

**SEGUNDO INFORME DE LAS COMISIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas.

**BOLETÍN N° 12.942-15.**

**HONORABLE SENADO:**

Las Comisiones de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informar el proyecto de ley individualizado en el rubro, iniciado en moción de los Honorables Diputados señoras Ossandón, Álvarez (doña Jenny) y Cid, y señores Bianchi, Castro (don José Miguel), González (don Félix), Ilabaca y Sabag, que tiene urgencia calificada de “discusión inmediata”.

La iniciativa ingresó al Senado con fecha 27 de noviembre de 2019, siendo derivada para su estudio a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Fue aprobada en general por la Corporación en sesión de 18 de diciembre de ese año, oportunidad en la que se resolvió que fuera conocida en particular por las Comisiones de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, fijándose como plazo para presentar indicaciones el 9 de enero de 2020.

Concurrieron, especialmente invitados:

Del Ministerio de Obras Públicas: el Subsecretario, señor Cristóbal Leturia.

De la Dirección General de Concesiones: el Director, señor Hugo Vera; el Jefe de la División Jurídica, señor Jorge Jaramillo; el Jefe del Departamento Jurídico de Construcción y Explotación, señor Javier Soto, y la Jefa de la Unidad de Coordinación de Concesiones, señora Denisse Vásquez.

De la Dirección General de Obras Públicas: la Directora, señora Mariana Concha.

De la Asociación Chilena de Municipalidades: el Subsecretario Ejecutivo, señor Miguel Moreno, y los asesores, señora Marcia González y señor Nicolás Gatica.

Asimismo, estuvieron presentes:

Del Ministerio de Obras Públicas: los asesores, señores Gabriel Baquedano, Felipe Hermosilla y Francisco Ribbeck.

De la Dirección General de Concesiones: el Jefe de Gabinete del señor Director, señor Félix León.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los asesores, señores Daniel Lara y Roiter Schalchly.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el investigador del Área Temática Economía, Señor Hernán Cerda y el asesor, señor Nicolás García.

De la Fundación Jaime Guzmán: la asesora, señora Antonia Vicencio.

Asesores parlamentarios: del Honorable Senador señor Castro, señor Leonardo Contreras; del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor Guillier, señor Fernando Navarro; de la Honorable Senadora señora Órdenes, señora Susana Figueroa y señor Daniel Ulloa; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Andrea Gómez; del Comité Partido Demócrata Cristiano, señoras Valentina Muñoz y Javiera Cabezas, y del Comité Partido Renovación Nacional, señores Cristián Carvajal y Octavio Tapia.

- - -

Cabe hacer presente que las Comisiones unidas proponen reemplazar el artículo transitorio aprobado en general por la Sala de la Corporación que, con ocasión del primer informe, fue calificado con el carácter de norma de quórum calificado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, por considerar que establecía una amnistía de la responsabilidad infraccional.

Sin embargo, las Comisiones unidas acordaron dejar constancia que tanto la disposición transitoria despachada en general por la Sala como la recomendada en este segundo informe se refieren a la condonación de multas impuestas en razón de la comisión de infracciones a la normativa de tránsito. En nuestro ordenamiento jurídico, tanto la amnistía como el indulto general constituyen causales de extinción de responsabilidad penal, de acuerdo al artículo 93 del Código Penal. En consecuencia, las mencionadas inobservancias y las sanciones asociadas no tienen naturaleza penal, sino meramente administrativa, por lo que no cabe extender a ellas la aplicación de la regulación constitucional concerniente a la amnistía.

En virtud de lo anterior, la iniciativa en debate no contiene normas de quórum especial.

- - -

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

1.- Artículos del proyecto que no han sido objeto de indicaciones ni de modificaciones: no hay.

2.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: 4 y 6.

3.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 1 y 7.

4.- Indicaciones rechazadas: 2 y 3.

5.- Indicaciones retiradas: 5.

6.- Indicaciones declaradas inadmisibles: no hubo.

- - -

### DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Al inicio de la discusión en particular, **el señor Subsecretario de Obras Públicas** efectuó una exposición acerca del contenido del proyecto de ley y de las indicaciones formuladas en torno a él, abordando los siguientes puntos:

1. Limitación de la multa que fija el artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, por circular sin TAG.

Puso de relieve que el aspecto central de la iniciativa consiste en restringir las sanciones aplicables en caso de transgresión del deber de transitar con el dispositivo de cobro en vías concesionadas con sistema de telepeaje. En concreto, se establece que se podrá imponer solo una multa por día calendario, con independencia del número de autopistas por las que circulen los usuarios infractores, detalló.

De conformidad con la interpretación que han desarrollado los tribunales, señaló que hoy en día se asigna un castigo pecuniario por cada comuna en que un conductor haya utilizado una ruta concesionada sin contar con TAG habilitado. Lo anterior, comunicó, se puede traducir en sumas excesivamente cuantiosas a pagar por quienes incurrieron en falta.

2. Eliminación de la exención que permite a los autos nuevos circular sin patente (indicación número 2).

A fin de reforzar la regla general, consistente en que todos los vehículos deben exhibir una patente que los identifique, enunció que se propone suprimir la excepción contemplada a propósito de los automóviles nuevos que permite transitar sin cumplir esa obligación durante cinco días. Sentenció que ello redundará en una mejor fiscalización y en el consecuente aumento de los niveles de seguridad.

Relató que la normativa en vigor es bastante antigua y tenía por objeto posibilitar a los adquirentes de un vehículo nuevo llevar a cabo los trámites pertinentes. Al excluirse el plazo de cinco días, aquellos tendrán que concretarse antes que los automóviles comiencen a ser empleados, acotó.

3. Notificación por medios electrónicos en procesos judiciales de cobro de tarifas o peajes de autopistas concesionadas (indicación número 5).

Enseguida, declaró que otra de las sugerencias importa enmendar el artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas, estableciendo que la notificación de la demanda y de todas las resoluciones que se dicten en el contexto del procedimiento de cobro de las deudas por tarifas o peajes pueda efectuarse por medios virtuales, cuando el usuario voluntariamente haya autorizado esta modalidad. Adujo que este mecanismo es más simple, económico y eficaz que el contemplado por la regulación actual, que ordena realizar las aludidas comunicaciones personalmente o por carta certificada, según se trate de la primera o posteriores notificaciones, respectivamente.

Asimismo, constató que se busca facultar a las concesionarias para conceder beneficios comerciales relativos a la cobranza de las tarifas o peajes, fomentando así que los conductores adopten esta opción, pero sin condicionar a ello la suscripción del contrato de utilización del sistema electrónico de cobro.

4. Formularios para solicitar la declaración de la prescripción extintiva de las multas por infracciones de tránsito (indicación número 6).

Subrayó que, además, se recomienda introducir el deber de los juzgados de policía local de contar con formularios para pedir la declaración de la prescripción extintiva de las sanciones pecuniarias derivadas de inobservancias a la Ley de Tránsito o al artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas, y la posibilidad de que los interesados la requieran mediante exhorto.

De esta manera, argumentó, se simplificará la tramitación, ya que los usuarios podrán plantear su solicitud sin necesidad de disponer de algún tipo de asesoría. El exhorto, por su parte, evitará que los conductores deban presentar un escrito en cada uno de los tribunales competentes, a saber, los ubicados en las diversas comunas por las cuales transitaron sin TAG, añadió.

#### 5. Régimen transitorio.

Para extender los beneficios a aquellos que hayan transgredido el artículo 114 antes de la entrada en vigencia de los cambios legislativos, manifestó que el artículo transitorio diseñado por el Ejecutivo contempla un esquema que operará de distintas formas, dependiendo del supuesto en que se encuentre el afectado. El cuadro plasmado a continuación sintetiza su funcionamiento:

Caso	Régimen
Multas informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas hasta el 30 de noviembre de 2019	Convenio de pago del 20% junto con la renovación del permiso de circulación
Multas aplicadas por sentencia ejecutoriada pero no informadas al 30 de noviembre de 2019	Sentencias pueden ser revisadas a petición de parte para aplicar el artículo 114 modificado
Infracciones respecto a las cuales no exista sentencia firme	Se rigen por el artículo 114 reformado

Luego, precisó cómo se procederá en cada una de las tres hipótesis:

a) Multas impuestas por sentencia ejecutoriada e ingresadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas hasta el 30 de noviembre de 2019.

Explicó que, cada año, los juzgados de policía local deben entregar al Registro Civil los antecedentes concernientes a las sanciones pecuniarias aplicadas con motivo de infracciones de tránsito que no hayan sido enteradas, que son las que impiden obtener el permiso de circulación en marzo.

Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de la ley, profundizó, las personas con multas inscritas al 30 de noviembre en el mencionado Registro podrán celebrar un convenio con la municipalidad respectiva para reducir el monto debido a un 20% -con un tope de 100 UTM-, que podrá ser pagado hasta en 24 cuotas, la primera de las cuales deberá ser cancelada junto con el valor del permiso de circulación.

Especificó que esta medida se aplicará cuando existan sanciones no pagadas ni declaradas prescritas y que hayan sido asignadas en virtud de resolución firme por la comisión de las infracciones reguladas en el artículo 114 de la Ley de Tránsito o en el artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas.

El mecanismo en análisis, aseveró, hará posible la obtención del permiso de circulación y, adicionalmente, la condonación de un 80% de la suma debida por concepto de multas.

Si el usuario no cumple oportunamente con dos o más cuotas, o se demora más de 30 días en pagar la última, el convenio quedará sin efecto de pleno Derecho, remarcó. Hizo hincapié en que, producto de lo anterior, las sanciones pecuniarias recobrarán su valor original y se reinscribirán en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas, impidiendo renovar el permiso de circulación en una próxima ocasión.

b) Multas impuestas por sentencia ejecutoriada y no incluidas en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas hasta el 30 de noviembre de 2019.

Expresó que en el caso de sanciones determinadas por resolución firme que no hayan sido incorporadas al Registro antes del 30 de noviembre, y que no estén pagadas ni declaradas prescritas, los infractores podrán solicitar ante los tribunales de justicia la revisión de las causas y la aplicación del artículo 114 ya enmendado.

c) Contravenciones en torno a las cuales aún no existe sentencia ejecutoriada.

En lo tocante a los supuestos en que todavía no hay una condena firme, regirá la nueva legislación, comentó.

Una vez finalizada la exposición, los Honorables señores Senadores presentes se abocaron, primeramente, a reflexionar acerca de la idea central de la iniciativa y del régimen transitorio propuesto por una de las indicaciones de autoría del Gobierno.

A modo ilustrativo, **el Honorable Senador señor Chahuán** mencionó que hace algún tiempo tuvo que cancelar alrededor de \$500.000 en multas e intereses por haber transitado, sin saberlo, con un dispositivo TAG no habilitado. La cantidad de dinero que las personas deben pagar puede llegar a superar con creces esa cifra, ahondó; es más, en algunas ocasiones, el monto es tan elevado que los afectados toman la decisión de abandonar sus automóviles.

A partir del relato de Su Señoría, **el señor Subsecretario de Obras Públicas** consideró pertinente aclarar que las multas y los intereses tienen fuentes diferentes. Enunció que mientras las primeras tienen su origen en la contravención a las normas de tránsito, los segundos nacen a partir de la deuda pendiente del usuario con la empresa.

Para evitar sanciones excesivamente cuantiosas, enfatizó, el proyecto de ley propone, por una parte, un régimen permanente que supone la aplicación de una única multa diaria por transitar sin TAG, con independencia de la cantidad de pódicos por los que pase un vehículo. Señaló que, por otra, establece un período transitorio que favorece a quienes ya hayan sido condenados, dentro del cual podrán firmar un convenio de pago que permitirá la reducción de un 80% del importe inicial.

Seguidamente, detalló que una de las dimensiones del acuerdo alcanzado por el Ministerio de Obras Públicas y el movimiento “No + TAG” -en el marco del estallido social que ha vivido el país desde octubre de 2019- consiste, justamente, en la disminución de las sanciones derivadas de las infracciones de tránsito vinculadas al uso de vías concesionadas. Puso de relieve que otro aspecto de ese pacto es la condonación de los reajustes, intereses y gastos de cobranza derivados de la deuda, todo ello a costa de las compañías.

En relación con lo anterior, indicó que parte de la ciudadanía confundió los conceptos y creyó, erróneamente, que se rebajaría el valor de las tarifas impagas. A fin de aclarar este punto, reiteró que la reducción se aplicará solo respecto de las multas, en tanto que las deudas tendrán que ser canceladas íntegramente, excluidos los reajustes, intereses y gastos de cobranza.

A su turno, **el Honorable Senador señor Pizarro** consultó si los beneficios previstos por la iniciativa operarán una vez que el usuario pague su deuda a la sociedad concesionaria.

**El señor Subsecretario** resaltó que el permiso de circulación podrá obtenerse pagada la primera cuota correspondiente a las multas. La reducción del 80% se mantendrá en la medida que las cuotas siguientes sean enteradas oportunamente, agregó.

Las tarifas que el conductor debe, comunicó, constituyen una deuda comercial que subsiste y puede ser perseguida por la empresa a través de los mecanismos legales. Expuso que esta obligación tiene una regulación diferente a la de las multas asignadas con motivo de una transgresión a las normas de tránsito.

Complementando la respuesta, **el Director General de Concesiones, señor Hugo Vera**, acotó que, efectivamente, ni el artículo 114 ni las demás normas de la Ley de Tránsito hacen alusión a las deudas pendientes a favor de las compañías. Sin embargo, precisó que el artículo 42

de la ley de concesiones de obras públicas dispone que las tarifas o peajes debidos podrán ser cobrados ante el juzgado de policía local competente, el cual, además, aplicará la multa correspondiente; entonces, el tribunal conocerá tanto la demanda de la empresa como la infracción relativa al no pago.

**El Honorable Senador señor Castro** preguntó si las deudas insolutas por concepto de tarifas influyen en la tramitación del permiso de circulación, ante lo cual **el señor Subsecretario** aclaró que solo las multas son tomadas en consideración en ese momento.

Formuló aprensiones en torno al objetivo del proyecto **el Honorable Senador señor Pizarro**, criticando que se estén creando beneficios para quienes no cumplen con su obligación de cancelar los peajes. A su juicio, al aplicar una única multa, sin importar el número de autopistas empleadas, y al condonar un porcentaje importante de las sanciones ya establecidas, en el fondo, lo que se está haciendo es incentivar el no pago de las tarifas. Es de suma importancia que la señal sea clara en el sentido de sancionar a quienes dejan de observar sus deberes en este ámbito, subrayó.

Con la intención de despejar las inquietudes de Su Señoría, **el señor Subsecretario de Obras Públicas** consignó que la normativa ya prescribe una suerte de separación entre las deudas y las multas, pues estas últimas están reguladas en la Ley de Tránsito y lo que ocurra con ellas no incide en el cobro que la concesionaria pueda perseguir. Desde esa perspectiva, recalcó, no se incorpora ninguna innovación y, por consiguiente, las empresas podrán continuar ejerciendo sus derechos y utilizando los mecanismos que determina el ordenamiento.

De igual modo, razonó que la fijación de una sanción pecuniaria diaria en ningún caso fomenta que los usuarios dejen de pagar el precio de las vías concesionadas, toda vez que una UTM supera ampliamente el valor del pase diario y de los peajes.

Finalmente, planteó que el régimen transitorio pretende corregir multas desproporcionadas que se han aplicado en el pasado, en la misma línea del articulado permanente.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Letelier** adujo que, a nivel comunicacional, se produjeron confusiones y se entendió, por parte de algunos, que el Estado estaba condonando multas e intereses por deudas comerciales. Ello no es así y debe quedar clara la distinción, añadió.

En idéntico sentido, **la Honorable Senadora señora Órdenes** expresó que la proposición de ley únicamente aborda las sanciones pecuniarias por inobservancias a la normativa de tránsito, sin influir en la relación entre los conductores y las concesionarias.

**El señor Director General de Concesiones** recordó que en el contexto del acuerdo logrado con la agrupación “No + TAG”, se excluyó la obligación de los usuarios de pagar los reajustes, intereses y gastos de cobranza de sus deudas y, también, se permitió a los clientes

morosos pagar en cuotas. Estos beneficios cuentan con la aprobación de las empresas concesionarias, las cuales los otorgarán a su costo, especificó.

En ese mismo marco, se concordó reducir las multas impagas y restringir la sanción aplicable por circular sin TAG, en los términos que han sido desarrollados previamente, comentó. Aseveró que la iniciativa en estudio se circunscribe a este punto y, en consecuencia, no se vincula a las obligaciones entre privados.

Ante una consulta de **la Honorable Senadora señora Órdenes**, **el señor Subsecretario** informó que, en la actualidad, aproximadamente solo un 12% de los infractores cancela las multas, de forma que el impacto de este proyecto en la recaudación de las municipalidades no debería ser significativo. El 88% restante, profundizó, al no poder tramitar su permiso de circulación abandona sus vehículos o retira la placa patente para continuar empleándolos.

Interrogado al efecto por **el Honorable Senador señor García Huidobro**, **el señor Director General de Concesiones** constató que las sanciones pecuniarias que se han impuesto por la contravención de las normas de tránsito en general alcanzan un monto cercano a los MM \$300.000, buena parte de los cuales no son pagados por los conductores.

