Modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en lo relativo al cobro de tarifas y peajes por el uso de vías concesionadas, y la ley N° 18.287, que Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en materia de anotación y prescripción de multas asociadas a deudas por tales conceptos

Boletín N° 13065-09

1.- Según se ha dado conocer recientemente por el Ministro de Justicia por nota de prensa[1] a la fecha hay casi 13 millones de infracciones impagas a nivel nacional, correspondientes a más de 882.000 vehículos, según las cifras del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que lleva el Registro Civil, lo que representa una variación anual acumulativa de más del 10%. Las multas impagas acumuladas a julio de 2017 llegaban a 9.923.285, lo que significó un aumento de 928.560 respecto de las registradas en 2016).

2.- De las infracciones anotadas[2], existen **12.936.608** multas impagas correspondientes a **882.244** vehículos. Estas multas equivalen a más de 28 mil millones de pesos. El **87%** , es decir 11.357.595 de las multas no pagadas se originan al transitar sin dispositivo electrónico **(TAG)** habilitado por una autopista concesionada, mientras que 662.660 de las infracciones corresponden a no respetar señales del tránsito, y 231.674 de ellas a estacionar en sitio prohibido y señalizado.

3.- De lo antes indicado podemos señalar que en consecuencia más 700.000 vehículos tienen deuda por TAG, lo que genera, además, el cobro de la tarifa a por parte de la concesionaria. En efecto, el Decreto 900/1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP Nº164, de 1991, llamada Ley de Concesiones de Obras Públicas, señala en su artículo 42 lo siguiente :

"Artículo 42.- Cuando el 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. También será considerado domicilio del usuario aquél que éste haya registrado en el contrato de utilización del sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes a que se refiere el artículo 114 del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, el que no podrá limitarse a*

1 http://www.minjusticia.gob.cl/ministro-de-justicia-informa-que-hay-13-millones-de-multas-impagas-de-cara-a-la-renovacion-de-los-permisos-de-circulacion-y-llama-a-regularizar-la-situacion/

2 Cifras a febrero de 2019

ninguna Región o comuna del país, ni su localización podrá ser objeto de incentivo comercial alguno.

Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, además de lo debido, ***aplicará una multa de cinco veces*** *el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a* ***quince veces*** *el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Para los efectos de la reincidencia se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de tres años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley Nº 18.287. En caso alguno las multas aplicadas podrán ser pagadas si no se acredita haber pagado previamente el capital adeudado más los intereses y las costas determinados en la sentencia condenatoria respectiva.*

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.2

4.- Ley Nº 18.287, en su artículo 24, señala que "el plazo de prescripción será de tres años contados desde la fecha de anotación". Esta fecha es la del ingreso de la multa al Registro. Si han pasado tres años, se puede pedir la prescripción ante el mismo Juzgado de Policía Local que aplicó la multa, y luego la resolución debe comunicarse al Servicio para que se elimine la anotación. Esta comunicación puede hacerla directamente el juzgado, a través de un oficio, o puede hacerla el interesado, presentando una copia autorizada de la resolución en cualquiera de nuestras oficinas.

5.- Que entonces, no obstante estar la gran mayoría de esas multas actualmente prescritas por haber ya cumplido 3 años desde su anotación, aún se siguen manteniendo como vigentes en el sistema, toda vez que la prescripción extintiva deber ser alegadas en sede judicial.

6.- Que lo anterior, entonces es una situación que debe ser enmendada a objeto de que el reflejo de las cifras sea en relación con las multas que efectivamente se puedan cobrar dentro del plazo que entiende vigente el legislador.

7.- Por otro lado, lo anterior también perjudica al ciudadano ya que al tener en el sistema multas vigentes, esto le impide pagar su permiso de circulación y/o vender su vehículo, con las consecuencias y perjuicios que ello acarrea, toda vez que debe alegar la prescripción para que queden sin efecto por el plazo transcurrido de 3 años, careciendo, la mayoría de las veces, de los medios económicos y de abogados para

ejecutar en su beneficio dicho derecho consagrado en nuestra legislación, constituyendo de tal forma un círculo vicioso y discriminación que debe ser enmendado por el legislador.

8.- Por otro lado, muchas familias de sectores medios hacen grandes esfuerzos para comprar un vehículo que le permita acceder a una mejor calidad de vida (llevar los hijos al colegio, desplazarse a sus trabajos, gozar de un sano esparcimiento) no siendo el vehículo una mera "comodidad aspiracional" sino que la coronación de un merecido esfuerzo. Tal es así que las cifras de la ANAC[3] señalan que a diciembre del año 2018 se vendieron para ese año en Chile la suma de 417.038 autos pequeños y livianos, según consta de gráficos adjuntos. Respecto de los vehículos usados livianos, CAVEM[4] indica que la compra venta de los mismos para el año 2018 ascendió a la cifra nacional de 996.833 unidades.

