NUEVO SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, recaído en los proyectos de ley, en primer trámite constitucional, de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, que modifica sanción por no pago de tarifa o peaje en obras concesionadas; de la Honorable Senadora señora Alvear, sobre cobro de indemnizaciones compensatorias a los infractores de tarifas o peajes de obras concesionadas y de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez, sobre término de procedimiento de cobro de deudas ante los Juzgados de Policía Local, en el caso que señala.

BOLETINES Nos 4.838-09, 4.840-09 y 4826-07, refundidos.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Obras Públicas tiene el honor de presentaros un nuevo segundo informe, acerca de los proyectos de ley señalados en la referencia.

Dejamos constancia que en virtud del acuerdo de Comités adoptado el 28 de agosto de 2007, del que se dio cuenta en sesión 44ª, ordinaria, de esa misma fecha, la Sala del Honorable Senado acordó enviar a la Comisión de Obras Públicas, para un nuevo segundo informe el proyecto de ley en estudio.

Asimismo, dejamos constancia que, al discutirse las nuevas indicaciones presentadas a esta iniciativa legal, la Comisión acordó refundir el proyecto de ley de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez, sobre término de procedimiento de cobro de deudas ante Juzgados de Policía Local, en el caso que señala, (Boletín Nº 4.826-07), iniciativa que se encontraba radicada en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, con las mociones señaladas en el epígrafe, en atención a que versan sobre la misma materia y en virtud del acuerdo adoptado por la Sala del Honorable Senado, en sesión 9ª, ordinaria de 10 de abril de 2007.

- - - - - -

A la sesión en que se consideraron estos proyectos de ley asistieron, además de los miembros titulares de vuestra Comisión, el Honorable Senador señor Horvath.

Durante la discusión de estas iniciativas legales, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán; del Asesor del Ministro, señor Carlos Estévez; del Asesor del Subsecretario, señor Enrique Canales; de la Asesora del Subsecretario, señora Cristina Holuigue y del Asesor Legislativo del Ministro, señor Domingo Sánchez.

- - - - - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: no hay.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: no hay.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 1, 2quáter, 2quinquies y 6.

IV.- Indicaciones rechazadas: 2 bis, 2ter, 3, 3ter, 3quáter, 4, 4ter, 5, 5ter y 7.

V.- Indicación retirada: 2.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: no hay.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Cabe tener presente que vuestra Comisión de Obras Públicas se pronunció previamente, en trámite de segundo informe, sobre las indicaciones de su competencia, contenidas en el Boletín de fecha 30 de julio de 2007, por lo tanto, para no caer en reiteraciones, nos remitimos a lo señalado en nuestro segundo informe respecto de los acuerdos adoptados sobre ellas.

La Comisión se abocó al estudio de las indicaciones formuladas dentro del nuevo plazo abierto para tal efecto, acordado en sesión 44a, ordinaria, celebrada el martes 28 de agosto de 2007, las que se consignan con los números 2ter, 2quáter, 2quinquies, 3ter, 3quáter, 4ter y 5ter, del Boletín de Indicaciones elaborado por la Secretaría, presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

INDICACIÓN Nº 2 QUINQUIES

De S.E. la señora Presidenta de la República, para sustituir el texto del artículo 1º, por el siguiente:

"**Artículo 1º**.- 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 **única** de 10 veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a 20 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 **se cite a oír sentencia**.

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.”.”.

En discusión esta indicación el señor Ministro de Obras Públicas, don Eduardo Bitrán señaló que ella reemplaza la indicación Nº 1, presentada el 30 de julio de 2007 y recoge las ideas de los distintos actores de este proyecto de ley, incluyendo la de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez, constituyendo una síntesis, considerando que ella cautela los distintos intereses.

Indicó, en primer lugar, que han propuesto reducir y acotar el monto máximo de la multa de 10 veces el monto de lo condenado, aumentando en caso de reincidencia a 20 veces dicho monto, no pudiendo, en ambos casos, exceder de 20 unidades tributarias mensuales como tope.