Además del abandono de automóviles y de la remoción de las patentes, remarcó que también se ha detectado un aumento de los permisos de circulación fraudulentos. Dado que la iniciativa tiende a facilitar la normalización de la situación de los deudores de multas, deberían disminuir las irregularidades que se han producido, sentenció.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Chahuán** alertó del reducido tiempo de las Comisiones unidas para despachar el proyecto, a fin de que entre en vigencia antes de marzo de 2020, haciendo posible la obtención de los permisos de circulación. En caso contrario, previno, las personas afectadas tendrán que esperar un año más para acceder a una solución.

Al respecto, **la Honorable Senadora señora Órdenes** lamentó que el Ejecutivo haya presentado indicaciones sin ponerlas previamente en conocimiento de los miembros de esta instancia legislativa para anticipar su estudio. A su entender, algunas propuestas de enmienda exceden la idea matriz de la iniciativa, cual es limitar a una multa diaria la sanción por transitar sin TAG en rutas concesionadas y rebajar los montos a que hayan sido condenados los conductores antes de la entrada en vigencia de la nueva normativa. Arguyó que, en ese escenario, no están dadas las condiciones para votar inmediatamente las sugerencias de modificación.

Insistió en su postura contraria al proyecto **el Honorable Senador señor Pizarro**, quien objetó la intención de condonar multas generadas a partir de una relación entre particulares. Una cosa es que el Estado perdone los montos que cobra por concepto de impuestos, aranceles aduaneros, etcétera; pero otra diferente es que lo haga a raíz del no pago de

las tarifas asociadas al empleo de una infraestructura concesionada. Dijo tener claro que la conducción sin utilizar el artefacto de cobro electrónico da origen a una sanción por contravenir la regulación del tránsito, por un lado, y a una deuda comercial, por otra. Con todo, reflexionó, ambas responsabilidades tienen su fuente en un mismo hecho.

Asimismo, sostuvo que el impedimento para obtener el permiso de circulación que produce la existencia de multas tiene por objeto incentivar el pago de los peajes por el uso de carreteras y que esta iniciativa, al beneficiar a los infractores, va en un sentido contrario. Declaró que su pretensión, en ningún caso, es defender los intereses de las empresas involucradas, mas estimó menester hacer presente esta incongruencia.

Con la medida se estará premiando, con recursos públicos, a quienes ejercieron presión interrumpiendo el tránsito en las vías durante las manifestaciones, reparó. De esta manera, observó, se está facilitando que los infractores regularicen su situación para que luego continúen incurriendo en inobservancias, a diferencia de la mayoría de los ciudadanos que, diariamente, cumplen con sus obligaciones. Asimismo, resaltó que el empleo de pistas concesionadas es voluntario, ya que generalmente existen rutas alternativas.

Seguidamente, agregó que, a nivel de opinión pública, no se ha entendido correctamente cuáles son los beneficios que se otorgarán y puntualizó que mucha gente piensa que se perdonará, a costa del Fisco, parte de las deudas, intereses y multas de quienes protestaron en las autopistas.

A su turno, **el Honorable Senador señor Chahuán** relató que existe un defecto en el diseño de los contratos de concesiones, que reside en no haberse proyectado el crecimiento del parque automotriz. Las tarifas, detalló, se veían incrementadas anualmente por dos factores -un alza de 3,5% y la variación experimentada por el IPC- que redundaban en una sobreutilidad para las empresas. De ahí que el Gobierno, en el marco de las movilizaciones sociales, inició conversaciones con las compañías del rubro, las que accedieron a suprimir el aumento de 3,5% de los peajes, y a condonar los reajustes, intereses y gastos de cobranza de las deudas pendientes, señaló.

Otro aspecto es el que atañe a la multa que importa circular sin TAG por un camino concesionado, enunció. En este ámbito, afirmó, se produce una vulneración del principio *non bis in ídem*, pues una persona puede ser sancionada varias veces por llevar a cabo una única actuación, en la medida que atravesase más de un pórtico de cobro. Es por ello que el Estado debe procurar resolver este inconveniente, enfatizó.

Manifestó comprender la preocupación del Honorable Senador señor Pizarro acerca de conceder beneficios a un determinado grupo, y opinó que la respuesta de fondo debe pasar por una futura revisión de los contratos de concesiones -respetando el principio de seguridad jurídica-, para que incorporen adecuadamente las proyecciones de crecimiento de la cantidad de vehículos.

Nuevamente, recalco que urge aprobar la iniciativa para que el próximo mes de marzo estén operativas las medidas sugeridas. Si los afectados no pueden tramitar su permiso de circulación, se producirá una presión adicional en las calles en una época que se espera sea compleja, advirtió. La agenda social que se está poniendo en marcha, ahondó, implica dar solución a los conflictos que afectan a la ciudadanía y este es, precisamente, uno que perjudicará a decenas de miles de conductores que responsabilizarán al Congreso Nacional por no remediarlo oportunamente.

**La Honorable Senadora señora Órdenes** hizo hincapié en que el Ejecutivo llegó a un acuerdo con la agrupación “No + TAG”, comprometiéndose a medidas que debían ser consideradas por el Parlamento. Si bien planteó que existe buena disposición para avanzar en el proyecto, es indispensable celebrar una nueva sesión para examinar adecuadamente las indicaciones, dado que no han sido puestas en conocimiento de los integrantes de las Comisiones unidas, pese a introducir profundas enmiendas, muchas de las cuales escapan a la idea matriz. Puso de relieve que ello permitirá escuchar a actores que han estado ausentes de la discusión, como las municipalidades.

Abogó también por acelerar la tramitación del proyecto **el Honorable Senador señor García Huidobro**, quien destacó que el problema en estudio no solo perjudica a la población de la Región Metropolitana, sino que también a las personas que ocasionalmente ingresan a esta zona y que, por desconocimiento, manejan sin el dispositivo de cobro. Además, las vías concesionadas, consignó, ya se están extendiendo a otros sectores del territorio y continuarán haciéndolo; por consiguiente, es menester concretar la reforma a la brevedad.

Coincidió con la Honorable Senadora señora Órdenes en cuanto a que algunas de las indicaciones dificultan una tramitación célere de la iniciativa y, por lo tanto, instó por simplificar la propuesta.

Posteriormente, **el Honorable Senador señor Letelier** se mostró crítico del esquema de concesiones en su diseño actual, y estimó que es indispensable iniciar un debate profundo al respecto para alcanzar un nuevo pacto en materia de administración de bienes públicos por parte de privados.

La urgencia, subrayó, está dada por permitir que los afectados por una norma cuyos defectos se han traducido en multas desmesuradas obtengan el permiso de circulación el próximo marzo. Se trata de conductores que eventualmente pueden enfrentar sanciones que superan el valor del propio automóvil, alertó.

Tal vez habría que diferenciar el trato que se confiere a personas naturales y jurídicas, porque también hay empresas de transporte que han abusado del sistema, expresó. Lamentó que el Ejecutivo haya prestado tanta atención a las demandas del gremio camionero, toda vez

que, a su parecer, generó grandes inconvenientes al bloquear las rutas de Santiago durante las manifestaciones sociales, pese a que cobran el precio de los peajes a sus propios clientes.

De igual modo, adujo que la fórmula recomendada para solucionar este asunto podría no ser la más eficaz. Previno que el problema para sacar el permiso de circulación se volverá presentar el próximo año, ya que el pago en cuotas durante un período prolongado, probablemente, se traducirá en nuevos incumplimientos.

Por tal razón, exhortó a buscar un mecanismo que implique un cierre inmediato para los afectados, como una norma que declare la prescripción de pleno Derecho de las multas pendientes, por ejemplo. Así la iniciativa sería simplificada, facilitando su tramitación, apuntó. Agregó que los otros temas que han sido puestos sobre la mesa por medio de las indicaciones podrán tratarse más adelante.

Consultó cuántas personas podrían verse perjudicadas en marzo, de no despacharse el proyecto.

**El señor Director General** constató que existe registro de 284.000 patentes con multas de tránsito impagas.

En otro orden de cosas, **el Honorable Senador señor Pizarro** solicitó a los representantes del Ejecutivo, en una próxima oportunidad, entregar información relativa al mecanismo que emplean las concesionarias para cobrar las tarifas adeudadas y a los intereses aplicables en esos casos. Al tratarse de asuntos conectados en su origen con las multas, sería útil contar con esos antecedentes, expuso.

Seguidamente, preguntó cuál es el procedimiento por el cual las municipalidades toman conocimiento de las infracciones a la Ley de Tránsito vinculadas con las vías concesionadas, y de qué forma intervienen las empresas en él.

