INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, recaído en los proyecto 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.

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

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informaros acerca de los proyectos de ley singularizados en el epígrafe, en primer trámite constitucional, originados en dos Mociones de los Honorables señores Senadores que a continuación se detallan:

1.- De los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo, que modifica sanción por no pago de tarifa o peaje en obras concesionadas. (Boletín Nº 4.838-09), y

2.- De la Honorable Senadora señora Alvear, sobre cobro de indemnizaciones compensatorias a los infractores de tarifas o peajes de obras concesionadas. (Boletín Nº 4.840-09)

Estas iniciativas legales fueron refundidas en un solo texto, en virtud del acuerdo adoptado por la Comisión de fecha 20 de marzo de 2007, por los Honorables Senadores señores Kuschel, Letelier, Pérez y Ruiz-Esquide.

Dejamos constancia de que este proyecto de ley se discutió sólo en general, en conformidad al artículo 36 del Reglamento del Senado.

- - - - - -

A las sesiones en que se consideraron estos proyectos de ley asistieron, además de los miembros titulares de vuestra Comisión, los Honorables Senadores señora Alvear y señor Naranjo.

Durante el estudio de estas iniciativas legales, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del Asesor legislativo del Ministro de Obras Públicas, señor Domingo Sánchez; del Presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), señor Herman Chadwick; del Vicepresidente de Urbanas de COPSA y Gerente General de Autopista Central, señor Antonio Estrada; de la Asesora Legal de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), señora Loreto Silva y de la Asesora Jurídica del Honorable Senador señor Naranjo, doña Marianela Villarroel.

- - - - - -

OBJETIVOS DE LOS PROYECTOS PROPUESTOS EN LAS MOCIONES

La **Moción de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo**, tiene por objetivo 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 equivalente a 40 veces el valor del peaje no pagado al usuario de la vía que no paga por una multa equivalente al valor de la tarifa incumplida, más intereses y reajustes y, además, impone al infractor una multa equivalente a una falta gravísima.

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.

La **Moción de la Honorable Senadora señora Alvear**, también tiene por objetivo modificar el artículo 42 de la Ley de Concesiones con la finalidad de establecer criterios de equidad moderando la indemnización establecida y dotar de gradualidad al sistema.

El proyecto de ley 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

1.- De hecho

La **Moción de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo**, señala 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.

Este sistema representa un esfuerzo del 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.

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.

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.

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.

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.

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.

Respecto a lo anterior, 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.

Se propone, por tanto, que la sanción que se deba aplicar a quienes incumplan el pago de la tarifa por el uso de la vía concesionada tenga un doble componente. Por una parte, que se sancione al infractor por el Juez de Policía Local, con el reintegro de lo no pagado más los intereses y reajustes correspondientes con lo que se cumple con el objetivo de que la empresa concesionaria perciba algo que legítimamente le corresponde por uso de la vía y, por otro, que se sancione al infractor con una multa equivalente a una infracción de carácter gravísima, de acuerdo a lo que dispone la Ley de Tránsito, es decir, la sanción más grave que se establece para faltas de tránsito. El monto de la multa va de 1,5 a 3 UTM, según sea la determinación del juez.

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

El caso de la concesión de 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.

Es el caso del sistema de cobros de las tarifas que se aplica a los usuarios. Actualmente se generan por el cobro separado que hacen las cuatro concesionarias. 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.

La Ley de Concesiones, en su artículo 42, faculta a las empresas concesionarias a recibir como indemnización compensatoria por el no pago de la tarifa, un monto que asciende a 40 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.

El proyecto de ley 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.

2.- Jurídicos

La iniciativa legal en informe se relaciona, entre otras, con las siguientes normas legales 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 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.

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL

Durante la discusión en general, vuestra Comisión escuchó, entre otros, a los autores de estas iniciativas legales.

El Honorable Senador señor Naranjo explicó que este proyecto de ley obedece a los problemas que se han generado como consecuencia del no pago del servicio tarifario del peaje. En su opinión, del espíritu de la ley que estableció la aplicación de una multa equivalente a 40 veces el valor adeudado se concluye que es para una acción reiterada de quienes pretenden burlar el sistema y no para quien ocasionalmente no pagó la cuenta.

