

**INFORME COMPLEMENTARIO DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la disposición transitoria de la ley N° 21.213, que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas, para extender su vigencia

**BOLETÍN N° 14.096-15**

---

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión de Obras Públicas tiene el honor de emitir su informe complementario respecto de la proposición de ley individualizada en el rubro, iniciada en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

---

El 14 de abril del año en curso esta instancia legislativa emitió su informe, en el que propuso a la Sala aprobar, en general y en particular, la iniciativa en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados. Posteriormente, el día 27 del mismo mes y año, la Corporación acordó remitir el proyecto de ley a la Comisión de Obras Públicas para un informe complementario de aquél.

La mencionada resolución se adoptó a fin de que la Comisión se ocupara de una indicación presentada ese día 24 de abril por los Honorables Senadores señor Guillier, señora Aravena, y señores De Urresti y Soria.

Además, se le encargó conocer aspectos relacionados con la posibilidad de realizar determinados trámites en línea, a fin de evitar que los infractores concurren presencialmente a suscribir los convenios de pago con la municipalidad ante la cual se renueva o paga de manera atrasada el permiso de circulación.

---

Asistieron, especialmente invitados:

Del Ministerio de Obras Públicas: el Ministro, don Alfredo Moreno, el Jefe de Gabinete del señor Ministro, señor Felipe Cuevas, y el asesor legislativo, señor Nicolás Rodríguez.

De la Dirección General de Concesiones: la Directora General (s), señora Marcela Hernández, y el Jefe de la División Jurídica, señor Jorge Jaramillo.

De la Asociación de Municipalidades de Chile: la asesora jurídica, señora Graciela Correa.

De la Asociación Chilena de Municipalidades: el Presidente de la Comisión de Transportes, señor Carlos Soto, y el asesor legislativo, señor Nicolás Gatica.

Del Movimiento No + TAG (ONG): Coordinadores, señores Manuel Bernales y Juan Cornejo.

Asesores Parlamentarios: de la Honorable Senadora señora Carmen Gloria Aravena, señor Claudio Mozó; del Honorable Senador señor Alfonso De Urresti, señora Alejandra Fischer; del Honorable Senador señor Alejandro Guillier, señor Fernando Navarro, y de la Honorable Senadora señora Ena Von Baer, señor Benjamín Rug.

- - -

### **Artículo único**

**La indicación única**, de los Honorables Senadores señores Guillier, señora Aravena, y señores De Urresti y Soria, es para agregar, la siguiente locución final: “, y la expresión “hasta el 30 de noviembre de 2019” por “hasta el 30 de noviembre de 2020”.”.

La propuesta de modificación tiene por objeto extender la aplicación del régimen de descuento -previsto por el artículo transitorio de la ley N° 21.213- a todas aquellas sanciones asociadas a una misma placa patente, que hayan sido informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación hasta el 30 de noviembre de 2020.

**La Comisión escuchó a diversos invitados, quienes expusieron sus apreciaciones en torno a la enmienda planteada.**

**El coordinador de la ONG “No + TAG”, señor Manuel Bernales**, calificó como positiva la ampliación del término para invocar el beneficio de la rebaja del valor de las multas, contemplada por el artículo único de la iniciativa. En ese sentido, relató que muchas municipalidades tuvieron dificultades para poner en marcha y tramitar los convenios de pago dentro del plazo inicial previsto por la ley N° 21.213. Comentó que, luego, se sumaron las restricciones de movilidad derivadas de la pandemia de COVID-19, que generaron inconvenientes adicionales, pues el procedimiento debía realizarse presencialmente, al no haberse implementado mecanismos digitales para cancelar los montos correspondientes. De ahí que fue necesaria una primera prórroga, que se concretó en virtud de la ley N° 21.268.

Igualmente, manifestó su apoyo a la indicación, ya que aumentaría el universo de sanciones pecuniarias que podrían verse reducidas. Sobre el particular, explicó que algunas multas cursadas hace varios años no fueron ingresadas oportunamente al registro, de manera que recién comenzaron a figurar en dicha nómina durante 2020. Entonces, pese a que deberían haber sido comprendidas dentro del período originalmente previsto por la ley, quedaron fuera, a raíz del retraso en su incorporación al mencionado asiento, ahondó.