En lo tocante a la duda de Su Señoría, **el señor Director General** especificó que las compañías notifican las contravenciones al inspector fiscal correspondiente, quien da aviso a la unidad central del Ministerio, la que, a su vez, entrega los datos a las municipalidades para que los juzgados de policía local impongan la multa.

Posteriormente, las Comisiones unidas analizaron algunas de las enmiendas recomendadas por el Ejecutivo.

Acerca de la indicación número 2 -que reemplaza la exención que habilita el tránsito de los autos nuevos sin placa patente durante cinco días por una más restringida concerniente a los vehículos pesados nuevos-, **el Honorable Senador señor García Huidobro** argumentó que podría desfavorecer a las personas que compran sus automóviles en Santiago y después los trasladan al lugar en que viven, donde efectúan los trámites asociados a la patente. Observó que la implementación de esta reforma

redundará en una disminución de los ingresos de las municipalidades ubicadas fuera de la Región Metropolitana.

**El señor Subsecretario** explicó que debe distinguirse entre la placa patente, que se obtiene en el Servicio de Registro Civil e Identificación, y el permiso de circulación, que se gestiona en la comuna respectiva. La exención, clarificó, se refiere al primero de estos elementos, remarcando que la modificación pretende evitar que haya automóviles sin este implemento de identificación.

No obstante haberse despejado una de sus inquietudes, **el Honorable Senador señor García Huidobro** insistió en objetar la enmienda, pues igualmente obliga a quienes estén en la situación que describió a tramitar la placa patente en la Región Metropolitana, pese a que lo usual es que todas las diligencias posteriores a la adquisición de un auto se realicen en la comuna en que se utilizará.

**La Honorable Senadora señor Órdenes** preguntó por qué se mantiene la excepción para “los vehículos pesados, nuevos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas”.

Adicionalmente, opinó que el contenido de esta modificación no guarda relación con la idea matriz de la iniciativa.

En lo que atañe a la consulta de Su Señoría, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección de Concesiones, señor Jorge Jaramillo**, manifestó que se trata de aquellos que no se desplazan sino por sí mismos y que, por lo tanto, no pueden ser trasladados por otro a las locaciones que contempla la indicación.

A su turno, **el señor Subsecretario** comentó que, producto de las altas sanciones y del consiguiente impedimento para obtener el permiso de circulación, algunos conductores optan por retirar las placas patentes de sus automóviles, generando problemas de seguridad y perjudicando la operatividad del sistema de autopistas concesionadas. De ahí que se busca restablecer la normalidad, fijando como regla absoluta la utilización de ese mecanismo de identificación, informó.

**El Honorable Senador señor Pizarro** sostuvo que el inconveniente descrito no se solucionará por esta vía, sino por una mayor fiscalización.

Luego, abordando la indicación número 5, **la Honorable Senadora señora Órdenes** formuló aprensiones en cuanto a la intención de facultar que la notificación de la demanda en supuestos de cobro de peajes adeudados sea electrónica. Se debe asegurar que el usuario tome conocimiento del inicio del procedimiento y un mecanismo virtual no siempre será idóneo para ello, especialmente en algunos sectores del país, coligió.

**Las Comisiones unidas** tuvieron presente que la enmienda en examen no guarda armonía con el objetivo del proyecto de ley, que modifica la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en materia de notificación de resoluciones (Boletín N° 11.476-07), que se tramita en el Senado. Cabe consignar que dicha iniciativa establece como regla general la notificación electrónica de las resoluciones dictadas por los juzgados de policía local, exceptuada, entre otras, la que da curso a la demanda.

**La Presidenta de las Comisiones unidas, Honorable Senadora señora Órdenes**, estimó que no están dadas las condiciones para someter inmediatamente a votación las propuestas de reforma formuladas, toda vez que introducen cambios significativos y, en varios casos, exceden los límites de la idea matriz. Resolvió citar a una nueva sesión destinada a continuar el estudio de este asunto, abogando por desarrollar un trabajo conjunto con el Ejecutivo en el intertanto.

Al efecto, **el señor Subsecretario** agradeció la disposición de los señores Senadores para avanzar en la tramitación y perfeccionar la redacción de la proposición legislativa. Asimismo, se comprometió a buscar algún camino para simplificar su contenido y centrarlo en los puntos en que existe consenso.

En una sesión posterior, las Comisiones unidas recibieron al **Subsecretario Ejecutivo de la Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM), señor Miguel Moreno**, quien efectuó una presentación relativa al contenido de la iniciativa.

Al efecto, realizó las siguientes observaciones:

- Actualmente, los municipios deben hacerse cargo, a través de los juzgados de policía local, del procedimiento de cobro de las sanciones vinculadas al tránsito de vehículos sin TAG, pese a que están vinculadas a deudas de carácter comercial a favor de una empresa.

- Son multas que derivan de obligaciones comerciales y no de infracciones de tránsito; sin embargo, las municipalidades cumplen con esta obligación asumiendo el costo que implica.

- Las autopistas concesionadas pasan por distintas comunas, produciendo múltiples efectos negativos para estas y sus habitantes, como la fragmentación, los atochamientos, ruidos, y otros vinculados a la recaudación municipal.

- Ante la situación social que vive el país, los municipios de Chile ven con preocupación la falta de respuestas a las demandas de la ciudadanía. Si bien desde la ACHM comprenden que se están

enfrentando diversas problemáticas que requieren solución y voluntad política de todos los actores, expresan que los esfuerzos tienen que ir de la mano de los recursos que debe considerar el Estado para las municipalidades, ya que estas son la primera puerta que golpea al ciudadano, pero no cuentan con el financiamiento necesario para dar cumplimiento a sus tareas.

Tomando en consideración las apreciaciones anteriores, planteó las propuestas que se señalan:

- Dotar de herramientas y recursos a los municipios para efectuar las cobranzas de multas impagas, pues deben asumir los costos asociados a ello sin percibir aportes estatales.

- Flexibilizar el pago de las deudas por concepto de multas e infracciones aplicadas de conformidad al artículo 114 de la Ley de Tránsito, con el objeto de permitir la recaudación de recursos que se distribuyen por partes iguales entre la comuna correspondiente y el Fondo Común Municipal y que, hoy en día, no se han podido percibir.

- Considerar medidas de castigo -como la restricción de la renovación de la licencia de conducir- frente al incumplimiento de los convenios de pago que considera la iniciativa.

- Ampliar el plazo para comprar el pase diario de 3 a 10 días, de manera de regularizar la situación y evitar un nuevo endeudamiento.

- Exigir el pago de contribuciones a las compañías concesionarias de las autopistas que se emplazan en las distintas comunas del país, a fin de que estos ingresos vayan en beneficio de las municipalidades correspondientes.

Finalmente, declaró que la organización que representa apoya la propuesta legislativa en análisis, pues pretende corregir un defecto en la regulación que afecta a una gran cantidad de personas. No obstante, hizo un llamado a reflexionar en torno a las prevenciones y recomendaciones entregadas por el sector.

Antes de comenzar el examen de cada una de las indicaciones, **el Director General de Concesiones, señor Hugo Vera**, estimó pertinente aclarar algunos de los puntos expuestos por el representante de la ACHM.

Primeramente, recordó que las multas por la comisión de infracciones de la normativa de tránsito y las deudas comerciales correspondientes a las tarifas insolutas son dos conceptos diferentes. La proposición de ley solo aborda el primero de estos elementos, sin afectar la posibilidad que tienen las empresas para perseguir sus créditos, enfatizó.

En segundo término, explicó que existen dos modalidades de compra del pase diario para cancelar los peajes cuando no se dispone del dispositivo de cobro electrónico. Una de ellas permite adquirirlo con

30 días de anticipación y la otra dentro de los 20 días siguientes al empleo de una ruta concesionada; por lo tanto, no sería menester modificar los plazos para su obtención.

En lo tocante a la sugerencia de cobrar algún tipo de tributo a las compañías, puntualizó que las autopistas son bienes de uso público y es el Estado el que, a través del Ministerio de Obras Públicas, los entrega en concesión para su administración y operación.

Por último, relató que sobre la base del debate desarrollado en una sesión anterior, se coordinó una reunión de trabajo en que participaron asesores parlamentarios y ministeriales, en cuyo contexto se llegó a ciertos acuerdos con vistas a lograr la aprobación de la iniciativa.

**La Presidenta de las Comisiones unidas, Honorable Senadora señora Órdenes**, celebró la instancia prelegislativa que hizo posible acercar posiciones y lograr consensos. Valoró también la presencia de representantes de las municipalidades del país, toda vez que han sido actores ausentes del debate, pese a la injerencia que tienen en la materia que se aborda.

