50% de lo recaudado con ocasión del pago de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el 50% restante a beneficio de la Municipalidad a que perteneciere el Juzgado de Policía Local en que se hubiere sentenciado la condena.

7) Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley Nº 18.287.

8) En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.

****

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR.

La Senadora doña Soledad Alvear, inició su intervención recordando que la indemnización compensatoria que se contempla en la legislación vigente, de pagar cuarenta (40) veces lo adeudado, resulta claramente excesiva, por lo que se hace necesario establecer una gradualidad para tal cobro. Explicó que a la iniciativa de ley presentada por ella, se unieron posteriormente otros senadores, que presentaron iniciativas en el mismo sentido, las que finalmente fueron refundidas en un único proyecto, el que fue aprobado por el Senado. En el proyecto en estudio, en los términos finalmente aprobados por el Senado, se elimina la indemnización compensatoria en favor de la concesionaria, transformándola en una multa en beneficio municipal, destinándose una parte, al fondo común municipal, y otra parte, en favor de la municipalidad en que se radica el cobro judicial de la multa. Además, se establece un límite o techo a esta multa, que será de hasta diez (10) veces el monto de lo adeudado, el que se podrá incrementar hasta veinte (20) veces en caso de reincidencia en la infracción, y en todo caso, con un límite máximo de veinte unidades tributarias mensuales (20 UTM), con lo que se pondrá fin a las millonarias multas que se cobran en la actualidad. También se establece la posibilidad de enervar la acción judicial, pagando lo adeudado, más intereses y costas, durante el proceso, por lo tanto, en ese caso no se aplicará la multa. Por último, se impone a la concesionaria la obligación de demandar el cobro en el domicilio del deudor, y no en el de la concesionaria. Sin perjuicio de lo descrito, quedó, en su opinión, un aspecto importante sin atender, cual es el caso de los usuarios de autopistas que no poseen TAG, en particular aquellos que viven en provincias y que sólo esporádicamente usan las autopistas urbanas de Santiago, los que pueden verse expuestos a la multa, sin perjuicio que puedan proceder al pago mediante un pase diario o habilitación tardía, pero que en caso de no hacerlo en forma inmediata, se verán obligados al pago de reajustes e intereses; para resolver tal situación, se había propuesto conceder un plazo más extenso que el actual, de forma que, tras el paso por la autopista, el usuario contara con sesenta días para adquirir el pase diario y así extinguir la infracción. Sin embargo, la señalada norma quedó excluida del texto aprobado por el Senado.

****

El Senador don Antonio Horvath, explicó que junto al Senador Gómez presentaron una moción cuya finalidad era permitir, que los infractores pudieran eximirse del pago de la indemnización establecida en el artículo 42 de la ley de concesiones, debido a que el monto de la cuantía resultaba claramente excesivo. Tal situación, se proponía cambiar cuando el infractor, procediera a pagar oportunamente la tarifa adeudada, con los intereses y costas correspondientes. Planteó que posteriormente, se refundieron las otras mociones formuladas en el mismo sentido, lo que significó que el Senado aprobara un texto único.

****

El Presidente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señor Cristián Arévalo, explicó que esta materia es una situación que afecta a un gran número de jueces de los Juzgados de Policía Local.