Por otra parte, manifestó que se mantiene un criterio que es muy importante que es la posibilidad de enervación. Es decir, antes de dictarse sentencia siempre se puede pagar con costas, para premiar a aquéllos que por cualquier razón secundaria no pudieron pagar pero que tienen la disposición de hacerlo y no tener que afectarlos con la multa.

Señaló que han planteado modificar el concepto de pena civil a multa porque no es bueno para la industria de concesiones que aparezca una presunción de enriquecimiento sin causa y, además porque algunos han sostenido que esta compensación de 20, 40 o el número de veces que sea no corresponde a una deuda efectiva porque la deuda se paga con costas, con intereses, pudiéndose generar una percepción de enriquecimiento que no tiene un sustento, lo que debilita el sistema y debilita la credibilidad de la propia acción de cobranza de las concesionarias y, por lo tanto, es mucho mejor que se aplique una multa.

Obviamente, para cobrar una multa tiene que haber algún elemento de fé pública afectado, de otro modo, si se trata simplemente de un contrato entre privados y no hay fé pública afectada no habría fundamento para una multa. Están convencidos de que aquí hay un elemento de interés público muy importante que tiene que ver con las bases de sustentación de largo plazo del sistema.

Manifestó que Chile ha sido pionero en ir a un sistema de post pago en materia de autopistas urbanas y, a futuro,

probablemente de autopistas interurbanas, tema que se está discutiendo y para poder llevar este tipo de mecanismos es fundamental que, obviamente, se pueda cobrar en forma efectiva.

Si el sistema de cobro se desmorona por una percepción de impunidad, por ejemplo, lo que va a ocurrir es que no van a poder seguir expandiendo el mecanismo y proyectos importantes de interés público ya no podrían ser financiados.

Esto dice relación con la capacidad de obtener financiamiento privado para sostener un programa de inversiones que va a ser permanente porque permanentemente el país va a tener que estar mejorando, expandiendo, modificando y licitando nuevas concesiones.

Cree que el no pago de la deuda afecta significativamente el interés público y, por lo tanto, amerita una sanción. Que esto sea una infracción y que haya una multa asociada a ello.

Su visión es que la multa está asociada al hecho de no pagar. En ese sentido es un evento distinto a andar sin tag o con tag deshabilitado.

El segundo elemento que han modificado es el domicilio del acreedor como el lugar para establecer cuál es el Juzgado de Policía Local competente. Originalmente se había dicho que era el del acreedor y acogieron la propuesta de modificarlo al del domicilio del deudor, ya que entiende que es de justicia para personas que puede ser complicado tener que venir a defenderse a otro lugar.

Y, también un elemento muy importante que han planteado varios señores Senadores es que al ser esto una multa la indicación puede establecer que sea de beneficio municipal y que el 50% de la multa vaya a la municipalidad donde está el Juzgado de Policía Local y el otro 50% al Fondo Común Municipal.

Con este 50% se está generando un estímulo o un incentivo para que los Juzgados de Policía Local cumplan su rol y tengan los recursos y puedan contratar asistentes, ayudantes, etc. que colaboren en los temas administrativos.

La indicación del Ejecutivo representa la opinión de la mayoría con pequeños matices como la naturaleza de si es infracción o pena civil.

Agregó que el contenido y fundamentos de esta nueva indicación formulada por el Ejecutivo con fecha 10 de septiembre de

2007, es perfeccionar el texto del proyecto de ley en actual trámite, atendiendo a las propuestas y al debate que se ha desarrollado, desde hace más de nueve meses, con respecto a esta materia.

Destacó especialmente estas circunstancias, puesto que, en su opinión, reflejan el ánimo de entendimiento y de colaboración entre el Ejecutivo y el Congreso Nacional que, a su vez, ha comprendido la participación favorable de actores relevantes en quienes incidirá la iniciativa legislativa, así como de todos los miembros de esta Comisión de Obras Públicas.

Bajo tales consideraciones, manifestó que el Ejecutivo cree traducir de mejor forma el contenido de la iniciativa legislativa mediante la Indicación que ha presentado al escrutinio de los miembros de esta Comisión, para que sea informada favorablemente a la Sala de esta Corporación.

En consecuencia, esta nueva Indicación, propone sustituir el texto de la indicación Nº 1, de S.E. la Presidenta de la República, contenida en el Segundo Informe de la Comisión de Obras Públicas del Honorable Senado, emitido con fecha 3 de agosto de 2007.