Este cobro, que no estaba en el espíritu de la ley, se transformó en una situación general y se han conocido casos de personas que adeudan $ 70.000.000 y $ 80.000.000. No resulta lógico que por no pagar el peaje se comprometa el patrimonio de una persona en esa cantidad.

Como consecuencia de lo anterior consideró, junto con el Honorable Senador señor Frei, presentar esta Moción en que se reconoce el buen funcionamiento del sistema de concesiones que opera en el país, sin embargo, la situación descrita altera el espíritu original de la Ley de Concesiones.

La norma que se pretende modificar a través de esta Moción dice relación con el establecimiento de la indemnización por el no pago del peaje, sin embargo, en nuestro ordenamiento jurídico cuando se establece el pago de una indemnización se supone la existencia de un menoscabo moral o patrimonial a las personas, situaciones que no ocurren en la especie, y los usuarios deben pagar una indemnización, con lo cual esta norma se aparta de la legislación en esta materia.

La Moción propone modificar el artículo 42 y establecer el pago de una multa, con sus intereses, reajustes y costas

correspondientes. La multa la determinará el Juez de Policía Local competente dentro de un rango que variará entre 1,5 y 3 unidades tributarias mensuales.

Agregó el señor Senador su preocupación por el hecho de que alrededor de 70.000 personas no podrán renovar sus permisos de circulación al 31 de marzo del año en curso por tener multas impagas por infracciones relativas al uso de las vías concesionadas.

Señaló que en algunas ocasiones no han llegado a los domicilios el cobro por uso de las vías concesionadas durante varios meses, sin embargo, después se produce una cobranza judicial, con lo cual resultaría muy perjudicial para los usuarios establecer el concepto de reincidencia sin necesidad de contar con una sentencia judicial que lo acredite.

Precisó que la Moción que presentó con el Honorable Senador señor Frei establece una falta que no es de tipo penal sino que de la misma naturaleza que una infracción por no respetar una norma de tránsito. La falta de pago por el uso de las vías concesionada debe sancionarse como una falta pero no es una falta penal.

La Honorable Senadora señora Alvear expresó que ambas iniciativas legales pretenden que exista un procedimiento adecuado para el cobro y graduación en la aplicación de la sanción.

Explicó que los proyectos presentados tratan sobre el mismo problema pero proponen soluciones distintas.

Agregó que las Mociones en estudio presentan una diferencia en el sentido de que la Moción de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo consideran una infracción el no pago, en cambio la Moción de la cual es autora, considera que se trata sólo de un procedimiento de cobro.

En su opinión y en opinión de toda la legislación moderna la falta de pago no es considerada una infracción penal, sin perjuicio de la obligación de pagar con los intereses correspondientes. Puso, como ejemplo, la falta de pago de una cuenta por un servicio ya sea de agua, de luz, de gas, de teléfono, etc.

Añadió que la falta de pago es una falta que debe sancionarse con el pago y los intereses o gradualidad que se determinen.

No obstante lo anterior, la señora Senadora agregó que comparte que la competencia de estas materias corresponda a los Juzgados de Policía Local.

Finalmente señaló que el objetivo de las dos mociones es el mismo.

El Honorable Senador señor Romero, compartió los planteamientos anteriores en el sentido de que existe una falsa interpretación del espíritu de la ley y estimó necesario refundir ambas mociones en una nueva proposición.

El Honorable Senador señor Ruiz-Esquide, a su vez, señaló que cuando se aprobó la ley y se estableció el pago de una multa equivalente a 40 veces el valor adeudado, votó en contra porque la consideró expropiatoria y recordó que durante la discusión de esa ley no se señaló que se impondría esta multa por acciones reiteradas, sino que bastaba con una infracción para cobrarla.

Considera necesario mantener el sistema de pago de las vías concesionadas, debiendo determinarse el monto razonable en que se fijará la multa, de manera de evitar una morosidad en el pago de este servicio y deteriorar el sistema de concesiones.