9.- Asi entonces se produce la paradoja de que si el mercado automotriz aumenta exponencialmente en el país, en la misma proporción ha aumentado la cantidad de multas y deudas en el sistema, provocando a fin de cuentas una situación que se hará inmanejable para la autoridad y repercutirá en un grave daño para la cuidadanía, de no mediar una pronta intervención de parte del legislador, tada vez que estas variables no fueron previstas por la autoridad gubernamental ni administrativa al momento de idear esta fórmula que sólo beneficia a las empresas concesionarias, toda vez que éstas tienen un cobro garantizado acumulativo, pero impregnan al Estado y a los municipios de un costo y una carga cuya administración sólo la llena de una burocracia insensata.

10.- Finalmente cabe indicar que, según lo ha indicado la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), las ganancias de las autopistas urbanas de la Región Metropolitana crecieron 24,3% en el primer trimestre de este año, alcanzando los $61.707 millones de pesos, mientras que los ingresos avanzaron hasta un 12%, llegando a $129.972 millones de pesos para el mismo periodo[5].
Claro es, entonces, que una medida en pro de los vecinos y de los cuidadanos agobiados por sus deudas TAG no afecta en nada la operación y el modelo de negocios de las autopistas concesionarias, pero es es de un gran y significativo avance y justicia

3 https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2019/01/12-Informe-del-Mercado-Automotor-Diciembre-2018.pdf
4 https://www.cavem.cl/informes_mercado
5 Datos para Autopista Central, Costanera Norte, Vespucio Sur y Vespucio Norte.

para la clase media, toda vez que en nada se toca y afecta las ganancias y utilidades de los operadores.

11.- Por lo anterior, es necesario regular esta situación y dar un respiro a nuestra clase media, mediante la intervención del sistema en un triple sentido.

a) facilitando el procedimiento de aplicación de la prescripción y rebajando ésta a 2 años.

b) elimando la relación entre deuda "TAG" y renovación de permiso de circulacion.

c) dando una purga respecto de las deudas acumulativas de los vecinos y contribuyentes, respecto de los montos ya vencidos 30 de septiembre de 2018, por deudas de "TAG".

POR LO TANTO, proponemos sigueinte :

1.- MOCIÓN parlamentaria, que modifica el artículo 24 de la Ley Nº18.287, sobre **Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local**, por el siguiente:

"*Tratándose de las denuncias señaladas en el inciso tercero del artículo 3º, el Secretario del Tribunal, cada dos meses, comunicará las multas no pagadas para su anotación en el Registro de Multas del Tránsito no pagadas. Mientras la anotación esté vigente, no podrá renovarse el permiso de circulación del vehículo afectado. El plazo de prescripción será de* ***dos*** *años, contado desde la fecha de la anotación. En todo caso, la anotación en el Registro de Multas del Tránsito no pagadas no procederá respecto de las infracciones por las tarifas o peaje impagos a que se refiere el artículo 42 del D.F.L .MOP Nº164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.*

2.- MOCIÓN parlamentaria, que agrega un inciso final al artículo 24 de la Ley Nº18.287, sobre **Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local**, en el sentido que indica:

"*Sin perjuicio de lo señalado en los incisos precedentes, el juez de policía local respectivo decretará de oficio, o a solicitud de cualquier interesado, la prescripción a la que se alude en el inciso primero, debiendo el secretario del mismo tribunal proceder a requerir su inmediata eliminación del Registro de Multas de Tránsito no Pagadas que lleva el Servicio de Registro Civil, dando copia de dicho requerimiento al mismo interesado".*

3.- MOCIÓN parlamentaria, que agrega un **artículo 4º transitorio** al DFL MOP Nº164, de 1991, llamada **Ley de Concesiones de Obras Públicas**, en el sentido que indica:

Artículo 4º : "*Declárase incobrable judicial y extrajudicialmente por parte del concesionario, la tarifa o peaje impago a que alude el artículo 42 de esta Ley generada por los usuarios y referidas a hechos ocurridos con anterioridad al 1º de octubre de 2019.*"

GABRIEL SILBER ROMO

DIPUTADO DE LA REPUBLICA

GABRIEL ASCENCIO MANSILLA

DIPUTADO DE LA REPUBLICA