El señor Ministro manifestó, respecto del **inciso primero**, de esta indicación que el supuesto de esta norma se produce cuando un *"...usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje,...*".

Para el caso de cobro judicial, además del reajuste de lo adeudado según el Índice de Precios al Consumidor, se agregan los intereses máximos convencionales, atendiendo a la actitud renuente del deudor; sin perjuicio del pago de las respectivas costas del juicio.

Con respecto al tribunal competente para conocer del cobro judicial, se establece que lo será *"...el Juez de Policía Local del territorio del domicilio del usuario.",* como una manera de hacer concordante dicha norma con las reglas generales de competencia, que la otorgan a los tribunales del domicilio del deudor o del demandado, para prevenir cualquier entorpecimiento de su derecho a defensa jurídica.

Se señala que *"...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.*".

Con esta norma, se establece una presunción simplemente legal que uniforma coherentemente en un solo sujeto de derecho a la persona del deudor, del usuario y del dueño del vehículo

motorizado, junto con otorgarle certeza jurídica a su domicilio para todos los efectos procesales pertinentes.

Sin embargo, como presunción simplemente legal, no excluye que prime la ley del contrato, cuando el usuario registrado ante la respectiva concesionaria de obra pública fuere distinto del dueño del vehículo motorizado.

Además, cumpliendo con las consideraciones de los señores jueces que integran el Instituto de Jueces de Policía Local, oídos en la tramitación de este Proyecto de Ley, esta norma crea un expediente de asignación racional de la carga que significa el conocimiento y fallo de estos juicios, actualmente recaída sólo en los Jueces de Policía Local del lugar en que se produjo el no pago de la tarifa o peaje.

Por último, cumpliendo con las ideas matrices y fundamentales del proyecto de ley en informe, se elimina la indemnización compensatoria legal, accesoria a estas deudas.

Respecto del **inciso segundo**, explicó que se establece un sistema para la aplicación de una multa única, que deberá imponérsele al deudor condenado al pago de la tarifa o peaje, correspondiente a 10 ó 20 veces el monto de lo condenado, para la primera condena o en caso de reincidencia, respectivamente. Sin embargo, para ambos casos el monto total de la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales, cumpliéndose así con los criterios de proporcionalidad o progresión limitada, en el cumplimiento de las cargas públicas.

Destacó que este inciso, incurre en un error que solicita sea corregido con el acuerdo de la Comisión, al haber señalado que se trata de una “multa única”, puesto que ello podría dar lugar a entender que dicha multa sería incompatible con la que correspondería aplicar conforme al artículo 118 bis de la Ley de Tránsito, número 18.290, cuyo inciso primero dispone que “En los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, sólo podrán circular los vehículos que estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permitan su cobro.”, sancionando como infracción grave su violación. No siendo el espíritu de la indicación presentada que se entendiere tal incompatibilidad, solicitó el acuerdo de la Comisión, para que se elimine la expresión “única” del inciso segundo del texto del artículo 42 que se propone en la indicación en discusión.

Añadió, en seguida, como fundamento de este inciso segundo, que se han considerado una serie de circunstancias que están en la base del sistema de las obras públicas concesionadas, donde el servicio que prestan consiste en un sistema de tránsito público de flujo libre.

Resulta incuestionable que las obras públicas concesionadas y el servicio público que prestan a través de su explotación, constituyen la expresión de una política pública general definida por el Estado en materia de infraestructura, cuya sustentabilidad en el largo plazo debe ser garantizada tanto a sus operadores como a los usuarios, de tal manera que todo aquello que pueda atentar en su contra debe ser prevenido y evitado. Tal sustentabilidad tiene como expresión sistémica la continuidad del servicio público que se presta, con determinada calidad; sin embargo, posee dos facetas que consisten en el régimen de derecho público que rige al contrato de concesión entre el Estado y la Concesionaria y en el régimen de derecho privado que rige al servicio entre la Concesionaria y el usuario.