Por las consideraciones señaladas y dadas las circunstancias excepcionales que ha significado el escenario sanitario, solicitó a nombre de su movimiento y en representación de los usuarios de las vías concesionadas, aprobar la modificación sugerida.

Complementando la intervención de quien le antecedió en el uso de la palabra, **el también coordinador de la ONG “No + TAG”, señor Juan Cornejo**, subrayó que la adhesión a la suscripción de los convenios de pago ha sido muy baja, lo que -en parte- se explica por el escaso nivel de conocimiento de las municipalidades acerca del mecanismo del artículo transitorio de la ley N° 21.213, y la consiguiente falta de preparación a nivel comunal para llevarlo a la práctica. A mayor abundamiento, puntualizó que, en algunas municipalidades, se ignoraba por completo la existencia de esta normativa, como ocurría en Rengo y Pichidegua.

Adicionalmente, comunicó que se detectaron irregularidades en el funcionamiento del régimen de descuento, que fueron denunciadas ante las autoridades competentes en su oportunidad. En concreto, sostuvo que en San Bernardo, una vez efectuada la rebaja del 80%, se exigía cancelar, como primera cuota, un 20% del monto subsistente.

A modo ilustrativo, detalló que una persona con \$10.000.000 de multas acumuladas, debería haber pagado \$2.000.000 hasta en 24 cuotas de \$83.000; sin embargo, se le pedía cancelar \$400.000 al inicio. La situación suponía un quebrantamiento de la preceptiva en vigor, toda vez que esta permite dividir el pago del valor restante hasta en 24 partes iguales, acotó.

Enseguida, sentenció que el espíritu de la ley está orientado a fomentar la obtención de los permisos de circulación. Por cierto, argumentó, la misma línea sigue la indicación en estudio, pues posibilitaría regularizar su condición a aquellos que no han podido hacerlo hasta ahora, como consecuencia del retardo en el ingreso de las multas en el registro correspondiente.

A su turno, **la asesora jurídica de la Asociación de Municipalidades de Chile, señora Graciela Correa**, valoró el contenido de la proposición de ley, en tanto contempla la prolongación del término para acceder al beneficio de la ley N° 21.213, favoreciendo directamente a la ciudadanía -en un contexto complejo como el que atraviesa el país- y, además, promueve la recaudación de recursos a nivel municipal.

En cuanto a la gestión de cobranza por los organismos municipales, destacó los siguientes puntos:

- Los tiempos de tramitación son bastante prolongados, y las municipalidades reciben, de parte del MOP, la nómina de infractores solo un mes y medio antes de que prescriba la deuda.

- Las entidades comunales no alcanzan a practicar todas las notificaciones dentro de plazo y, por tal motivo, algunas han optado por pactar convenios con Correos de Chile u otras empresas para hacer más expeditos los procesos.

- La suma total del costo asociado a las comunicaciones que sí se logran realizar, vía carta certificada, es superior a los ingresos percibidos por el pago de las multas.

- Es más complejo el proceso de notificación a los infractores que tienen más de una multa registrada, porque es preciso enviarles una carta certificada por cada una de ellas.

- Se identifican problemas ligados a datos erróneos o desactualizados relativos al domicilio de los infractores, lo que entorpece el procedimiento.

- Los juzgados de policía local (JPL) advierten que las mayores complejidades se presentan en relación con la identidad del conductor, debido a la presunción legal de responsabilidad que recae sobre el propietario inscrito del vehículo.

En lo que atañe a los aspectos por mejorar, puso de relieve que resulta menester:

- Normalizar los procesos de cobro, adaptándolos a las reales capacidades de gestión de las municipalidades.

- Impulsar una reforma que faculte efectuar las notificaciones por correo electrónico, lo que supondría una comunicación mucho más expedita y una disminución considerable de los costos propios del envío de cartas certificadas.

- Alinear el procedimiento de cobranza con la transformación digital del Estado.

Con posterioridad, **el Presidente de la Comisión de Transportes de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Carlos Soto**, expresó su conformidad con el proyecto de ley y la indicación planteada a su respecto, ya que aumentará las posibilidades de acceso al esquema de rebaja de multas, que solo se ha aplicado a un 4,6% de los potenciales favorecidos. Esta medida se vuelve especialmente necesaria en el escenario actual, no pudiendo descartarse, de antemano, otras futuras prórrogas, acotó.