### Artículo único

#### **Encabezamiento**

**La indicación número 1**, de S.E. el Presidente de la República, es para sustituir la expresión “en el artículo 114 de” por la expresión “a”, pasando dicho artículo a ser artículo 1°.

La propuesta tiene un carácter meramente formal, pues busca adecuar la redacción a las enmiendas planteadas por las indicaciones siguientes. A fin de guardar la debida armonía con el resto de las sugerencias que se analizarán y votarán luego, las Comisiones unidas estuvieron por aprobar la siguiente redacción:

“Artículo 1°.- Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

**- Puesta en votación la indicación número 1, fue aprobada, con modificaciones, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su calidad de miembro de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -de igual modo en su condición de integrante de las dos Comisiones- y Pizarro.**

### Número 1

El numeral 1 modifica el artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. El tenor del aludido precepto es el que consta a continuación:

“Artículo 114.- 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 habilitado u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición será sancionada con una multa de una unidad tributaria mensual y para todos los efectos se entenderá como una infracción grave de conformidad al artículo 200 N° 7 de la presente ley.

Los equipos y demás medios utilizados para la implementación de este sistema, constituyen equipos de registro de infracciones, rigiéndose por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3° y en el artículo 24, ambos de la ley N° 18.287 y en el artículo 4° de esta ley, salvo en lo previsto en sus incisos quinto, sexto, séptimo y octavo. Los estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los mismos serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas.”.

Por su parte, la redacción del número 1 es el consignado enseguida:

“1. Elimínase en el inciso primero el vocablo “habilitado”.

**La indicación número 2**, de S.E. el Presidente de la República, intenta reemplazar el primer numeral del artículo único por el siguiente:

“1. Sustitúyese el número 3 del artículo 54 por el siguiente:

“3.- Los vehículos pesados, nuevos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas, y”.

Cabe hacer presente que el tenor vigente del número 3 del artículo 54 de la Ley de Tránsito es el que se expresa:

“Artículo 54.- La exigencia de patente única tendrá las siguientes excepciones:

3.- Los vehículos nuevos cuyos propietarios los internen al país o los adquieran en una firma importadora, de una armaduría o un establecimiento comercial, podrán transitar por la vía pública por un tiempo no superior a cinco días con la factura de compra del vehículo, para el solo efecto de obtener la patente única y el permiso de circulación, y”.

Al respecto, **el señor Director General de Concesiones** declaró que desde el Ministerio comprenden las aprensiones formuladas por los Honorables señores Senadores en una sesión anterior en lo que atañe a la eliminación de la exención que permite a los automóviles nuevos circular sin patente durante el término de cinco días. Si bien en opinión del Ejecutivo una medida de ese tipo contribuiría a recuperar la normalidad en el uso de la placa de identificación, sostuvo que no insistirían en la materia, recogiendo los planteamientos esbozados en la reunión de trabajo.

**- En votación la indicación número 2, fue rechazada unánimemente por los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su condición de integrante de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -también en su calidad de miembro de las dos Comisiones- y Pizarro.**

Sin perjuicio de lo anterior, **la Directora General de Obras Públicas, señora Mariana Concha, y el Director General de Concesiones, señor Hugo Vera,** exhortaron a los señores parlamentarios a suprimir el numeral 1 del artículo único del texto aprobado en general. Hicieron ver que, además de eliminar la exención de los cinco días -idea que ya fue rechazada-, la indicación número 2 pretendía que el vocablo “habilitado” se mantuviera en el inciso primero del artículo 114 de la Ley de Tránsito. Esto último, subrayaron, es esencial para la supervivencia del sistema de concesiones.

En atención a las reflexiones anteriores, las Comisiones unidas estuvieron por suprimir el número 1 del artículo único de la redacción aprobada en general.

**- Dicha modificación fue acordada por la unanimidad de los miembros presentes de las Comisiones unidas, en virtud de lo dispuesto por el artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado. Votaron favorablemente los Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su calidad de miembro de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -en su condición de integrante de las dos Comisiones- y Pizarro.**

## Número 2

El texto del numeral 2 del artículo único de la iniciativa es el subsecuente:

“2. Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual inciso segundo a ser tercero:

“Si en un día calendario se cometen dos o más contravenciones a la prohibición dispuesta en el inciso anterior, solo se considerará la primera para efectos de la aplicación de sanciones y de lo dispuesto en la letra b) del artículo 207.”.”.

**La indicación número 3**, de S.E. el Presidente de la República, sugiere incorporar, en su enunciado, la expresión “al artículo 114” entre los vocablos “Incorpórase” y “el”.

La modificación es únicamente formal y persigue adecuar la redacción a las demás indicaciones del Ejecutivo.

**- Puesta en votación la indicación número 3, fue rechazada por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su calidad de miembros de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -igualmente en su condición de integrante de las dos Comisiones- y Pizarro.**

**La indicación número 4**, de S.E. el Presidente de la República, busca reemplazar, en el inciso segundo que propone, la frase “para efectos de la aplicación de sanciones y de lo dispuesto en la letra b) del artículo 207” por “para todos los efectos legales”.

**El señor Director General de Concesiones** afirmó que esta reforma contó con el apoyo de quienes integraron la instancia prelegislativa, y añadió que guarda plena congruencia con la idea central del proyecto.

**- En votación la indicación número 4, fue aprobada unánimemente por los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su calidad de integrante de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -también en su condición de miembro de las dos Comisiones- y Pizarro.**

o o o

### **Artículo nuevo**

El artículo nuevo propuesto por la indicación número 5 intenta introducir enmiendas al artículo 42 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, cuya redacción es la consignada a continuación:

“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 N° 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 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 N° 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.

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 dictado la sentencia condenatoria.

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.

La empresa concesionaria que no diere cumplimiento a lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 11 será sancionada con multa a beneficio fiscal de 1 a 50 unidades tributarias mensuales cada vez que se transgreda la norma, sin perjuicio de su derecho a repetir en contra de quien resulte directamente responsable.”.

**La indicación número 5**, de S.E. el Presidente de la República, es para incorporar un nuevo artículo, del siguiente tenor:

“Artículo ...- Incorpórase al artículo 42 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Obras Públicas N° 164 de 1991, ley de concesiones de obras públicas, el siguiente inciso sexto nuevo, pasando el actual inciso sexto a ser séptimo:

“Las notificaciones de la demanda y de todas las resoluciones recaídas en el proceso podrán realizarse por el medio electrónico señalado para tales efectos por el usuario, en un documento suscrito en forma independiente del contrato de utilización del sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes. El tribunal autorizará esta forma de notificación si, atendidos los antecedentes, fuere practicable, resultare suficientemente eficaz y no causare indefensión. Esta forma de notificación, así autorizada por el tribunal, será válida para todo el proceso y sustituirá la forma legal de notificación dispuesta en el artículo 18 de la Ley N° 18.287 que Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. Las concesionarias no podrán condicionar la suscripción del contrato de utilización del sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes a la suscripción del documento en que el usuario señale un medio electrónico de notificación, pero podrán ofrecer a los usuarios que la otorguen beneficios comerciales relativos al cobro de las tarifas o peajes, que deberán quedar claramente establecidos. La concesionaria deberá informar al usuario de forma veraz y oportuna los efectos de señalar un medio electrónico de notificación, y establecer mecanismos accesibles para actualizar la forma de notificación electrónica o revocarla, aunque sin afectar los procesos pendientes.”.

**El señor Director General de Concesiones** consignó que el Ejecutivo resolvió retirar esta indicación, tomando en cuenta que en una sesión anterior Sus Señorías efectuaron reparos en relación con ella y que, además, no es indispensable para cumplir los objetivos del proyecto.

**Las Comisiones unidas** recordaron que, actualmente, se encuentra en segundo trámite constitucional en el Senado el proyecto de ley que modifica la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en materia de notificación de resoluciones (Boletín N° 11.476-07). La mencionada proposición legislativa establece como regla general la notificación electrónica de las resoluciones dictadas por los juzgados de policía local, exceptuada, entre otras, la que da curso a la demanda. En atención a ello es que, en una sesión anterior, acordaron no innovar en este ámbito.

**- La indicación número 5 fue retirada por el Ejecutivo, mediante oficio N° 1356-367 de fecha 28 de enero de 2020.**

o o o

o o o

#### **Artículo nuevo**

El nuevo precepto que recomienda incorporar la indicación número 6 busca modificar el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, cuyo tenor es el que consta enseguida:

“Artículo 24.- 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 tres años, contado desde la fecha de la anotación.

Sin perjuicio de lo anterior, si el propietario del vehículo informado por el tribunal no corresponde al dueño actual según el Registro de Vehículos Motorizados, el Servicio deberá abstenerse de inscribir la anotación y comunicará dicha situación al juzgado respectivo. Lo anterior no obsta a la responsabilidad de la persona condenada al pago de la multa. En este caso, el plazo de prescripción de la acción de cumplimiento será de tres años contado desde la comunicación que el Servicio de Registro Civil e Identificación efectúe al juzgado de policía local correspondiente, informando la imposibilidad de practicar la anotación.