Además, la protección del sistema compuesto por todos los derechos y obligaciones que conforman tanto el régimen económico como el régimen jurídico del contrato de obra pública concesionada, corresponde que sea resguardado por el Estado a través de un régimen legal que otorgue seguridad jurídica a la operación integral de todo el sistema. Dicho resguardo, sólo puede ser alcanzado a través de medios coercitivos de establecimiento general y de aplicación particular contra aquéllos que desconozcan el cumplimiento de sus obligaciones de manera contumaz.

En síntesis, la protección de la inversión en obras públicas concesionadas así como la sustentabilidad de su régimen de explotación, constituyen suficientes fundamentos de interés general para encausar las conductas transgresoras por la vía infraccional, dando lugar a la imposición de las multas que se establecen en este inciso segundo.

Por otra parte, se establece que "*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 N° 18.287."* Es decir, deberán registrarse en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, e impedirá la renovación del Permiso de Circulación si no fueren canceladas.

Respecto del **inciso tercero**, del artículo 42, propuesto, el señor Ministro manifestó que dentro del espíritu con que ha sido tratado este proyecto de ley, se ha dado desarrollado un debate acerca de los mayores beneficios que podrían otorgarse a los usuarios que, por razones distintas a la sola voluntad de infringir o evadir sus obligaciones, cayeren en incumplimientos posibles de subsanar, sin necesidad de que se les aplique todo el rigor de la ley. Por ello, en el inciso tercero se propone que "*...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 se cite a oír sentencia.".

Por lo tanto, un deudor de tarifa o peaje que por su conducta haya caído en cobro judicial, siempre tendrá una oportunidad para remediar y solucionar sus obligaciones, con la garantía que si lo hace en tiempo oportuno, durante el procedimiento judicial, no se verá sujeto a las multas legales y, además, en reconocimiento de su disposición a cumplir, su deuda será liquidada rebajando los intereses máximos convencionales a intereses corrientes.

En cuanto al **inciso cuarto**, el señor Ministro manifestó que en concordancia con la instauración de multas para protección de interés público comprometido en la continuidad y calidad del servicio, para la protección de la sustentabilidad del sistema y de los derechos y obligaciones que conforman el régimen jurídico y el régimen económico de los contratos de concesión de obra pública y de su explotación, proponen que: "*El cincuenta por ciento de estas multas ingrese 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."*.

Así entonces, la norma propuesta generará ingresos redistributivos en los presupuestos municipales por la vía del Fondo Común Municipal.

Por otra parte, se aumenta el financiamiento del presupuesto municipal para aquellas corporaciones edilicias cuyos Juzgados de Policía Local tramiten las causas a que de origen el sistema de cobro judicial y multas que proponen, solucionando el segundo problema más importante observado por los señores Jueces de Policía Local.

Sobre el **inciso quinto**, que dice relación con los medios de prueba, se conserva la norma que les da validez a los medios técnicos para acreditar los hechos.

Finalmente, el señor Ministro concluyó señalando que la indicación presentada favorece el derecho a defensa de los usuarios y la operatoria de los juzgados de policía local. Por otra parte, constituye una nueva forma de protección jurídica a la sustentabilidad de los sistemas de vías concesionarias, bajo la vía infraccional que deroga la institución de la indemnización compensatoria o de pena civil, cumpliendo con las ideas matrices y fundamentos de la iniciativa legal en estudio.

Una vez terminada la exposición del señor Ministro, **el Honorable Senador señor Sabag** manifestó que la indicación

del Ejecutivo recoge las ideas contenidas en las indicaciones presentadas por los Honorables Senadores señores Gómez, Kuschel, Pérez Varela, Romero y de quien habla, y las perfecciona. Se trata de proteger este sistema y de que quien utiliza la carretera con post pago honre su compromiso. Si no se cumple con el pago el sistema quiebra.

Recordó que un millón y medio de personas que no votaron tuvieron que ser amnistiadas porque es imposible cobrar un millón y medio de multas a infractores electorales. En este caso, es fácil juntar un número similar de infractores lo que es incobrable, por lo tanto, aquí tiene que haber una medida disuasiva que lleve a que la persona pague, pudiendo hacerlo hasta el día del fallo.

Destacó que la multa no va a la concesionaria sino que al Juzgado de Policía Pocal donde se paga la multa y el otro 50% al Fondo Común Municipal. La indicación cumple todas las finalidades de disuasión y se protege el sistema de post pago.