Por lo tanto, valoró las mociones presentadas por los parlamentarios al respecto. Agregó, que el Instituto que preside, había advertido con cierta antelación, las implicancias que tendría la aplicación del artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas, en el funcionamiento de los Juzgados de Policía Local. Agregó que el mencionado artículo, incorporó un nuevo concepto o institución legal, cual es la “indemnización compensatoria”, alterando, en su opinión, lo que los tratadistas de derecho civil han entendido por indemnización compensatoria. Por lo tanto, a partir de la entrada en vigencia de dicha norma, los Juzgados de Policía Local han debido conocer cerca de veinte mil demandas, deducidas contra los deudores de peajes de autopistas urbanas, sin que, a su juicio, nunca estuviera totalmente clara la determinación del tribunal competente, respecto del “lugar en que se comete la infracción”, porque esa situación, admitiría diversas interpretaciones, todas aceptables, sea el primer pórtico por donde pasó el vehículo, sea el lugar en que el usuario dejó de pagar su cuenta, sea el del domicilio del deudor, o bien el de la concesionaria, de entre las cuales el Ministerio de Obras Públicas entendió, que debía ser el del domicilio del acreedor, es decir, el que tiene registrado la concesionaria, situación que condujo a la concentración de todas las causas en unos pocos tribunales. Razón por la que el Instituto que preside, valora positivamente que en el proyecto en estudio, se radique, de forma explícita, la competencia territorial en el tribunal correspondiente al domicilio del deudor, en plena concordancia con las reglas generales del Código Orgánico de Tribunales. También consideró muy positivo, que parte de la multa aplicada por este concepto, sea asignada al municipio en que se radica el tribunal competente, aunque manifestó dudas respecto a que con ello se mejore la gestión, o los medios materiales de los tribunales. Aclaró que en virtud de la ley de concesiones, se les impuso a los Juzgados de Policía Local la competencia para conocer de una gestión de “cobro de pesos”, la que en estricto rigor debió radicarse en la justicia civil. Además, está la situación referida a la infracción de tránsito, que contempla el artículo 118 bis, de la que por naturaleza, y entre otras cuarenta y siete materias, también deben conocer estos tribunales. Indicó que en muy pocos casos, los Tribunales han dictado sentencias condenando al pago de cuarenta veces el valor de la multa, por concepto de indemnización compensatoria, en un universo de cerca de dos millones de denuncias, y que por el contrario, en la mayoría de los casos la misma concesionaria demandante, accede a un avenimiento dando facilidades de pago al deudor. Finalmente, señaló que respecto de este artículo, el Tribunal Constitucional ha planteado que la norma se ajusta al principio constitucional de igualdad ante la ley, y que no se produce con él un enriquecimiento ilícito de las concesionarias, de forma tal, que el señalado artículo ha superado el control de constitucionalidad.

****

El Director de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, COPSA A.G., señor Antonio Estrada, recordó que el cuestionado artículo 42 de la ley de concesiones, fue concebido como un instrumento para disuadir a los potenciales evasores del pago del peaje, y que en el mismo sentido opera el proyecto de ley en cuestión, pues sin importar quién es el beneficiario de la multa o la indemnización, ello nunca ha sido considerado por los concesionarios como un ingreso, sino simplemente como un mecanismo para recuperar los peajes no pagados, y lo propuesto en el proyecto en estudio, sigue siendo perfectamente válido para alcanzar tal objetivo.

****

La Directora de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, COPSA A.G., señora Carolina Morales, indicó que en relación con el *Pase Diario,* y a propósito de la observación realizada por la senadora Alvear, que esta modalidad de pago se encuentra actualmente regulada por el Ministerio de Obras Públicas, mediante resoluciones del Director General de Obras Públicas, de forma que es perfectamente posible que por la misma vía se amplíe el plazo para adquirirlo. Aclaró que la compra del *pase diario* tiene como consecuencia evitar que se curse la denuncia en calidad de infractor de la ley de tránsito, en su artículo 118 bis, respecto del usuario que ha circulado por la autopista sin contar con TAG o dispositivo *Televía,* y aun sin el *Pase Diario,* lo que no dice relación con la norma del artículo 42 de la ley de concesiones, pues éste se aplica respecto del hecho de no pagar el peaje correspondiente, independiente de si se contaba o no con *Televía* o *pase diario,* y opera como un incentivo fuerte al pago oportuno de tales conceptos. Agregó que el bien jurídico protegido por esta normativa es el interés público, toda vez que el mecanismo de concesiones es una forma en que el Estado de Chile, haya podido dotar al país de una adecuada infraestructura, pagándole a una sociedad concesionaria por medio de la cesión del derecho a explotar la obra y percibir el pago del peaje, que en el caso de las autopistas *free flow* es un mecanismo de post pago, o pago a posteriori, de forma que si ese pago no se concreta, no pudiéndose suspender el servicio, no sólo se afecta el patrimonio de la concesionaria, sino que se atenta contra la fe pública involucrada en el sistema. Por lo tanto, de no existir un adecuado sistema de incentivos al pago, las infracciones de este tipo seguirán aumentando, porque pese a la vigencia actual del artículo 42, en la práctica judicial, no se ha podido aplicar la indemnización compensatoria de cuarenta veces lo adeudado, pues en un altísimo porcentaje la concesionaria, y ejemplifica con Autopista Central, accede a un avenimiento oportuno, de forma que, aseguró, por aplicación del señalado artículo, Autopista Central, desde que opera, no ha recaudado un solo peso por aplicación de la indemnización compensatoria en su favor mediante condena judicial, porque las causas no llegan al estado de condena.