La operación y administración permanente del Registro corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo a un reglamento que dictará el Presidente de la República, y que deberá ser suscrito conjuntamente por los Ministerios de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones.

El permiso de circulación del vehículo podrá renovarse si su monto es pagado simultáneamente con las multas que figuren como pendientes en el Registro, sus reajustes y los aranceles que procedan. Para ello, en el mes de diciembre de cada año, el Registro remitirá a los municipios la nómina de vehículos que se encuentren en tal situación, señalando la placa patente, fecha de anotación de la morosidad, monto de la multa, juzgado que la impuso y causa en la cual incide.

La municipalidad que reciba el pago de la multa impuesta por un juzgado de policía local de otra comuna, percibirá un 20% de ella y remitirá al Registro el 80% restante, junto con el arancel que a éste le corresponda, para que proceda a eliminar la anotación. A su vez, dentro de los 90 días siguientes, el Registro hará llegar a las municipalidades respectivas el porcentaje de la multa que le fue enviada. No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, lo enterará, según corresponda, en su totalidad o en la proporción respectiva, directamente al Fondo Común Municipal, a menos que se trate de multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del 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, en cuyo caso sólo enterará el 50% al Fondo Común Municipal, debiendo remitir el 50% restante a la municipalidad donde tiene asiento el Juzgado de Policía Local que impuso la multa. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva.

Si el pago de una multa ya registrada se efectuare en la Tesorería Municipal correspondiente al lugar en que se cometió la infracción o en la entidad recaudadora con la que haya celebrado convenio esa municipalidad, ésta informará al Registro ese hecho y le enviará el arancel respectivo dentro de los noventa días siguientes.”.

**La indicación número 6,** de S.E. el Presidente de la República, sugiere incorporar un nuevo artículo, del siguiente tenor:

“Artículo ....- Incorpórase un nuevo inciso tercero en el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local, pasando los actuales incisos tercero, cuarto, quinto y sexto a ser incisos cuarto, quinto, sexto y séptimo, respectivamente:

“Los juzgados de policía local deberán disponer de formularios que permitan solicitar la declaración de la prescripción de las multas cursadas por infracción a las normas de tránsito o de transporte terrestre establecidas en la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de

2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y al artículo 42 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley del Ministerio de Obras Públicas N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas. Dichos formularios deberán contemplar campos para la identificación del vehículo en que se hubiera cometido la infracción y su propietario, la fecha en que se hubiese cursado la multa y la identificación de la causa judicial en que se hubiese impuesto. Asimismo, estos formularios contemplarán la posibilidad de solicitar, mediante exhorto, la prescripción de las multas impuestas por otros juzgados de policía local, ubicados fuera del lugar de residencia del infractor.”.

En lo tocante a esta indicación, **el señor Director General de Concesiones** abogó por su aprobación, argumentando que facilita el trámite de solicitud de la declaración de prescripción extintiva de las multas al cabo de tres años, toda vez que obliga a los juzgados de policía local a contar con formularios para ello, y posibilita que la petición se haga en virtud de un exhorto. Estas medidas, destacó, contribuyen a un acceso efectivo a la justicia por parte de los ciudadanos y así lo entendieron los participantes de la instancia prelegislativa.

**- Puesta en votación la indicación número 6, fue aprobada, con enmiendas meramente formales, por la unanimidad de los integrantes presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su calidad de miembro de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -también en su condición de integrante de las dos Comisiones- y Pizarro.**

o o o

#### **Artículo transitorio**

El precepto transitorio del proyecto de ley reza lo siguiente:

“Artículo transitorio.- Las sanciones que se hayan aplicado en virtud del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, hasta antes de la entrada en vigencia de la presente ley, se extinguirán de pleno derecho una vez que ésta se publique en el Diario Oficial.”.

**La indicación número 7, de S.E. el Presidente de la República, es para sustituirlo por el siguiente:**

“Artículo transitorio.- Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, las multas aplicadas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue

fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, que se encuentren asociadas a una misma placa patente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación, que hayan sido informadas a ese registro hasta el 30 de noviembre de 2019 y que no se encuentren extinguidas por prescripción o pago a la fecha de publicación de esta ley, podrán ser extinguidas mediante el pago del menor monto entre el veinte por ciento del importe total de las multas antes referidas asociadas a la placa patente correspondiente, o 100 Unidades Tributarias Mensuales.

Para tales efectos, la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo deberá suscribir un convenio con la municipalidad ante la cual se renueve el permiso de circulación, en que el pago señalado en el inciso anterior podrá pactarse en hasta veinticuatro cuotas mensuales expresadas en Unidades Tributarias Mensuales, sin intereses, debiendo pagarse la primera cuota al momento de la suscripción del convenio. Dicho convenio sólo podrá suscribirse en forma simultánea con la renovación del permiso de circulación y para tales efectos deberán pagarse, en cuanto correspondiere, los permisos de circulación de años anteriores y las multas anotadas en el Registro de Multas del Tránsito No Pagadas distintas a las indicadas en el inciso primero.

Los pagos que se reciban en virtud del convenio antes señalado serán recaudados por la municipalidad suscriptora del convenio, la que lo distribuirá conforme a lo establecido en el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local, al artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto con fuerza de ley N°1, de 2006, del Ministerio del Interior y al artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, imputándose parcialmente el pago de cada cuota a las distintas multas en proporción a su importe.

Una vez pagada la primera cuota, las multas serán eliminadas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas para los efectos de permitir la renovación del permiso de circulación. En caso de falta de pago oportuno de dos o más cuotas acumuladas o de retardo de más de 30 días corridos en el pago de la última cuota, el convenio de pago quedará sin efecto de pleno derecho, dejando sin efecto la extinción de las multas objeto del convenio. Tales multas se inscribirán nuevamente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas por el saldo impago de su importe original, que fuere informado por la municipalidad suscriptora del convenio, y su plazo de prescripción se contará desde la fecha de esta nueva inscripción. Las eliminaciones e inscripciones en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establecen en este inciso se practicarán con el solo mérito de la

información remitida por la municipalidad que suscriba el convenio de pago al Servicio de Registro Civil e Identificación a través de medios electrónicos, y estarán exentas de aranceles.

Las multas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley hubieren sido establecidas por sentencia ejecutoriada, que no hubieren sido informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas al 30 de noviembre de 2019, y que no se encuentren prescritas ni pagadas a la fecha de publicación de esta ley, serán revisadas, a petición de parte, por los jueces de policía local que las hayan impuesto, para aplicar lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, modificado por la presente ley.

Las denuncias por infracciones a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y a cuyo respecto no se haya dictado aún una sentencia ejecutoriada, se registrarán por lo establecido en el artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, modificado por la presente ley.

La modificación del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, no se aplicará en forma retroactiva fuera de los casos expresamente establecidos en los incisos anteriores.”.

Cabe recordar que los mecanismos que contempla el régimen transitorio propuesto fueron explicados en detalle por **el señor Subsecretario de Obras Públicas** en una sesión anterior, según consta previamente en este informe.

A fin de destacar la relevancia de esta norma, **el señor Director General de Concesiones** enunció que durante el año 2019 se cursaron más de 4.000.000 infracciones por inobservancias al artículo 114 de la Ley de Tránsito.

Intentando despejar dudas acerca de la recaudación por parte de las municipalidades, arguyó que la condonación del 80% de las multas, unida a la posibilidad de pagar en cuotas, permitirá la renovación del permiso de circulación, que importa ingresos importantes para

las comunas que los otorgan. Asimismo, explicó que hoy en día solo alrededor de un 12% de las multas es efectivamente saldado.

Puso de relieve que el convenio que habilita el pago en cuotas se activa con la cancelación de la primera de ellas y queda sin efecto cuando se deja de cumplir con dos; entonces, no se está premiando a los infractores morosos.

**El Honorable Senador señor Castro** objetó la posibilidad de pagar hasta en 24 cuotas el monto pendiente, ya que, a su parecer, no se condice con la manera en que operan las municipalidades. Sería más simple establecer un pago rebajado, pero único, sentenció.

Al efecto, **la señora Directora General de Obras Públicas** postuló que la indicación permitirá a las personas que deben enterar millonarias sumas hacer frente a su obligación, pues de otra manera no podrían regularizar su situación.

Enseguida, **las Comisiones unidas** revisaron las propuestas surgidas en el marco de la instancia de trabajo conformada por asesores parlamentarios y ministeriales.