Dada la escasa adherencia que han suscitado los convenios de pago, razonó que es indispensable generar incentivos para que las municipalidades intensifiquen sus esfuerzos por promover su suscripción. En esa línea, abogó por reconsiderar las proporciones de distribución de los montos percibidos.

Por su parte, **el asesor legislativo de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Nicolás Gatica**, opinó que el bajo porcentaje de conductores que ha optado por celebrar los mencionados convenios, probablemente, se deba a las restricciones de movilidad que impidieron concurrir presencialmente a firmarlos.

Afortunadamente, declaró, la iniciativa en examen constituye una oportunidad para extender -por segunda vez- el plazo dentro del cual se puede hacer valer esta ventaja. A ello se suma la indicación que se ha presentado para incrementar el universo de multas favorecidas, enfatizó. Recordó que, al entrar en vigencia la ley N° 21.213 en febrero de 2020, ya habían pasado tres meses durante los cuales siguieron ingresando sanciones al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas, las que no quedaron abarcadas por el régimen de descuento. Clarificó que la ley N° 21.268 solamente amplió el término para acogerse a las rebajas, pero no modificó el período de inscripción de las sanciones. Ambas medidas contribuirán a la regularización de la situación de vehículos que hoy transitan sin su permiso de circulación, celebró.

En otro orden de cosas, observó que, de acuerdo a la regulación actual, un 50% de las multas percibidas tienen como destino el Fondo Común Municipal, y el otro 50% pasa a la municipalidad cuyo JPL aplicó la sanción. Entonces, si una persona obtiene el permiso de circulación en una comuna en que no hay autopistas concesionadas, podría firmar allí el convenio de pago, pero lo recaudado por concepto de multas iría a una municipalidad distinta y al Fondo aludido. Dado lo anterior, recomendó considerar una modificación tendiente a aplicar la regla general en esta materia -consagrada en el inciso sexto del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local-, de conformidad con la cual la municipalidad que reciba el pago de la sanción impuesta por un tribunal de otra comuna, percibirá un 20% de ella. De este modo, arguyó, las entidades municipales que no poseen carreteras concesionadas en de su territorio tendrían un incentivo para implementar mecanismos eficientes para aplicar la ley N° 21.213.

A fin de aportar mayores antecedentes al debate de la indicación, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señor Jorge Jaramillo**, estimó pertinente recordar el propósito de la ley, cual fue corregir el criterio que se empleaba al momento de determinar las multas por transitar sin dispositivo TAG habilitado por vías concesionadas. Recordó que, antes, se asignaba un castigo por cada autopista que se había utilizado; en cambio, con la entrada en vigencia del cuerpo normativo citado, se comenzó a imponer solo uno por día, con independencia de la cantidad de pódicos de cobro por los que se hubiera atravesado.

A fin de retrotraer los efectos de esta nueva interpretación, remarcó, el artículo transitorio estableció que las multas registradas hasta el 30 de noviembre de 2019 podrían ser extinguidas mediante el pago del menor valor entre el 20% de su importe y 100 UTM. Es una fórmula que pretende homologar el impacto que produce la regulación permanente.

Asimismo, detalló, la aludida disposición prescribió que, con posterioridad a esa fecha, se aplicaría la nueva restricción -esto es, una sanción por día-, incluso tratándose de multas fijadas en virtud de una sentencia ejecutoriada, la cual podía ser revisada. Por ende, todas las infracciones cometidas a partir del 1 de diciembre de 2019 se ajustan a este último parámetro, de manera indefinida, profundizó.

En consecuencia, subrayó, la indicación entrañaría conceder una doble ventaja a cierto grupo de conductores, cuyas condenas ya están limitadas a una sanción diaria, la que, además, se vería reducida en un 80%, de aprobarse la propuesta de enmienda.

Después, expuso algunas consideraciones en torno a las dificultades que la representante de la Asociación de Municipalidades de Chile advirtió sobre la notificación de las infracciones y el tiempo que tarda el MOP en comunicarlas a las municipalidades. Las empresas concesionarias, precisó, ponen en conocimiento del Ministerio las contravenciones detectadas y, luego, la Cartera debe verificarlas y validarlas, evitando multas injustificadas. Ese proceso toma, aproximadamente, tres meses en ser concluido, lapso que parece razonable dada la magnitud de la tarea. Coligió que, tal vez, lo que se debe examinar es el plazo de seis meses de prescripción extintiva que opera en este ámbito.