****

El Ministro de Obras Públicas, señor Sergio Bitar, señaló que el proyecto en cuestión, fue aprobado por unanimidad en el Senado y cuenta con la opinión favorable del Ejecutivo.

Explicó que en el texto aprobado por el Senado, reemplaza la indemnización compensatoria de cuarenta (40) veces, por una multa de veinte (20) veces como máximo. También se establecen incentivos, para que cada Municipio agilice la recuperación de los recursos percibidos por concepto de multa, ya que parte de ellos se asignan al fondo común municipal.

Por otra parte, es necesario resguardar el sistema chileno de concesiones de obras públicas, el que ha sido exitoso, entre otras razones, porque los usuarios pagan oportunamente, presentando un cumplimiento del orden del 90%. En razón de ello, resulta relevante contar con un sistema expedito de cobro de peajes y tarifas, los que deben tener los incentivos pertinentes para que el infractor pague antes del cobro judicial, y que exista un procedimiento adecuado para el caso en que el infractor no pague, y que puedan las autoridades correspondientes adoptar las medidas adecuadas, para aplicar las sanciones que corresponda.

Con la modificación propuesta, se mantiene un sistema para garantizar el pago del peaje. Por lo tanto, se sustituye la indemnización que actualmente se paga a la concesionaria por el no pago del peaje, que actualmente es el equivalente al pago de cuarenta veces el valor no cancelado por el peaje, por otro tipo de multa, de hasta diez veces el valor de lo no pagado, y de veinte veces, en caso de reincidencia, las cuales irán a beneficio municipal. Destacó al respecto, que las multas beneficiarán en un 50% al Fondo Común Municipal y en un 50% a la Municipalidad en que se tramita el proceso, que son aquellas, por las cuales cruza el trazado de las autopistas concesionadas, lo que operará como un incentivo a esas municipalidades para agilizar los trámites de cobro, pues si el usuario paga con antelación al fallo, paga solamente lo adeudado y sus intereses y costas del juicio, evitándose así el pago de las multas.

Explicó que además, se incorpora un sistema de registro de multas, de modo que no se renovarán los permisos de circulación a los infractores, en tanto, no paguen las multas.

Por último señaló, que se considerará el domicilio del usuario para determinar el tribunal donde deberá recaer la causa, descongestionando la carga de los Juzgados de Policía Local.

****

El Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Eduardo Saldivia, inició su participación destacando que uno de los aspectos más relevantes del proyecto en estudio, es que se sanciona sólo a aquellos usuarios que no pagan los servicios que les entregan las concesionarias, vale decir, no pagan los peajes, lo que perjudica a la integridad del sistema.

Por otra parte, planteó que entre las modificaciones propuestas en el proyecto aprobado por el Senado, está la eliminación de la

indemnización de cuarenta veces a favor de la concesionaria, y su reemplazo por una multa de hasta diez veces el valor de lo no pagado, y de veinte veces, en caso de reincidencia, con un límite máximo en todo caso de veinte unidades tributarias mensuales (20 UTM), la que se podrá enervar pagando lo adeudado más intereses y costas judiciales.

También, se modifican las reglas de competencia del tribunal que conocerá de esta causa, para evitar lo que ocurre en la actualidad, que se concentren en algunos tribunales una gran cantidad de causas, a raíz de que hoy la competencia la determina el domicilio de la concesionaria. Dentro de las modificaciones aprobadas en el texto del Senado, esta situación fue cambiada por el domicilio del infractor, situación que será lo que determine cuál será el tribunal competente.

Señaló además, que se repartirán los fondos recaudados por concepto de multas, entre la municipalidad en que se encuentre el Juzgado de Policía Local competente (el del domicilio del usuario), y el fondo común municipal. Además, explicó que este artículo 42 de la ley de concesiones tendrá aplicación respecto de aquellos usuarios de las vías, que no habiendo pagado el peaje correspondiente, una vez demandados, y sólo en el caso de que no paguen durante todo el transcurso del juicio, sean condenados judicialmente al pago de lo adeudado, caso en el cual, el juez podrá agregar a tal condena civil, una multa, cuya cuantía podrá fijarse en hasta diez veces el monto de lo adeudado, y hasta veinte veces en caso de reincidencia, aunque en ambos casos con un límite máximo de veinte unidades tributarias mensuales (20 UTM).