El Honorable Senador señor Pérez planteó que la aplicación del artículo 42 ha generado problemas por cuanto no distingue entre infracciones diferentes. Por lo tanto, es necesario distinguir conductas, ya que es distinto el caso de una persona que no paga la cuenta por el uso de las vías concesionadas, respecto de aquella que ingresa, a sabiendas, sin televía a una vía concesionada, o burlando de alguna manera, el registro en los portales para evitar el pago. En estos casos la sanción debe ser diferente y es importante establecer con claridad las dos conductas para determinar la forma en que se sancionarán.

Respecto de la multa que se establece, concordó con los planteamientos anteriores, en el sentido de que esta multa no está vinculada sino que se equipara a las faltas gravísimas, por lo tanto, no se corre el riesgo de que se penalice el no pago de una multa. La redacción de la Moción de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo resuelven este tema al establecer una equivalencia para la multa.

El Presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), Herman Chadwick, expresó que una multa equivalente a 40 veces es desproporcionada, sin embargo, al revisar la historia de la ley se constata que se pretendió distinguir la situación del infractor que ingresa a una vía

concesionada sin televía, o lo lleva tapado, o con una patente falsificada, es decir, con dolo, y se consideró apropiado sancionarlo con una pena equivalente a 40 veces lo adeudado. La otra situación es el infractor que recibió la cuenta y no la paga por diversos motivos.

En la redacción del artículo 42 se confundieron ambas situaciones.

Informó que existe una Moción del Honorable Senador señor Horvath que propone que cualquiera puede enervar la acción pagando lo adeudado, más intereses y costas. Asimismo, en un proyecto de ley del Ejecutivo, que se enviará a trámite legislativo, relativo a la modificación de la Ley de Concesiones, se contempla una norma que establece a beneficio de los Juzgados de Policía Local el producto de las multas, para destinarlas a la adecuación de sus instalaciones a la nueva carga de trabajo derivada de las multas por el mal uso de las vías concesionadas.

Señaló que cuando se estableció la competencia de los Juzgados de Policía Local se determinó que correspondía a aquél del lugar en que se cometió la infracción, no obstante, cuando la infracción se produce por no pago de la cuenta, no sería juez competente el del lugar en que se cometió el hecho, porque la sanción será por no pago. Ante esta realidad las concesionarias han presentado la demanda ante el Juez de Policía Local correspondiente al domicilio de la empresa.

La entidad que representa sólo ha intentado cobrar, en una o dos oportunidades, una multa equivalente a 40 veces. Siempre se ha aceptado el pago de lo realmente adeudado porque esta norma crea una mala imagen para las concesionarias a las que sólo les interesa recuperar los valores adeudados con sus intereses, el resto debe ser a beneficio fiscal.

Informó que, en el futuro, todos los peajes del país se pagarán a través de un televía único, para lo cual se están revisando los diversos contratos financieros para determinar la forma de operar.

Propuso refundir los textos de ambas mociones parlamentarias, recogiendo la idea de la graduación en la aplicación de las sanciones que tiene por objetivo desincentivar el no pago.

En relación al concepto de reincidencia, expresó que las mociones lo ven desde el punto de vista judicial, sin embargo, se propone considerarla en función de los documentos de cobro, ello porque uno de los grandes problemas ha sido la gran recarga de trabajo para los Jueces de Policía Local, que no cuentan con los recursos para atender estas

causas. De este modo, no sería necesario una sentencia judicial para determinar la reincidencia, sino que bastaría con la acumulación de un determinado número de documentos de cobro.

Explicó que la idea de establecer la reincidencia en los documentos de cobro obedece al hecho de que no se puede interrumpir el servicio por falta de pago y el infractor puede estar demandado, seguir acumulando boletas de pago y continuar transitando por las vías concesionadas.

Informó que se han resuelto por la vía judicial alrededor de 2.300 cobros y en ninguno se ha cobrado la indemnización que fija la ley, es decir, esa norma se usa para lograr un avenimiento con los usuarios.

Para las empresas concesionarias es importante contar con un instrumento disuasorio, para lograr el pago de un servicio que no puede interrumpir, sin perjuicio de que la multa sea a beneficio fiscal.

Las empresas concesionarias cuentan con 1.400.000 usuarios, los reclamos alcanzan a 5%.