En la misma línea, **el Ministro de Obras Públicas, señor Alfredo Moreno**, confirmó que la intención de la ley N° 21.213 fue resolver el problema de los usuarios de vías concesionadas que pasaban por varios pódicos de cobro electrónico, en un mismo día, sin TAG o con un TAG no habilitado y que, después, se veían impedidos de hacer frente a las altas sumas adeudadas para sacar su permiso de circulación. Se trataba de una enorme cantidad de conductores afectados -300.000, aproximadamente- que requería de una solución que fuera compatible con el resguardo de los ingresos municipales, ahondó.

Con tal propósito, constató, la ley contempló dos hipótesis. La primera, que abarcó las sanciones más antiguas -a saber, las ingresadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas al 30 de noviembre de 2019- fue sometida al régimen de rebajas asociadas a los convenios de pago. La segunda, referida a los castigos inscritos con posterioridad a la fecha señalada, quedó sujeta al nuevo límite de una única multa diaria. Enunció que se trata de dos grupos de casos que son excluyentes entre sí.

El proyecto de ley, en los términos en que fue despachado por la Cámara de Diputados, amplía el plazo para hacer efectiva la medida aplicable al primer supuesto, afirmó. Al respecto, hizo un llamado a respaldar la iniciativa -que, por lo demás, ha generado amplio consenso entre los invitados-, toda vez que permitirá entregar el beneficio a un mayor número de personas, permitiéndoles regularizar su condición. Asimismo, exhortó a darle una rápida tramitación, pues actualmente se está llevando a cabo la renovación de los permisos de circulación.

Reiteró que la indicación, en tanto, supondría duplicar las ventajas para un conjunto de conductores, que quedarían sujetos al nuevo criterio que estableció en forma indefinida el artículo 1º permanente de la ley y, adicionalmente, podrían optar a una rebaja del 80%, de acuerdo con su precepto transitorio.

Acerca de las observaciones formuladas por los representantes municipales, expresó su plena disposición para crear instancias de trabajo, a fin de diseñar soluciones colaborativas frente a las dificultades detectadas.

Terminadas las presentaciones de los invitados, intervinieron los Honorables señoras y señores Senadores integrantes de la Comisión.

**La Honorable Senadora señora Aravena** agradeció a los representantes del Ejecutivo por haber clarificado las implicancias de la indicación, de la cual es una de sus autores. Atendido las consecuencias que podría generar, planteó la necesidad de retirarla.

En lo que atañe a las preocupaciones manifestadas por los invitados del mundo municipal, lamentó el plazo que supone la tramitación del cobro, añadiendo que es imprescindible recurrir a la tecnología disponible para superar los defectos identificados. Asimismo, invitó a los miembros del Ministerio a estudiar fórmulas para reducir el tiempo de verificación de las infracciones que, según lo informado, sería de tres meses.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Guillier** sostuvo que la intención tras la formulación de la indicación, fue abrir un espacio de discusión junto al Ejecutivo para conseguir su apoyo.

A su juicio, a partir de las aclaraciones efectuadas, pueden darse por superadas las inquietudes de los usuarios, porque toda multa está vinculada a algún tipo de beneficio. Incluso aquellas que han sido inscritas tardíamente, estarán afectas al parámetro nuevo que establece el articulado permanente de la ley N° 21.213, apuntó.

Igualmente, valoró la disposición del señor Ministro para crear una mesa técnica orientada a apoyar a los municipios y a lograr un mayor grado de coordinación, que disminuya la disparidad de criterios exhibidos en el plano comunal.

Asimismo, recordando una intervención del Honorable Senador señor García Huidobro en la Sala, instó por poner en marcha medios telemáticos para concretar los convenios de pago, dado que el marco sanitario actual exige realizar todos los esfuerzos tendientes a evitar la presencialidad de los procedimientos de cualquier clase.