El Honorable Senador señor Romero manifestó que cuando la Comisión tomó la decisión de solicitar a los Comités que este proyecto de ley pudiera volver a ser conocido por esta Comisión fue para perfeccionar una normativa que iba a colisionar con el Tribunal Constitucional. Por ello se abrió un nuevo plazo para presentar indicaciones y se envió para un nuevo segundo informe.

Había una abierta inconstitucionalidad porque se hacía una discriminación ya que el artículo 42 contenido en el proyecto de ley, en su inciso cuarto, sólo aplicaba una pena civil al usuario dedicado al servicio de pasajeros público o privado o al transporte escolar y de carga terrestre. Ello, además de suponer la discriminación arbitraria en contra de los recién señalados, incentivaba al resto de los usuarios a incumplir su pago a la concesionaria, toda vez que muy probablemente ya no existiría un castigo mayor al mero pago de la deuda más intereses y costas para el resto de los usuarios.

Por ello se adoptó la decisión, entendiendo y sintiendo siempre el espíritu que los ha animado en el sentido, por una parte, de incentivar la utilización de este tipo de mecanismos porque en definitiva se ha demostrado que la concesión es un mecanismo apto y eficiente para poder desarrollar una serie de obras públicas que de no mediar la existencia de este tipo de mecanismos tendría que ser desarrollado y realizado a través de una acción directa de parte del Estado y, por otra parte, le parece que se ha ido recogiendo en la indicación del Ejecutivo lo que se ha propuesto en la de él y del Honorable Senador señor Kuschel. Además, se han recogido los planteamientos de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez, en el sentido de enervar o poder eximirse de la aplicación de las multas si se

paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria.

Hizo presente que la indicación del Ejecutivo Nº 2quinquies, al igual como la Nº 2quáter, al referirse al pago anticipado del deudor, contiene un error al decir “antes de que se cite a oír sentencia”, ya que debe decirse “antes de que los autos queden para fallo”. Ahora no se cita para oír sentencia sino que los autos quedan para fallo, de acuerdo con la nueva metodología del sistema.

Básicamente las inquietudes que tenían y que recogían de alguna manera muy directa la inquietud de los Jueces de Policía Local era de que se pudiese descongestionar este tipo de situaciones con la finalidad de que fuesen muchos los Juzgados que pudieran tener competencia y de ahí viene la normativa del domicilio del deudor.

Aclaró que cuando señalaron que técnicamente era una pena civil estaban efectivamente apuntando a una realidad. Es efectivamente una pena civil, por otra parte, si es una pena civil es accesoria a una principal que le pertenece a las concesionarias. Y eso tiene el inconveniente de que al no ser entendida como infracción o multa no puede ir al Fondo Común Municipal. Por eso se está tratando de darle un carácter infraccional y no de pena civil. Estima que es una pena civil pero no tiene inconveniente que la Comisión tome la decisión de entender que es una infracción. Además, como la competencia la tiene el Ejecutivo para destinar las multas al Fondo Común Municipal, pasando el 50% restante a beneficio de la municipalidad a que pertenezca el Juzgado de Policía Local que hubiera sentenciado la condena, quisiera agregar o dejar constancia en la historia de la ley de que la idea es que vaya a beneficio del departamento dentro de la municipalidad que dice relación con Juzgado de Policía Local porque los Alcaldes pueden destinar los recursos a otros fines.

Si se enerva la acción el Juzgado de Policía Local no recibe nada, salvo las costas.

Finalmente, e**l Honorable Senador señor Romero** señaló que su indicación tiene por finalidad establecer un incentivo real para que los usuarios paguen lo adeudado. Le parece bien que se haya establecido tanto un monto máximo como el enervar pagando.

En el boletín de indicaciones su indicación y la del Ejecutivo figuran sustituyendo sólo el artículo 1º del proyecto, en circunstancias que ambas son sustitutivas del proyecto completo. Hace esta aclaración técnica porque el artículo 2º se suprime o se sustituye.