En primer término, se analizó la idea de incorporar como oración final del inciso cuarto del artículo transitorio la siguiente:

“Tratándose de las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, no se requerirá acreditar el pago del capital adeudado más los intereses y costas para eliminar las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas cuando la concesionaria acreedora haya otorgado una prórroga y aceptado la eliminación de tales multas; con todo, si el convenio quedara sin efecto, las multas que se inscriban nuevamente se regirán íntegramente por lo establecido en el inciso segundo del señalado artículo 42.”.

**El señor Director General de Concesiones** precisó que el texto tiene por objeto aclarar que no se exigirá el pago total de lo adeudado en favor de la empresa, los intereses y costas para acceder a los beneficios, cuando la compañía haya otorgado una prórroga, y se hayan eliminado las sanciones pecuniarias como consecuencia de ello. No obstante, si dicho pacto con la concesionaria quedara sin efecto, la deuda vuelve a cobrar vida y lo mismo ocurre con las multas, especificó.

En segundo lugar, se estudió la redacción que se expresa para ser integrada como nuevo inciso quinto:

“Sin perjuicio de la eliminación de las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establece en el inciso

anterior, se anotará en ese registro la circunstancia de haberse suscrito el convenio referido en el inciso segundo y las multas objeto del mismo, y tal anotación deberá incluirse en el certificado a que se refiere el inciso quinto del artículo 42 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. En caso que el convenio quedare sin efecto, el comprador responderá por las multas que hayan sido objeto del convenio y que se vuelvan a inscribir.”

**La Honorable Senadora señora Órdenes** explicó que la intención de dejar constancia del convenio de pago es proteger al adquirente de un automóvil usado, cuando el dueño anterior lo vende sin saldar la totalidad de las cuotas pactadas. Con esta medida la información estará a disposición del comprador, enfatizó.

Luego, **las Comisiones unidas** examinaron la oración subsecuente para su incorporación al final del inciso sexto del precepto transitorio:

“Si, no obstante lo dispuesto en este inciso, se inscribieren en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas dos o más multas por infracciones al artículo 114 cometidas en un mismo día, el pago de cualquiera de ellas extinguirá las demás.”.

**El Honorable Senador señor Pizarro** solicitó ahondar en su sentido, ya que podría dar pie a que los infractores paguen la sanción menos elevada para extinguir las demás.

Sobre el particular, **el Honorable Senador señor Chahuán** manifestó que se trata de multas aplicadas por pasar por distintos pódicos de una vía concesionada en un automóvil sin el dispositivo TAG, en el mismo día, de manera que deberían ser idénticas entre ellas. El objetivo es que se considere solo una de las sanciones, reforzando la idea matriz de la iniciativa, acotó.

**Las Comisiones unidas** resolvieron aprobar la disposición transitoria recomendada por la indicación número 7, con las modificaciones recién transcritas.

**- En votación la indicación número 7, fue aprobada, con enmiendas, unánimemente por los miembros presentes de las Comisiones unidas, Honorables Senadores señores Castro, Chahuán, García Huidobro -en su condición de integrante de ambas Comisiones-, Guillier, Órdenes -de igual modo en su calidad de miembro de las dos Comisiones- y Pizarro.**

## MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, las Comisiones de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado en general por el Senado:

### Artículo único

Pasa a ser artículo 1°, sustituido por el siguiente:

“Artículo 1°.- Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

“Si en un día calendario se cometen dos o más contravenciones a la prohibición dispuesta en el inciso anterior, solo se considerará la primera para todos los efectos legales.”.

**(Unanimidad 8x0. Indicaciones número 1 y 4, y artículo 121, inciso final, del Reglamento del Senado).**

o o o

Introducir el siguiente artículo 2°, nuevo:

“Artículo 2°.- Incorpórase el siguiente inciso tercero, nuevo, al artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local:

“Los Juzgados de Policía Local deberán disponer de formularios que permitan solicitar la declaración de la prescripción de las multas cursadas por infracción a las normas de tránsito o de transporte terrestre establecidas en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y al artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas. Dichos formularios deberán contemplar campos para la identificación del vehículo en que se hubiera cometido la infracción y su propietario, la fecha en que se hubiese cursado la multa y la

identificación de la causa judicial en que se hubiese impuesto. Asimismo, estos formularios contemplarán la posibilidad de solicitar, mediante exhorto, la prescripción de las multas impuestas por otros Juzgados de Policía Local, ubicados fuera del lugar de residencia del infractor.”.”.

**(Unanimidad 8x0. Indicación número 6).**

o o o

**Artículo transitorio**

Reemplazarlo por el que se señala a continuación:

“Artículo transitorio.- Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, las multas aplicadas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, que se encuentren asociadas a una misma placa patente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación, que hayan sido informadas a ese registro hasta el 30 de noviembre de 2019 y que no se encuentren extinguidas por prescripción o pago a la fecha de publicación de esta ley, podrán ser extinguidas mediante el pago del menor monto entre el veinte por ciento del importe total de las multas antes referidas asociadas a la placa patente correspondiente, o 100 Unidades Tributarias Mensuales.

Para tales efectos, la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo deberá suscribir un convenio con la municipalidad ante la cual se renueve el permiso de circulación, en el que el pago señalado en el inciso anterior podrá pactarse en hasta veinticuatro cuotas mensuales expresadas en Unidades Tributarias Mensuales, sin intereses, debiendo pagarse la primera cuota al momento de la suscripción del convenio. Dicho convenio sólo podrá suscribirse en forma simultánea con la renovación del permiso de circulación y para tales efectos deberán pagarse, en cuanto correspondiere, los permisos de circulación de años anteriores y las multas anotadas en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas distintas a las indicadas en el inciso primero.

Los pagos que se reciban en virtud del convenio antes señalado serán recaudados por la municipalidad suscriptora del convenio, la que los distribuirá conforme a lo establecido en el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; en el artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, y en el

artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, imputándose parcialmente el pago de cada cuota a las distintas multas en proporción a su importe.

Una vez pagada la primera cuota, las multas serán eliminadas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas para los efectos de permitir la renovación del permiso de circulación. En caso de falta de pago oportuno de dos o más cuotas acumuladas o de retardo de más de 30 días corridos en el pago de la última cuota, el convenio de pago quedará sin efecto de pleno derecho, dejando sin efecto la extinción de las multas objeto del convenio. Tales multas se inscribirán nuevamente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas por el saldo impago de su importe original, que fuere informado por la municipalidad suscriptora del convenio, y su plazo de prescripción se contará desde la fecha de esta nueva inscripción. Las eliminaciones e inscripciones en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establecen en este inciso se practicarán con el solo mérito de la información remitida por la municipalidad que suscriba el convenio de pago al Servicio de Registro Civil e Identificación a través de medios electrónicos, y estarán exentas de aranceles. Tratándose de las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, no se requerirá acreditar el pago del capital adeudado más los intereses y costas para eliminar las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas cuando la concesionaria acreedora haya otorgado una prórroga y aceptado la eliminación de tales multas. Con todo, si el convenio quedara sin efecto, las multas que se inscriban nuevamente se regirán íntegramente por lo establecido en el inciso segundo del señalado artículo 42.

Sin perjuicio de la eliminación de las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establece en el inciso anterior, se anotará en ese registro la circunstancia de haberse suscrito el convenio referido en el inciso segundo y las multas objeto del mismo, y tal anotación deberá incluirse en el certificado a que se refiere el inciso quinto del artículo 42 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. En caso que el convenio quedare sin efecto, el comprador responderá por las multas que hayan sido objeto del convenio y que se vuelvan a inscribir.

Las multas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley hubieren sido establecidas por sentencia ejecutoriada, que no hubieren sido informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas al 30 de noviembre de 2019, y que no se encuentren prescritas ni pagadas a la fecha de publicación de esta ley, serán revisadas, a petición de parte, por los Jueces de Policía Local que las

hayan impuesto, para aplicar lo dispuesto en el inciso segundo del mismo artículo 114 antes individualizado, modificado por la presente ley. Si, no obstante lo dispuesto en este inciso, se inscribieren en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas dos o más multas por infracciones al artículo 114 cometidas en un mismo día, el pago de cualquiera de ellas extinguirá las demás.

Las denuncias por infracciones a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 antes referido, cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y a cuyo respecto no se haya dictado aún una sentencia ejecutoriada, se regirán por lo establecido en la misma disposición, modificada por la presente ley.

La modificación al mencionado artículo 114 no se aplicará en forma retroactiva fuera de los casos expresamente establecidos en los incisos anteriores.”.