Señaló la necesidad de aclarar en la ley el tribunal competente para conocer de las materias relacionadas con las infracciones por la circulación en las vías concesionadas. En su opinión deben de distinguirse las infracciones de tránsito con el pago de la indemnización compensatoria.

La ley vigente señala que el tribunal competente para reclamar el pago judicial es aquél del lugar en que se produjo el hecho, pero el no pago puede deberse a la utilización durante varios meses de las vías concesionadas sin pagar, y no sólo por haber ingresado a una autopista por un determinado portal sin pagar la cuenta, por lo que se propone fijar la competencia en función del domicilio del deudor o de la empresa.

Finalmente, propuso la paralización del procedimiento judicial mediante el pago de la multa, intereses y costas.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó**,** por una parte, que se ha producido un abuso de los usuarios que a sabiendas usan las vías concesionadas y no pagan y, por otra parte, de las concesionarias que actúan en forma irresponsable enviando los cobros con 6 meses de retraso, tanto a los deudores como informando de la deuda a DICOM. Ante este proceder abusivo las concesionarias no reciben ninguna sanción.

Estima que se debe buscar otro tipo de equilibrio entre bienes públicos que se quieren proteger. Recordó que fue partidario del proyecto de ley que permitió la construcción de vías concesionadas, sin embargo, debe precisarse la gradualidad en las sanciones porque la forma en que las empresas concesionarias interpretan la ley resulta abusiva.

En relación al concepto de reincidencia anunció que sólo lo aprobará en la medida que sea de orden judicial porque la experiencia ha demostrado que las empresas concesionarias no remiten las boletas de pago y los errores pueden ocasionar un gran daño para los usuarios, mayor a aquél que se produce por aquellos que no pagan por el uso de la infraestructura.

Relató su situación personal en que habiendo circulado por las vías concesionadas con un vehículo con televía, contando con convenios de pago automáticos en cuenta corriente, se le cobró una deuda inexistente de $ 3.500 y se enviaron sus antecedentes a DICOM. La ley vigente no contempla un mecanismo para que los usuarios se defiendan de acciones indebidas, hay un problema en la veracidad de la información entregada por las empresas concesionarias.

Estas iniciativas legales fueron refundidas en un solo texto, en virtud del acuerdo adoptado por la Comisión de fecha 20 de marzo de 2007, por los Honorables Senadores señores Kuschel, Letelier, Pérez, Romero y Ruiz-Esquide.

Con la finalidad de materializar todas las observaciones formuladas los integrantes de la Comisión solicitaron a los autores de las mociones que concordaron un texto sustitutivo.

En base al acuerdo anterior, se presentaron dos indicaciones. Una, de los Honorables Senadores señores Frei y Naranjo y, la otra, de la Honorable Senadora señora Alvear, que son exactamente iguales, cuyo texto es del siguiente tenor:

1.- Sustitúyese el artículo 1° por el siguiente:

"Artículo único: "Cuando un usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarla judicialmente. Será competente para conocer de ella, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley 18.287, el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho.

El concesionario podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje no pagado, más los intereses, reajustes y costas, diez días después de la fecha de envío por carta certificada de la notificación del inicio del cobro judicial. A partir de esta notificación, transcurrido igual plazo, y siempre que se haya señalado expresamente en la comunicación, el dispositivo electrónico de cobro podrá ser deshabilitado por el concesionario. Esta notificación no podrá realizarse antes de vencida la segunda boleta de cobro y deberá ser efectuada al domicilio del usuario registrado en el contrato de uso del dispositivo electrónico de cobro.

Si el usuario de un camino público concesionado en que opera un sistema electrónico de cobro de peajes, circula por éste sin el dispositivo electrónico habilitado para el cobro, tendrá un plazo de sesenta días para pagar el pase diario, el cual se contará desde el día en que hizo uso de la vía concesionada. Transcurrido dicho plazo, la concesionaria podrá iniciar el cobro judicial del peaje o tarifa no pagada, más los intereses, reajustes y costas.

2.- Sustitúyese el artículo 2° por el siguiente:

Artículo 2º: Agrégase, en el artículo 118 bis de la Ley de Tránsito, el siguiente inciso segundo, nuevo, a continuación del primero:

"No será aplicable a la infracción indicada en el inciso anterior, lo dispuesto en el artículo 208 letra b) ni lo señalado en el artículo 215.".