El Honorable Senador señor Naranjo señaló que hubiera preferido mantener su moción principalmente teniendo en consideración que el Tag se va a utilizar dentro de poco tiempo más en todo Chile. Por otra parte, señaló que el nuevo texto elimina lo que parecía absolutamente fuera de lugar que es esta indemnización compensatoria. Agregó que las modificaciones no lo dejan cien por ciento contento pero cree que recogen de uno y de otro lado los argumentos planteados. Añadió que el hecho de que la persona pueda enervar la acción pagando, resuelve el problema. Además le parece bien que haya quedado como multa.

Finalmente señaló que le preocupa que no se contemple el mal uso de la patente o su ocultamiento, y otras conductas. Además, señaló que le parece bien que se haya fijado un monto máximo como multa.

Al respecto el **señor Ministro** señaló que esas materias quedan para ser resueltas en la modificación general a la Ley de Concesiones que también contempla modificaciones a la Ley de Tránsito.

El señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kuschel señaló que la indicación del Ejecutivo armonizó las distintas opiniones diversas que existían sobre esta materia.

Al respecto propuso aprobarla con las siguientes modificaciones:

1) En el inciso primero, reemplazar la expresión “Artículo 1º” por “Artículo único”, por razones de técnica legislativa.

2) En el inciso segundo, suprimir la palabra “única”, para no confundir la sanción por deuda de otros temas que pueden ser delitos o infracciones. Además, porque esta palabra puede generar una ambigüedad, que alguien por ejemplo ande sin Tag y entran en la línea de infringir la Ley de Tránsito.

3) En el inciso tercero, reemplazar las palabras “se cite a oír sentencia” por “los autos queden para fallo”, en atención a que no se cita a oír sentencia, porque ese acto procesal no existe en ese procedimiento.

Sometida a votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, con las enmiendas señaladas.

INDICACIÓN Nº 2 TER

Del Honorable Senador señor Novoa, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 1º.- 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 42º.- Cuando un usuario de una obra dada en concesión no cumpla el pago de su tarifa o peaje, el concesionario tendrá derecho a cobrarla judicialmente reajustada según la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer de ella, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley Nº 18.287, el Juez de Policía Local con jurisdicción en el lugar del domicilio del infractor.

El concesionario tendrá derecho a una indemnización compensatoria equivalente al mayor valor entre veinte Unidades Tributarias Mensuales o el doble de lo adeudado.

Si el usuario circula en una obra dada en concesión en que opera un sistema electrónico de cobro de peajes sin el dispositivo electrónico de cobro habilitado, tendrá un plazo de treinta días para pagar el pase diario o de habilitación tardía, contado desde el día en que hizo uso de la vía concesionada. En tal caso, no será aplicable lo dispuesto en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, de Tránsito**.** Transcurrido dicho plazo, la concesionaria podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje, de acuerdo con lo dispuesto en los incisos precedentes. En este caso, la indemnización compensatoria será el equivalente al mayor valor entre treinta Unidades Tributarias Mensuales o el triple de lo adeudado.

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.”.”.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por ser incompatible con lo ya aprobado.

INDICACIÓN Nº 2 QUATER

De los Honorables Senadores señores Gómez, Kuschel, Pérez Varela, Romero y Sabag, para sustituirlo por el siguiente:

"**Artículo 1º**.- Reemplázase el artículo 42, del decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 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 p 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 N° 18.287, el Juez de Policía Local del territorio correspondiente al domicilio del demandado.

El Juez deberá, al ordenar dicho pago, imponer al condenado una pena civil de un valor equivalente a diez veces el pago incumplido, elevándose en caso de reincidencia a veinticinco veces el monto insoluto. Sin perjuicio de lo anterior la aplicación de la misma nunca podrá superar las veinte Unidades Tributarias Mensuales. Con todo, el deudor podrá eximirse de su aplicación, si paga el monto efectivamente adeudado a la concesionaria, más intereses y costas, antes de que se cite para oír sentencia en dicha sede.

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.”.”.

Sometida a votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por encontrarse subsumida en la indicación Nº 2 quinquies.