Más adelante, **el coordinador de la ONG “No + TAG”, señor Juan Cornejo**, alertó que, a raíz de partes de los años 2017 y 2018, se impusieron sanciones que fueron registradas recién en 2020, excediendo el plazo consagrado por la ley para optar a la rebaja de su valor. Entonces, hubo ciudadanos que tuvieron noticia de estas multas al intentar obtener su permiso de circulación, resultando afectados por juzgados de policía local y municipalidades que no actuaron oportunamente, reparó.

En respuesta, **el señor Ministro de Obras Públicas** esclareció que el monto del castigo pecuniario no ha sido objeto de discusión legislativa -es decir, no se han planteado rebajas generales al efecto-, ya que se trata de una herramienta que desincentiva el tránsito indebido por carreteras concesionadas, e impide que los clientes que se ajustan a la normativa terminen pagando precios más elevados. Otra alternativa sería volver a las barreras físicas en las autopistas, lo que generaría evidentes perjuicios a los propios usuarios, agregó.

Seguidamente, insistió en que se deben tener en cuenta los dos esquemas de beneficios que se aplican, según la fecha de ingreso de la sanción al registro. Los supuestos aludidos por el señor Cornejo no tienen un descuento ni convenio de pago, pero sí quedan sometidos a la restricción de una única multa diaria por transitar sin TAG o con un TAG no habilitado, con independencia de la cantidad de vías

concesionadas empleadas. En otras palabras, se aplica la misma regla que a cualquier persona que hoy comete idéntica infracción. Lo importante, recalco, es que absolutamente todos los conductores accederán a alguna de las ventajas comprendidas por la ley.

Finalmente, **el Honorable Senador señor Guillier** opinó que es indispensable alcanzar un mayor grado de uniformidad en la aplicación de la preceptiva por parte de las entidades comunales, precaviendo generar incertidumbre en los usuarios.

**En atención a la discusión desarrollada y a las explicaciones de las autoridades, los autores de la indicación anunciaron su retiro.**

**- En virtud de lo anterior, la indicación única fue retirada por sus autores.**

- - -

**De conformidad a lo señalado precedentemente, el texto que la Comisión de Obras Públicas, por la unanimidad de sus miembros, propone aprobar, es el mismo que se considera en su anterior informe, y corresponde al que despachó la Honorable Cámara de Diputados. Su tenor es el siguiente:**

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

“Artículo único.- Reemplázase en el inciso primero del artículo transitorio de la ley N° 21.213, que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas, la frase “Dentro de los diez meses siguientes a la publicación de esta ley en el Diario Oficial” por “Hasta el día 31 de diciembre de 2021”.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 5 de mayo de 2021, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Alfonso De Urresti Longton (Presidente), Alejandro Guillier Álvarez (Presidente Accidental), señora Carmen Gloria Aravena Acuña, señor Jorge Soria Quiroga y señora Ena Von Baer Jahn.

Valparaíso, a 6 de mayo de 2021.

El presente informe se suscribe sólo por la abogada secretaria de la Comisión en virtud del acuerdo de Comités de 15 de abril de 2020, que autoriza proceder de esta manera.

MILENA KARELOVIC RÍOS  
Abogada Secretaria de la Comisión

## **RESUMEN EJECUTIVO**

**INFORME COMPLEMENTARIO DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la disposición transitoria de la ley N° 21.213, que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas, para extender su vigencia.

### **BOLETÍN N° 14.096-15**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** extender, nuevamente, hasta el 31 de diciembre del año en curso, la vigencia del período dispuesto para acceder al beneficio de extinción de las multas aplicadas por circular sin dispositivo TAG habilitado en las vías concesionadas, o por no cancelar las tarifas o peajes asociados a dicho tránsito, mediante el pago del menor valor entre el veinte por ciento del importe total de las sanciones y las 100 Unidades Tributarias Mensuales.

**II. ACUERDOS:** los autores de la indicación única decidieron retirarla. En consecuencia, el texto aprobado en general y en particular (5x0) por la Comisión, es el que consta en su informe anterior.

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

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

**V. URGENCIA:** discusión inmediata.

**VI. ORIGEN DE LA INICIATIVA:** mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado, en general y en particular, por 141 votos a favor y uno en contra.

**IX. INICIO DE LA TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 24 de marzo de 2021.

**X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe complementario.

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

- Ley N° 21.213, que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas.

- 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.

Valparaíso, a 6 de mayo de 2021.

MILENA KARELOVIC RÍOS  
Abogada Secretaria de la Comisión