**(Unanimidad 8x0. Indicación número 7).**

---

#### **TEXTO DEL PROYECTO**

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

#### **PROYECTO DE LEY:**

**“Artículo 1°.- Incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:**

**“Si en un día calendario se cometen dos o más contravenciones a la prohibición dispuesta en el inciso anterior, solo se considerará la primera para todos los efectos legales.”.**

**Artículo 2°.- Incorpórase el siguiente inciso tercero, nuevo, al artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local:**

**“Los Juzgados de Policía Local deberán disponer de formularios que permitan solicitar la declaración de la prescripción de las multas cursadas por infracción a las normas de tránsito o de transporte terrestre establecidas en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y al artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas. Dichos formularios deberán contemplar campos para la identificación del vehículo en que se hubiera cometido la infracción y su propietario, la fecha en que se hubiese cursado la multa y la identificación de la causa judicial en que se hubiese impuesto. Asimismo, estos formularios contemplarán la posibilidad de solicitar, mediante exhorto, la prescripción de las multas impuestas por otros Juzgados de Policía Local, ubicados fuera del lugar de residencia del infractor.”.

**Artículo transitorio.-** Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de esta ley, las multas aplicadas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, y las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, que se encuentren asociadas a una misma placa patente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación, que hayan sido informadas a ese registro hasta el 30 de noviembre de 2019 y que no se encuentren extinguidas por prescripción o pago a la fecha de publicación de esta ley, podrán ser extinguidas mediante el pago del menor monto entre el veinte por ciento del importe total de las multas antes referidas asociadas a la placa patente correspondiente, o 100 Unidades Tributarias Mensuales.

Para tales efectos, la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo deberá suscribir un convenio con la municipalidad ante la cual se renueve el permiso de circulación, en el que el pago señalado en el inciso anterior podrá pactarse en hasta veinticuatro cuotas mensuales expresadas en Unidades Tributarias Mensuales, sin intereses, debiendo pagarse la primera cuota al momento de la suscripción del convenio. Dicho convenio sólo podrá suscribirse en forma simultánea con la renovación del permiso de circulación y para tales efectos deberán pagarse, en cuanto correspondiere, los permisos de circulación de años anteriores y las multas anotadas en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas distintas a las indicadas en el inciso primero.

Los pagos que se reciban en virtud del convenio antes señalado serán recaudados por la municipalidad suscriptora del convenio, la que los distribuirá conforme a lo establecido en el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; en el artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, y en el artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, imputándose parcialmente el pago de cada cuota a las distintas multas en proporción a su importe.

Una vez pagada la primera cuota, las multas serán eliminadas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas para los efectos de permitir la renovación del permiso de circulación. En caso de falta de pago oportuno de dos o más cuotas acumuladas o de retardo de más de 30 días corridos en el pago de la última cuota, el convenio de pago quedará sin efecto de pleno derecho, dejando sin efecto la extinción de las multas objeto del convenio. Tales multas se inscribirán nuevamente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas por el saldo impago de su importe original, que fuere informado por la municipalidad suscriptora del convenio, y su plazo de prescripción se contará desde la fecha de esta nueva inscripción. Las eliminaciones e inscripciones en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establecen en este inciso se practicarán con el solo mérito de la información remitida por la municipalidad que suscriba el convenio de pago al Servicio de Registro Civil e Identificación a través de medios electrónicos, y estarán exentas de aranceles. Tratándose de las multas aplicadas en virtud de lo establecido en el inciso segundo del artículo 42 del decreto supremo 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, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas, no se requerirá acreditar el pago del capital adeudado más los intereses y costas para eliminar las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas cuando la concesionaria acreedora haya otorgado una prórroga y aceptado la eliminación de tales multas. Con todo, si el convenio quedara sin efecto, las multas que se inscriban nuevamente se regirán íntegramente por lo establecido en el inciso segundo del señalado artículo 42.

Sin perjuicio de la eliminación de las multas del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que se establece en el inciso anterior, se anotará en ese registro la circunstancia de haberse suscrito el convenio referido en el inciso segundo y las multas objeto del mismo, y tal anotación deberá incluirse en el certificado a que se refiere el inciso quinto del artículo 42 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. En caso que el convenio quedare sin efecto, el comprador responderá por las multas que hayan sido objeto del convenio y que se vuelvan a inscribir.

Las multas por infracción a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley hubieren sido establecidas por sentencia ejecutoriada, que no hubieren sido informadas al Registro de

**Multas de Tránsito No Pagadas al 30 de noviembre de 2019, y que no se encuentren prescritas ni pagadas a la fecha de publicación de esta ley, serán revisadas, a petición de parte, por los Jueces de Policía Local que las hayan impuesto, para aplicar lo dispuesto en el inciso segundo del mismo artículo 114 antes individualizado, modificado por la presente ley. Si, no obstante lo dispuesto en este inciso, se inscribieren en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas dos o más multas por infracciones al artículo 114 cometidas en un mismo día, el pago de cualquiera de ellas extinguirá las demás.**

**Las denuncias por infracciones a la prohibición dispuesta en el inciso primero del artículo 114 antes referido, cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y a cuyo respecto no se haya dictado aún una sentencia ejecutoriada, se regirán por lo establecido en la misma disposición, modificada por la presente ley.**

**La modificación al mencionado artículo 114 no se aplicará en forma retroactiva fuera de los casos expresamente establecidos en los incisos anteriores.”.**

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 21 y 28 de enero de 2020, con la asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), y señores Juan Castro Prieto, Francisco Chahuán Chahuán, Alfonso De Urresti Longton, Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Alejandro Guillier Álvarez, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de las Comisiones unidas, a 28 de enero de 2020.

Milena Karelovic Ríos  
Secretaria de las Comisiones unidas

## RESUMEN EJECUTIVO

**SEGUNDO INFORME DE LAS COMISIONES DE OBRAS PÚBLICAS, Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA DELIMITAR LA INFRACCIÓN QUE CONSISTE EN CIRCULAR UN VEHÍCULO SIN DISPOSITIVO ELECTRÓNICO DE PAGO DE PEAJES O TARIFAS. BOLETÍN N° 12.942-15.**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LAS COMISIONES UNIDAS:** considerar como una sola infracción, para todos los efectos legales, el paso, en un día calendario, por distintos pórticos de cobro sin contar con el dispositivo electrónico pertinente.

Asimismo, obligar a los juzgados de policía local a disponer de formularios para solicitar la prescripción de las multas por infracción a la Ley de Tránsito y al artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas, con la posibilidad de pedirla, mediante exhorto, a tribunales ubicados fuera del lugar de residencia del infractor.

Finalmente, establecer la posibilidad de extinguir las multas por contravenciones al artículo 114 de la Ley de Tránsito y al artículo 42 de la ley de concesiones de obras públicas -informadas al respectivo registro hasta el 30 de noviembre de 2019- en virtud del pago del monto menor entre el veinte por ciento del importe total de las sanciones o 100 UTM, regulando un procedimiento para ello.

### **II. ACUERDOS:**

#### **Indicaciones:**

Número 1: Aprobada, con modificaciones (8x0).

Número 2: Rechazada (8x0).

Número 3: Rechazada (8x0).

Número 4: Aprobada (8x0).

Número 5: Retirada.

Número 6: Aprobada (8x0).

Número 7: Aprobada, con modificaciones (8x0).

### **III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LAS COMISIONES**

**UNIDAS:** la iniciativa consta de dos artículos permanentes y uno transitorio.

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

**V. URGENCIA:** discusión inmediata.

**VI. ORIGEN INICIATIVA:** moción de los Honorables Diputados señoras Ossandón, Álvarez (doña Jenny) y Cid, y señores Bianchi, Castro (don José Miguel), González (don Félix), Ilabaca y Sabag.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión ordinaria 111ª, de fecha 26 de noviembre de 2019, aprobó, el proyecto de ley en referencia, en los siguientes términos.

**La aprobación en general** se verificó por 143 votos a favor, ninguno en contra, 2 abstenciones y 2 pareos.

Cabe consignar que, por la misma votación, resultó aprobado el número 2 del artículo único, en tanto no haber sido objeto de indicaciones.

**La aprobación en particular** presentó las siguientes votaciones:

- **El número 1 del artículo único** fue aprobado por 115 votos a favor, 6 en contra, 24 abstenciones y 2 pareos.
- **El número 2 del artículo único**, como se mencionó, fue aprobado en particular con el mismo quórum de aprobación en general del proyecto, esto es, 143 votos a favor, ninguno en contra, 2 abstenciones y 2 pareos
- **El artículo transitorio** del proyecto fue aprobado por 127 votos a favor, 2 en contra, 14 abstenciones y 2 pareos.

**IX. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 27 de noviembre de 2019.

**X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.

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

- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

- Decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, ley de concesiones de obras públicas.

- Ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades.

Valparaíso, a 28 de enero de 2020.

Milena Karelovic Ríos  
Secretaria de las Comisiones unidas.