INDICACIÓN Nº 3 TER

Del Honorable Senador señor Larraín, para agregar, en su inciso primero, la siguiente oración: “En la sentencia condenatoria, el juez impondrá una pena civil en favor del concesionario equivalente al mayor valor entre diez veces lo adeudado o el doble de la multa. En caso de reincidencia, la pena civil será el mayor valor entre veinticinco veces lo adeudado o el triple de la multa.”.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por ser incompatible con lo ya aprobado.

INDICACIÓN Nº 3 QUÁTER

Del Honorable Senador señor Larraín, para suprimir su inciso segundo.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por ser incompatible con lo ya aprobado.

INDICACIÓN Nº 4 TER

Del Honorable Senador señor Larraín, para suprimir, en el inciso tercero, las frases “en tal caso, no será aplicable lo dispuesto en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, de Tránsito”; y para agregar, en el mismo inciso, después del término “costas” la frase “y la pena civil a favor del concesionario equivalente al mayor valor entre veinte veces lo adeudado o el triple de la multa”.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por ser incompatible con lo ya aprobado.

INDICACIÓN Nº 5 TER

Del Honorable Senador señor Larraín, para reemplazar su inciso cuarto por el siguiente:

“En el caso que el usuario a que se refiere el inciso primero destine el respectivo vehículo al servicio de transporte de pasajeros público o privado, al transporte escolar o al transporte de carga terrestre, el juez impondrá en la sentencia condenatoria el pago del peaje adeudado con intereses, reajustes y costas y una pena civil en favor del concesionario, equivalente al mayor valor entre veinte veces lo adeudado o el doble de la multa. En caso de reincidencia, la pena civil será el mayor valor entre treinta y cinco veces lo adeudado o el triple de la multa.”.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Naranjo, Romero y Sabag, por ser incompatible con lo ya aprobado.

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Obras Públicas tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULOS 1º Y 2º

--- Han pasado a ser artículo único, sustituido por el siguiente:

"**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 de 10 veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a 20 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.”.”.

(Aprobado 4x0)

- - - - - -

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el texto del proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Obras Públicas queda como sigue:

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 de 10 veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a 20 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.”.”.

- - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 9 de octubre de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel (Presidente), Jaime Naranjo (Juan Pablo Letelier), Sergio Romero y Hosain Sabag (Mariano Ruiz-Esquide).

Sala de la Comisión, a 9 de octubre de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

NUEVO SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, recaído en los proyectos de ley, en primer trámite constitucional, de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, que modifica sanción por no pago de 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 y de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez, sobre término de procedimiento de cobro de deudas ante los Juzgados de Policía Local, en el caso que señala.

BOLETINES Nºs 4.838-09, 4.840-09 y 4826-07, refundidos.

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Reemplazar el artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas que impone una indemnización compensatoria equivalente a 40 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 una multa de 10 veces el monto de lo condenado.En caso de reincidencia, esta multa aumentará a 20 veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales.

5) 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.

6) 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.

7) El 50% 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.

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.

II. ACUERDOS:

Indicación Nº 1, aprobada con modificaciones 4x0
Indicación Nº 2, retirada
Indicación Nº 2 bis, rechazada 4x0
Indicación Nº 2ter, rechazada 4x0
Indicación Nº 2quáter, aprobada con modificaciones 4x0
Indicación Nº 2quinquies, aprobada con modificaciones 4x0
Indicación Nº 3, rechazada 4x0
Indicación Nº 3ter, rechazada 4x0
Indicación Nº 3quáter, rechazada 4x0
Indicación Nº 4, rechazada 4x0
Indicación Nº 4ter, rechazada 4x0
Indicación Nº 5, rechazada 4x0
Indicación Nº 5ter, rechazada 4x0
Indicación Nº 6, aprobada con modificaciones 4x0
Indicación Nº 7, rechazada 4x0

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mociones de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, de la Honorable Senadora señora Alvear y de los Honorables Senadores señores Horvath y Gómez.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primer trámite.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: no hay.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 16 de enero de 2007. Se dio cuenta en la Sesión 85ª, Ordinaria, de 17 de enero de 2007, pasando a la Comisión de Obras Públicas.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: nuevo segundo informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- **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 N° 18.290**, de Tránsito, artículos 118 bis, 197, 198, 208 y 215.

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

Valparaíso, 9 de octubre de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario