Permite la renovación de permisos de circulación de vehículos cuyos propietarios adeuden multas por uso de obras concesionadas que indica.
Boletín N° 7624-15

ANTECEDENTES

El principal enunciado sobre el cual se ha configurado nuestro sistema de Concesiones de Obras Publicas, está sustentado en un presupuesto que dice relación con la falta de capacidad estatal para la realización de grandes inversiones viales.

Este presupuesto que determino la motivación del legislador para la realización de las modificaciones al marco normativo durante el año 1996 ponían el eje de la inversión de las obras, en un sustrato teórico que daba por sentada la necesidad absoluta del estado (y por lo tanto de los consumidores) de que los grandes grupos económicos realizaran grandes inversiones como único medio para contar con sistemas de transporte aceptable para los estándares de ciudades modernas.

Si era cierta o no esa premisa (o si aùn lo es), es un asunto discutible, pero lo que sí sabemos de forma cierta, es que ese supuesto estado de necesidad absoluto que hacia prácticamente indubitada y completamente necesaria la implementación a toda costa, (incluyendo de los derechos de los consumidores) del actual sistema concesional establecido en el DFL N° 164 del año 1991 del Ministerio de Obras Públicas, o Ley de Concesiones de Obras Publicas, resultó por decirlo menos un exceso, ya que a poco andar la lesión a los derechos de los consumidores llegó a tal punto que motivó el repudio transversal de los diferentes sectores políticos. Ese sentido de necesidad absoluta de protección de los intereses de las concesionarias de obras públicas, significó que el legislador llegase a generar incentivos incomprensibles, como establecer multas equivalentes al 4.000 por ciento de lo adeudado por las personas por concepto de multas, lo cual era claramente un abuso. Afortunadamente, y luego de sendos fallos de los tribunales de justicia que ratificaron la validez y aplicabilidad de la ley, esta normativa hecha a la medida de las grandes empresas concesionarias, sufrió algunas

necesarias modificaciones en el año 2010, por medio de la ley 20.410, motivada por un necesario acuerdo político, que entre otras medidas hizo más restrictiva la aplicación de las multas.

Creemos que actualmente ha quedado demostrado, a través de los miles de juicios y de los miles de problemas que año a año se suscitan para que los consumidores puedan renovar sus permisos de circulación, que debemos generar una nueva forma de entender la relación entre las concesionarias y los particulares, poniendo el énfasis ya no en un supuesto estado de necesidad absoluto de los consumidores para contar con inversión en materia vial, sino en el equilibrio entre la protección de los derechos de estos consumidores y estas grandes empresas que tienen capacidades económicas indiscutidas para cobrarles en juicios ejecutivos a los sujetos pasivos de las acciones generadas por el cobro de las multas, pero además, por que se da una situación problemática en estos juicios, ya que mientras se están desarrollando, no son informados al sistema del Servicio de Registro Civil y, por lo tanto, un tercero adquirente de buena fe, podría verse afectado gravemente al no poder revisar una multa que ha sido ingresada al sistema meses después de que se cometió la falta que la motiva.

MARCO NORMATIVO

Nuestra ley de concesiones de obras públicas, establece en su artículo 42 que: “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”, y sobre la multa aplicable a dicha obligación señala: “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”. La redacción original de la ley de concesiones establecía una multa de cuarenta veces el monto adeudado.

La ley de procedimientos ante los juzgados de policía local, establece a su vez una norma que tiene que ver con un requisito de acreditación para el pago del permiso de circulación en su artículo 24 que señala: “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"

Eso en relación con el artículo 42 señalado previamente, obviamente significa que en caso de existir una deuda asociada a un determinado vehículo por no pago a las autopistas concesionarias, los propietarios no podrán renovar sus respectivos permisos de circulación.

DESCRIPCION DEL PROBLEMA

El problema que presenta este sistema, es que origina una situación injusta que tienen que afrontar los usuarios y cuyas implicancias prácticas las podemos resumir en los siguientes aspectos.

1.-En muchos casos por razones de agregación tardía al sistema de multas impagas del Registro Civil, muchas personas que adquieren vehículos usados pueden ver frustrada la renovación del respectivo permiso de circulación en los términos establecidos en la ley por multas que son agregadas al sistema de registro posteriormente a la adquisición del vehículo. Por eso creemos que tal prohibición es injusta, y no porque creamos que al nuevo propietario se le deban condonar completamente las obligaciones contraídas, o que deba tener permiso para ser irresponsable al momento de comprar un vehículo, sino que, por una deuda entre un privado concesionario y un contratante, el nuevo propietario no podrá circular por el territorio nacional en su vehículo que ha adquirido de buena fe.

2.- Esa situación de "dualidad" que se da con este tipo de multas, en que por una parte tienen un tratamiento similar al de cualquier multa pública y, por otra, configura luego de un juicio ejecutivo, con los gastos, intereses y costas que ello implica, un castigo enorme para un particular, genera a nuestro entender una situación injusta, pues impide que una persona que ha comprado legítimamente un vehículo pueda circular por el territorio nacional a causa de una deuda con un privado que puede ser anterior a la compra del vehículo y porque, además, esta empresa concesionaria tiene todas las herramientas legales para cobrar esa deuda de forma judicial. Los efectos

negativos de esta situación se ven reflejados cada año los meses de febrero y marzo en que muchos propietarios experimentan la sorpresa que sus vehículos tienen multas por este concepto.

3.- Creemos que con el pasar del tiempo, se debe dar un nuevo enfoque al sistema concesional de obras públicas, el cual debe propender a un trato justo con los usuarios, los que actualmente siguen teniendo el peso de financiar la mantención de las inversiones de las concesionarias, las que, además, no tienen obligación de invertir en sistemas mínimos de seguridad de nivel internacional, sin controles de acceso, sin bermas y cuyos riesgos económicos están resguardados completamente por el marco normativo vigente.

Por esas razones venimos en proponer a esta Honorable Cámara el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo Único:

i) Modifíquese el artículo 24 de la ley 18.287 que Establece los Procedimientos ante Los Juzgados de Policía Local de la siguiente manera:

"En el inciso primero del artículo 24, a continuación de la frase "del vehículo afectado", reemplazase el punto seguido (.) por una coma(,) y a continuación insértese la siguiente frase "con excepción de las anotaciones por multas cursadas por el no pago de las tarifas o peajes por el uso de una obra vial concesionada."

ii) Modifíquese el inciso segundo del artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Publicas, DFL 164 de 1991 del Ministerio de Obras Publicas, de la siguiente manera:

Suprímase la siguiente frase: “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.”