Sin perjuicio de lo anterior, complementó que aún durante el cobro judicial de lo no pagado por concepto de peaje, el deudor demandado podrá, hasta antes de la citación para oír sentencia, pagar el monto adeudado, más intereses corrientes y costas del juicio, caso en el cual la multa de diez o veinte veces no tendrá aplicación, y en tal sentido, operará como un estímulo al pago de lo efectivamente adeudado, y sólo de ello.

Concluyó que la norma del artículo 42, plantea castigar al deudor contumaz que, habiéndose agotado todas las instancias de cobro, persiste en no pagar. En todo caso, el universo de las personas que no pagan, no supera el 5% de los usuarios. Aclaró que la relación entre la empresa concesionaria y el usuario de las obras, en este caso de autopistas urbanas, compromete la fe pública, pues el Estado chileno suscribió contratos en determinadas condiciones económicas garantizadas cuyo supuesto es que el usuario, en su inmensa mayoría, paga, y que sólo por excepción deja de pagar, situación esta última que hay que desincentivar, pues de lo contrario, de no cumplirse las condiciones que el Estado garantizó, serán todos los chilenos quienes deberán pagar. Así, el principal incentivo para proceder al cobro, corre de parte de la concesionaria, es ella el sujeto activo, que deberá accionar y en último termino obtener que se condene, a aquellos deudores que, transcurrido todos los plazos e instancias, insisten en no pagar.

Por último, recalcó que con este proyecto no se está eliminando el cobro de la deuda, sino solamente la aplicación de la multa en determinadas condiciones. En relación al caso que la infracción de no pago de peaje coincida con la falta de TAG, existe actualmente el llamado *Pase Diario*, que es un mecanismo alternativo al TAG, el que está regulado en los contratos y en una resolución del Director General de Obras Públicas, en el que se fijó el plazo de veinte días para su adquisición, respecto de lo cual, el Ejecutivo no tendría inconveniente,

en ampliar tal plazo hasta los sesenta días, lo que puede lograrse por la vía administrativa.

****

Indicación.

***Los Diputados señores Hernández; Latorre; Monckeberg, don Cristián; Uriarte, y Venegas, don Samuel, formularon una indicación para sustituir el inciso segundo del artículo 42 que se modifica por el artículo único del proyecto de ley, por el siguiente:

"Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará una multa no inferior a cinco, ni superior a diez veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa no será inferior a once, ni superior a veinte veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley Nº 18.287."

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

-Puesto en votación en general y en particular el proyecto de ley, incluida la indicación, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes, señores Hernández, Latorre; Monckeberg, don Cristián; Sabag, Uriarte; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel.

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

"**Artículo único.-** Reemplázase el artículo 42, del decreto Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, por el siguiente:

"**Artículo 42.-** Cuando un usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley Nº 18.287, el Juez de Policía Local del territorio del domicilio del usuario. Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará una multa no inferior a cinco, ni superior a diez veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa no será inferior a once, ni superior a veinte veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley Nº 18.287.

Con todo, el deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas en el inciso precedente, si paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la Municipalidad a que perteneciere el Juzgado de Policía Local en que se hubiere sentenciado la condena.

En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.".".

Se designó Diputado informante al señor **Mario Venegas Cárdenas.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 2 de septiembre de 2008.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de las sesiones de fecha 29 de abril y 1 de septiembre de 2008, con la asistencia de los Diputados señores Venegas, don Mario (Presidente); Alvarado, don Claudio; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel; García-Huidobro, don Alejandro; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Monckeberg, don Cristián; Quintana, don Jaime; Sabag, don Jorge; Uriarte, don Gonzalo, y Venegas, don Samuel.

Se adjunta al presente informe, un texto comparado que contiene el artículo 42 vigente, el proyecto aprobado por el H. Senado, que sustituye el artículo 42 y el proyecto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones que modifica el inciso segundo del artículo 42, aprobado por el H. Senado.

Patricio Álvarez Valenzuela,
Secretario de la Comisión.