En discusión estas indicaciones **el Honorable Senador señor Naranjo** explicó que la indicación dispone que cuando un usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago el concesionario podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje no pagado con los intereses, reajustes y costas judiciales, 10 días después de la fecha del envío por carta certificada de la notificación del inicio del cobro judicial.

Agregó que esto es importante porque actualmente las concesionarias no envían las boletas, ellos tienen la facultad de esperar que pasen dos, tres o más meses sin enviar boletas y pueden iniciar el cobro judicial sin siquiera haber sido la persona notificada de que debe una cantidad. Por eso es necesario que se les notifique que se va a comenzar el cobro. A modo de ejemplo señaló que así como en las boletas de agua se dice que si no se paga se va a cortar el suministro del servicio, aquí también se hace algo similar al notificarse mediante carta certificada del inicio del cobro y de la deshabilitación del Tag. En este caso se encuentran las personas que no pagan y tienen su Tag habilitado.

Ahora bien, la persona que tenga su Tag deshabilitado, cada vez que entre a una vía concesionada estaría cometiendo una infracción grave. También, el que transite por un camino concesionado sin el dispositivo electrónico, o sea, que no tenga Tag por que venga de otra ciudad o por otro motivo, tendrá un plazo de 60 días para pagar el pase diario el cual se contará desde el momento en que hizo uso de la vía concesionada y transcurrido ese plazo la concesionaria podrá iniciar el cobro judicial.

El artículo 2º modifica la Ley de Tránsito en el sentido de que no será aplicable a la infracción señalada en el inciso anterior lo dispuesto en el artículo 208 de la letra b) ni lo señalado en el artículo 215. Es decir, no se suspende la licencia de conducir ni se registra la sentencia ejecutoriada en el Registro de Conductores.

Reiteró que la indicación contempla dos situaciones: una, la falta de pago de la cuenta, circulando con Tag, en este caso se cobra el pago del peaje, con intereses, multas y costas judiciales y, la segunda situación, que es el caso de quien sigue circulando después de que se le ha deshabilitado el Tag por falta de pago, o de aquél que ingresa a la autopista sin el Tag, en cuyo caso se establece el pago del peaje, con intereses, multas, costas judiciales y las unidades tributarias mensuales por cometer una infracción grave, sin suspensión de la licencia de conducir, ni comunicación de la sentencia ejecutoriada al Registro de Conductores.

Explicó que el artículo 118 bis de la Ley del Tránsito, establece que cada vez que se circule sin Tag porque está inhabilitado o porque el vehículo no lo tiene se debe pagar una multa grave a beneficio fiscal. De manera que el que entre sin Tag a una autopista comete una infracción grave. Añadió que cada vez que el vehículo pase por una autopista o autopistas distintas irá cometiendo una infracción grave, pueden ser hasta 10 o más puntos diferentes y va a tener que pagar a cada una de estas concesionarias como una infracción grave. Ello constituye una sanción fuerte. Por esta razón no contemplaron esta infracción como gravísima ya que se aplica cada vez que se circule por una concesionaria distinta.

El Honorable Senador señor Kuschel manifestó que le preocupa la facultad que se da para deshabilitar el dispositivo electrónico de cobro por la concesionaria. Estima que esta situación no se puede dar ya que el usuario o poseedor de éste tiene un derecho superior.

El Honorable Senador señor Naranjo explicó que al inhabilitarse el Tag se autoriza a la concesionaria a iniciar el procedimiento judicial por falta de pago de la cuenta, con intereses, multas y costas judiciales, además, el seguir circulando con éste deshabilitado implica cometer una infracción grave y, además, a considerar a la persona como

infractor. Antes de que esté inhabilitado no es un infractor y no comete infracción grave si tiene Tag. La infracción se comete en el momento en que se le inhabilita el Tag al igual que cuando se corta el agua en cuyo caso hay que pagar la reposición. En este caso la única manera que existe para que el infractor que no ha pagado entienda de que está cometiendo una infracción es deshabilitarle el Tag, debido a que también tiene que estar protegido este sistema de concesiones a través de una medida como esta. Una vez que pague podrá reactivársele.

La conducta que se tipifica es el hecho doloso de no obstante estar inhabilitado el Tag seguir ingresando a la autopista, pudiendo la concesionaria infraccionarlo a través del Juez de Policía Local porque si no sería una cobranza, es igual como cuando le cortan el teléfono o el cable y se conectan a la mala.

El Honorable Senador señor Letelier acotó que en el dialogo que ha habido no se ha señalado cómo se sanciona a la empresa cuando ella comete falta. En qué sentido. Que la empresa concesionaria quiera regular y proteger su negocio es muy justo pero cuando no manda las boletas y acciona en contra del usuario no es sancionada, incluso si no manda las boletas durante un año porque no está obligada a cobrar con cierta regularidad, situación que ha llevado a que se produzcan casos abusivos. Entiende que hay que definir una gradualidad y cuando hay una situación dolosa que se tipifique como falta, pero no puede quedar la empresa concesionaria en la impunidad frente a abusos que pueda cometer con los usuarios de las vías concesionadas. Estima que esta situación también se contemple como idea matriz del proyecto con la finalidad no sólo de evitar que se aplique 40 veces una multa sino que también no lo ingresen en Dicom cuando ha sido un pagador habitual, ya sea porque no recibieron el cobro de la deuda u otra razón, perjudicando a personas.

El Honorable Senador señor Naranjo concordó en el sentido de que es injusto el cobro y el ingreso a Dicom de algunas personas porque actualmente no existe alguna regulación del cobro y éste se hace de acuerdo a la conveniencia de la concesionaria. Esta situación está regulada en la indicación al establecerse que el concesionario podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje no pagado, más los intereses, reajustes y costas, después de 10 días de enviada por carta certificada la notificación del inicio del cobro judicial, o sea, para iniciarse el procedimiento judicial debe haber en forma previa una carta certificada que le notifique el cobro, situación que en la actualidad no existe, encontrándose una persona en Dicom sin saber que tiene una deuda que saldar que no le ha sido cobrada. Esta situación se resuelve estableciendo la notificación al igual que cualquiera otra deuda judicial que se notifica por carta certificada. Una vez en conocimiento del deudor la cobranza, de no pagar, a los 10 días se puede iniciar el procedimiento de cobranza judicial.

El Honorable Senador señor Pérez explica que, hoy día, como no existe ninguna norma que regule el cobro de las concesionarias, esta indicación le establece un procedimiento. Un tribunal no va a poder iniciar una causa si no prueba que se envió una carta certificada y que ha transcurrido el plazo desde la carta certificada a la iniciación de la cobranza judicial.

Hoy día, con la actual legislación, se puede cobrar la infracción del artículo 118 bis y, además, 40 veces el peaje, más intereses, reajustes y costas judiciales.

Finalmente manifestó que estima importante escuchar al Ejecutivo sobre esta materia porque cree que la indicación resuelve bien el tema de la concesionaria en el sentido de que tenga los mecanismos adecuados para cobrar lo que no le han pagado pero hay un segundo elemento que no se debe descuidar que es el que trató de resolver de muy mala manera la norma actual. Que establece un servicio que no se puede suspender por lo tanto se debe inhibir el que las personas no paguen, estableciéndose el actual mecanismo de pago. Cree que con las indicaciones no se deja afuera lo que es el interés público de que las concesiones funcionen y que la gente pague el Tag. Le parece bien que las concesionarias no tengan que enriquecerse excesivamente por el hecho que una persona no pague pero debería haber una multa a beneficio municipal o a beneficio fiscal como un modo inhibitorio de una práctica que puede extenderse.

De acuerdo a su experiencia personal, que vive en su Región y viene a Santiago uno o dos días y atendido de que la cuenta es por un monto inferior a seis mil pesos y de otras concesiones llega una cuenta de mil quinientos pesos, por lo tanto, no pagarlas puede ser una cosa rentable, salvo que esté establecida una multa que no debe ir en beneficio de la concesionaria pero sí a beneficio municipal o fiscal. Cree que las indicaciones resuelven bien el tema de la concesionaria pero estima necesario que el Estado lleve adelante un esquema de concesionarios y es éste el que deberá velar porque el sistema funcione.

El Estado otorga garantías a los inversionistas y celebra contratos y, por lo tanto, a lo menos el que entra sin Tag debe pagar una multa que debería ser a beneficio fiscal. Cree que eso fue lo que se trató de hacer en la norma anterior.

El Honorable Senador señor Kuschel propuso que las multas sean a beneficio de la comuna cuyos Juzgados de Policía Local recarguen su trabajo como consecuencia de este trámite y solicita una indicación del Ejecutivo al respecto.

El Honorable Senador señor Ruiz-Esquide señaló que estas multas deberían ser a beneficio del Fondo Común Municipal y solicitó la opinión del Ejecutivo y también la del Presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades.

---Sometida a votación la idea de legislar, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Letelier, Pérez, Romero y Ruiz-Esquide.

---Sometido a votación el texto sustitutivo, fue aprobado con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Letelier, Pérez y Ruiz-Esquide.

- - - - - -

ESTRUCTURA DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN

El proyecto se encuentra estructurado en dos artículos permanentes.

El artículo 1º reemplaza el artículo 42 del Decreto Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL. Nº 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, por otro que establece, en su inciso primero, que cuando un usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarla judicialmente. Será competente para conocer de ella, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley 18.287, el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho.

El inciso segundo de este nuevo artículo 42, que se propone sustituir, señala que el concesionario podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje no pagado, más los intereses, reajustes y costas, diez días después de la fecha de envío por carta certificada de la notificación del inicio del cobro judicial. A partir de esta notificación, transcurrido igual plazo, y siempre que se haya señalado expresamente en la comunicación, el dispositivo electrónico de cobro podrá ser deshabilitado por el concesionario. Esta notificación no podrá realizarse antes de vencida la segunda boleta de cobro y deberá ser efectuada al domicilio del usuario registrado en el contrato de uso del dispositivo electrónico de cobro.

El inciso tercero indica que si el usuario de un camino público concesionado en que opera un sistema electrónico de cobro

de peajes, circula por éste sin el dispositivo electrónico habilitado para el cobro, tendrá un plazo de sesenta días para pagar el pase diario, el cual se contará desde el día en que hizo uso de la vía concesionada. Transcurrido dicho plazo, la concesionaria podrá iniciar el cobro judicial del peaje o tarifa no pagada, más los intereses, reajustes y costas.

Finalmente, se mantiene como inciso cuarto, el anterior inciso segundo del artículo 42, señalando que en el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba fotografías, videos y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.

El artículo 2º, que propone la Comisión, agrega en el artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, de Tránsito, un inciso segundo, nuevo, que dispone que no será aplicable a la infracción indicada en el inciso anterior, lo dispuesto en el artículo 208, letra b) ni lo señalado en el artículo 215.

El inciso primero del artículo 118 bis permite circular, en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, sólo a los vehículos que estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición es sancionada como infracción grave (artículo 198 Nº 8).

El artículo 208, faculta al Juez, sin perjuicio de aplicar las multas que sean procedentes, para decretar la suspensión de la licencia de conducir del infractor, en los casos y por los plazos que indica. En el caso de la letra b), que se refiere a los procesos por acumulación de infracciones, faculta al Juez para suspender de 45 a 90 días la licencia, al responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas cometidas dentro de los últimos doce meses y al responsable de dos infracciones o contravenciones graves cometidas dentro de los últimos doce meses de 5 a 30 días.

El artículo 215 obliga a los Tribunales de Justicia y a los Juzgados de Policía Local y a cualquier otro Tribunal de la República, a comunicar al Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados toda sentencia ejecutoriada que condene a una persona como autor de delitos e infracciones a la ley Nº 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres, y a la ley Nº 19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, o que cancele o suspenda la licencia de conductor o que condene a una persona por delitos, cuasidelitos, infracciones gravísimas o graves tipificadas en esta ley.

Asimismo, se hará igual comunicación a la Municipalidad que hubiere otorgado la licencia respectiva para que se agregue a la carpeta de antecedentes del afectado; y, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en caso que la sentencia ejecutoriada afecte a un operador de transporte remunerado de escolares.

O sea, de acuerdo con estas disposiciones, no se les suspende la licencia de conducir ni se comunica al Registro Nacional de Conductores la sentencia para su registro en la hoja del conductor.

- - - - - -

En mérito de lo expuesto, vuestra Comisión de Obras Públicas, os recomienda que aprobéis, **en general**, el proyecto de ley en informe, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"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 cobrarla judicialmente. Será competente para conocer de ella, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley 18.287, el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho.

El concesionario podrá iniciar el cobro judicial de la tarifa o peaje no pagado, más los intereses, reajustes y costas, diez días después de la fecha de envío por carta certificada de la notificación del inicio del cobro judicial. A partir de esta notificación, transcurrido igual plazo, y siempre que se haya señalado expresamente en la comunicación, el dispositivo electrónico de cobro podrá ser deshabilitado por el concesionario. Esta notificación no podrá realizarse antes de vencida la segunda boleta de cobro y deberá ser efectuada al domicilio del usuario registrado en el contrato de uso del dispositivo electrónico de cobro.

Si el usuario de un camino público concesionado en que opera un sistema electrónico de cobro de peajes, circula por éste sin el dispositivo electrónico habilitado para el cobro, tendrá un plazo de sesenta días para pagar el pase diario, el cual se contará desde el día en que hizo uso de la vía concesionada. Transcurrido dicho plazo, la concesionaria podrá iniciar el cobro judicial del peaje o tarifa no pagada, más los intereses, reajustes y costas.

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

Artículo 2º.- Agrégase, en el artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, de Tránsito, el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando su inciso segundo a ser tercero:

"No será aplicable a la infracción indicada en el inciso anterior, lo dispuesto en el artículo 208, letra b), ni lo señalado en el artículo 215.".”.

- - - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 6 de marzo de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Romero Pizarro (Presidente), Carlos Ignacio Kuschel Silva, Víctor Pérez Varela y Mariano Ruiz-Esquide Jara; 13 de marzo de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel Silva (Presidente), Juan Pablo Letelier Morel, Víctor Pérez Varela, Sergio Romero Pizarro y Mariano Ruiz-Esquide Jara y de 20 de marzo de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel Silva (Presidente), Juan Pablo Letelier Morel, Víctor Pérez Varela y Mariano Ruiz-Esquide Jara.

Sala de la Comisión, a 2 de abril de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

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.

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

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: 1) Reemplazar la sanción establecida en 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 otra que faculta al concesionario para cobrar judicialmente el pago del peaje no pagado, con intereses, reajustes y costas, ante el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho, 10 días después de la fecha de envío por carta certificada de la notificación del inicio del cobro judicial, pudiendo ser deshabilitado el dispositivo electrónico, transcurrido igual plazo y siempre que se haya señalado expresamente. La notificación no podrá ser realizada con anterioridad al vencimiento de la segunda boleta de cobro y deberá ser efectuada al domicilio del usuario registrado en el contrato de uso del dispositivo electrónico de cobro.

2) Establecer un plazo de 60 días, contados desde el día en que hizo uso de la vía, para que el usuario de un camino público concesionado que no cuenta con el pase diario o no tiene TAG pague el peaje, transcurrido el cual podrá iniciarse por la concesionaria el cobro judicial.

3) Distinguir, entre quien usa las vías concesionadas y no paga la cuenta después de dos boletas de cobro y entre quien circula por una autopista sin el dispositivo electrónico, para los efectos de la aplicación del inciso primero del artículo 118 bis de la Ley de Tránsito, y de lo dispuesto en los artículos 208, letra b) y 215, de la citada ley. Es decir, se faculta a la concesionaria para cobrar el pago del peaje no pagado, con intereses, reajustes y costas, manteniéndose la sanción como infracción grave pero sin que se le suspenda la licencia de conducir ni se comunique la infracción al Registro Nacional de Conductores de la sentencia para su registro en la hoja del conductor y deshabilitándose el dispositivo electrónico.

II. ACUERDOS: Aprobado en general (4x0).

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de dos artículos permanentes.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.

V. **URGENCIA**: no tiene.

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

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**: primer informe.

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

Valparaíso, 2 de abril de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario