

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, EN LO RELATIVO AL COBRO ELECTRÓNICO DE PEAJES, Y LA LEY N°18.287, QUE ESTABLECE PROCEDIMIENTO ANTE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL.

BOLETÍN N°2.921-15-(S).

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros sobre el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional y primero reglamentario, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, en lo relativo al cobro electrónico de peajes, y la ley N°18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. Fue iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República y su urgencia ha sido calificada de "simple" en todos sus trámites.

El proyecto tiene por objeto dotar al sistema de concesiones de obras públicas de una modalidad de pago de tarifa o peaje, a fin de evitar la detención de los vehículos que transiten por las vías concesionadas y que permita el control de los mismos. Con tal motivo, se modifican las leyes N°18.290 y 18.287, para implementar adecuadamente el funcionamiento del cobro electrónico de las tarifas o peajes.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión invitó a las siguientes personas, representantes de las instituciones que se indican.

Por el Ministerio de Obras Públicas:

Los señores Javier Etcheberry Celhay, Ministro de Obras Públicas; Juan Carlos Latorre Carmona, Subsecretario de Obras Públicas; Rodrigo Weisner Laso, Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Obras Públicas; Rafael Ibarra Coronado, Jefe de la Unidad Jurídica de la Coordinación General de Concesiones; señora Gina Fabr , Jefa de la Unidad Técnica de Sistemas de Transporte de la Coordinación General de Concesiones; Leonardo Aravena Arredondo, abogado asesor de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, y Domingo Sánchez Ortúzar, asesor del Ministro.

Por la empresa concesionaria Autopista Central S.A.:

Los señores Enrique Rey Monteagudo, Presidente; Salahdin Yacoubi, Gerente de Sistemas Electrónicos; señora Carolina Morales Baier, Gerente Legal; Mauricio Avendaño Guerra, Gerente Comercial y de Promoción, y Francisco Javier Celedón, asesor.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

A) Antecedentes normativos.

Para el análisis del proyecto de ley, se tomaron en cuenta los antecedentes que se señalan:

1. El proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, aprobado por el H. Senado, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, en lo relativo al cobro electrónico de peajes, y la ley N°18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

2. La ley N°18.290, de Tránsito.

2.1. Su artículo 36 regula las inscripciones y anotaciones en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

2.2. El artículo 118 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos por determinadas vías públicas.

2.3. El artículo 175 dispone que, salvo prueba en contrario, el propietario de un vehículo será responsable de las infracciones que se deriven del mal estado y condiciones del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al conductor.

También serán imputables al propietario del vehículo las contravenciones de las normas del tránsito cometidas por un conductor que no haya sido individualizado, a menos que el propietario acredite que el vehículo le fue tomado sin su conocimiento o autorización expresa.

2.4. El artículo 201 establece el valor de las multas que se aplicarán a los infractores de los preceptos de la ley de Tránsito.

En su inciso segundo, sanciona al adquirente de un vehículo que no cumpliera con la obligación de solicitar, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la adquisición, su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio del Registro Civil e Identificación.

3. La ley N°18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

3.1. El proyecto modifica el artículo 3°, que señala la obligación que tienen Carabineros de Chile y los inspectores fiscales o municipales de denunciar a las personas que sorprendan cometiendo infracciones que sean de competencia de los juzgados de policía local.

4. El decreto con fuerza de ley N°850, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°15.840, orgánica del Ministerio de Obras

Públicas, y del decreto con fuerza de ley N°206, de 1960, sobre construcción y conservación de caminos.

4.1. Su artículo 24 dispone que son caminos públicos las vías de comunicación terrestre destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Agrega que, para efectos de esta ley, también se consideran caminos públicos las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales mediante un decreto supremo.

4.2. El artículo 25 señala que los caminos públicos se clasifican en caminos nacionales y en caminos regionales.

4.3. El artículo 75 indica que el Presidente de la República podrá establecer peajes en los caminos, puentes y túneles, fijar su monto y determinar los vehículos que no paguen dicha contribución.

Su inciso segundo ordena que los ingresos provenientes del señalado tributo deberán destinarse anualmente a la construcción y conservación de la red caminera del país.

5. El 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, de Ministerio de Obras Públicas, ley de Concesiones de Obras Públicas.

5.1. Su artículo 42 dispone que, cuando un usuario de una obra dada en concesión incumpla el pago de su tarifa o peaje, el concesionario tendrá derecho a cobrarla judicialmente. Agrega que será competente para conocer de dicha falta, de acuerdo con el procedimiento establecido en la ley N°18.287, el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho, el que deberá ordenar el pago e imponer al condenado una indemnización compensatoria a favor del concesionario.

El inciso segundo establece que, para establecer estas infracciones, podrán constituir medios de prueba fotografías, videos u otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas autorice para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.

6. Los decretos por los que se declaran caminos públicos las calles o avenidas que se indican, que pasan a ser administradas por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

6.1. Decreto supremo N°68, de 1993, del Ministerio de Obras Públicas, que declara caminos públicos en la Región Metropolitana de Santiago a las vías que indica.

6.2. Decreto supremo N°85, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, que declara camino nacional con carácter de internacional al sector que indica (Sector Américo Vespucio-Colina-Casas de Chacabuco del camino Santiago-Los Andes).

6.3. Decreto supremo N°113, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, que declara camino nacional al camino Santiago-San Antonio.

6.4. Decreto supremo N°636, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas, que declara caminos públicos, en la Región Metropolitana de Santiago, a las vías que indica.

6.5. Decreto supremo N°3.635, de 2000, del Ministerio de Obras Públicas, que declara camino público, en la Región Metropolitana de Santiago, a vía que indica.

6.6. Decreto supremo N°4.050, de 2000, del Ministerio de Obras Públicas, que declara caminos públicos, en la Región Metropolitana de Santiago, a las vías que indica.

B) El sistema de concesión y las concesiones urbanas.

A raíz del crecimiento que ha tenido la economía nacional y del impacto concentrador que ha habido en la ciudad de Santiago, se ha producido una fuerte expansión de los viajes urbanos en la capital, situación que ha producido un aumento de las tasas de movilidad (generación de viajes por persona). Este hecho, asociado al crecimiento de la motorización individual, ha implicado que el aumento del número de viajes se produzca principalmente en los vehículos de baja ocupación, como son los automóviles particulares, haciendo más aguda la demanda de vialidad para la adecuada realización de los viajes urbanos.

Así es como el déficit de infraestructura vial se hace cada vez más agudo, exigiendo diversas soluciones para combatir la creciente congestión y los aumentos de costo de los viajes urbanos.

En tal contexto, para enfrentar dicho problema, es necesario encontrar una solución para contrarrestar la menor disponibilidad de fondos públicos para ampliar la oferta vial.

Por lo tanto, una buena parte de la infraestructura vial puede ser realizada a través de capitales privados con expectativas de rentabilidad de su inversión mediante el cobro de peajes, que permitan la recuperación de los aportes.

Este nuevo concepto de gestión corresponde, por lo demás, a una nueva concepción internacional, el rol del capital privado en las tareas productivas que fueron tradicionalmente encargadas al sector público. El éxito de este tipo de gestión dependerá de la atracción de nuevos capitales para mejoras urbanas.

Es del caso recordar que, desde los años 90, se estableció un proceso destinado a crear condiciones para atraer inversionistas privados para construir, explotar y mantener obras de infraestructura vial.

En mérito de lo cual, el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Coordinación General de Concesiones, está implementando un programa que establece las concesiones viales urbanas. El programa abarca la licitación y puesta en servicio de la concesión de los sistemas viales que se indican:

a) Sistema Oriente-Poniente:

El proyecto de concesión tiene un presupuesto total de 15.800.000 unidades de fomento y está constituido por los siguientes ejes viales:

- Eje Costanera Norte, con una longitud aproximada de 31 kilómetros, que recorre la ciudad de oriente a poniente por la ribera norte del río Mapocho, entre el puente La Dehesa en la comuna de Lo Barnechea y Américo Vespucio Poniente en la comuna de Pudahuel. En la zona centro de este eje, mediante el Convenio Complementario N°2, se ha convenido la ejecución de un proyecto alternativo que considera, entre el nudo Lo Saldes y Bellavista (2,7 kilómetros), en el lecho del río Mapocho, en su costado norte, una estructura cubierta de sección tipo cajón de dos vanos con un nivel de circulación; luego, entre Bellavista y Vivaceta (4,1 kilómetros) la autopista se desarrollará en túnel bajo el cauce del Mapocho, igualmente en trinchera cubierta de dos vanos con un solo nivel de circulación.

- Eje Avda. Presidente Kennedy, con una longitud aproximadamente de 7 kilómetros, eje vial entre Estoril y puente Lo Saldes.

b) Sistema Norte-Sur:

Está compuesto por las vías Norte-Sur y General Velásquez. En el caso de la Norte-Sur, el proyecto por concesionar alcanza una longitud de 61 kilómetros y tiene por objeto mejorar las actuales características del eje vial Norte-Sur Ruta 5, entre el río Maipo y la Avda. Américo Vespucio (norte). En el caso de la avenida General Velásquez, los proyectos por concesionar involucran dos sectores: el sector sur, que corresponde al comprendido entre las avenidas Norte-Sur y Carlos Valdovinos, y el sector norte, comprendido entre el río Mapocho y la avenida Norte-Sur. Su presupuesto total es de 16.616.690 unidades de fomento.

c) Sistema Américo Vespucio Sur - Ruta 78 - Avda. Grecia:

El proyecto parte en el enlace existente del tipo trébol, en la intersección de Américo Vespucio con la Ruta 78, comuna de Maipú, y finaliza al costado norte del paso superior de Avda. Grecia, en las comunas de Ñuñoa-Peñalolén. Su presupuesto oficial es de 11.467.546 unidades de fomento.

En sus 24 kilómetros se ha proyectado la construcción de dobles calzadas expresas, de tres pistas por sentido, calles de servicios a ambos costados de la faja, 38 intersecciones a desnivel con las vías principales y secundarias que la atraviesan, colectores estructurantes de aguas lluvias y pasarelas peatonales para cruzar la vía concesionada, en toda su extensión.

d) Avda. Américo Vespucio Nor-Poniente (Avda. El Salto - Ruta 78):

El proyecto se inicia 500 metros al oriente de la intersección de Américo Vespucio con Avda. El Salto, en la comuna de

Huechuraba, y finaliza al sur de la intersección con la Ruta 78 (Autopista Santiago-San Antonio), en la comuna de Maipú.

En sus 29 kilómetros se ha proyectado la construcción de dobles calzadas expresas, de tres pistas por sentido, calles de servicios a ambos costados de la faja, 4 puentes, 19 intersecciones a desnivel con las vías principales y secundarias que la atraviesan, colectores estructurantes de aguas lluvias y pasarelas peatonales para cruzar la vía concesionada. Su presupuesto oficial es de 13.177.000 unidades de fomento.

C) El Telepeaje.

Las concesiones urbanas contemplan un sistema de cobro electrónico de peajes o "telepeaje", a través de un "tag" o "transponder".

"Se entiende por telepeaje el pago del peaje a distancia y sin detener el vehículo, suprimiendo por tanto la tradicional parada en las cabinas o en la vía automática, tanto para entrar en la autopista como para salir de la misma.

El telepeaje implica identificar al usuario en décimas de segundo, en las más variadas condiciones climatológicas y entornos desfavorables. Para ello, el usuario ha de llevar un dispositivo llamado "tag" que lo identifica. La antena de la vía de peaje lee el "tag" del vehículo y automáticamente se levanta la barrera para el paso del coche."

El "tag".

El "tag" es una tarjeta de codificación electrónica que contiene los datos del usuario y le permite el paso por las vías de peaje sin detenerse.

"El "tag" se coloca a unos 5 centímetros del borde inferior izquierdo del parabrisas del vehículo. En caso de que el coche disponga de parabrisas atérmico (color azulado), el "tag" deberá colocarse en una de las zonas que el fabricante haya destinado a tal fin, generalmente a la altura del espejo retrovisor interior. El "tag" debe estar colocado en el soporte que se facilita con el mismo, antes de entrar en la autopista, para asegurar su correcto funcionamiento.

Las vías de telepeaje deben estar perfectamente señalizadas en todas las barreras de peaje. En todas las vías es necesario que se respete la velocidad recomendada, siendo conveniente dejar un espacio mínimo de tres metros entre un vehículo y el otro.

"Con el uso del telepeaje se suprime la parada tradicional, que supone un ahorro medio mínimo de 30 segundos por parada.

Un cobrador manual puede atender en promedio 250 vehículos por hora. En cambio, la utilización de "tag" debiera obtener una tasa de 2.000 vehículos por hora.

Sistemas de vía o puntos de cobro.

El equipamiento de los sistemas de vía se instala sobre pórticos, que son estructuras en forma de arcos por sobre las vías, cubriendo las pistas y la berma de la carretera.

El sistema de vía está formado por los siguientes subsistemas:

- Identificación automática de vehículos (AVI).
- Clasificación automática de vehículos (AVC).
- Sistemas de fiscalización por video (VES).

El sistema AVI se basa en la detección e identificación del "tag" instalado en el vehículo a través de lectores y antenas ubicados en el pórtico, sobre las pistas.

El sistema AVC clasifica el vehículo, es decir, determina si se trata de un vehículo liviano (auto, camioneta), vehículo pesado (bus, camión), motocicleta y vehículos con acoplado. Existen varias tecnologías para realizar esta labor, como, por ejemplo, por imágenes de video, por rayos infrarrojos, por rayos láser, y por peso, entre otras.

Los sistemas VES capturan la imagen de los vehículos, en particular la de su placa-patente, que han cometido alguna infracción, lo cual es detectado con la combinación y análisis adecuado de la información aportada por los sistemas AVI, VES y la información almacenada. Para realizar esta función, normalmente se utilizan cámaras de video digitales de alta velocidad y sistemas de iluminación (flash) infrarrojos. Las anomalías que el sistema VES trata de fiscalizar son: estado financiero del "tag" (al día, moroso), "tag" robado, "tag" en mal estado, "tag" no correspondiente al vehículo, entre otras.

El procesamiento de la información proveniente de los sistemas AVI, AVC, más la información proveniente de bases de datos maestras, y la coordinación y disparo son realizados por un procesador denominado controlador de pista. Normalmente, existe uno de estos controladores en cada pista por supervisar. En cada punto de cobro existe otro procesador, denominado servidor de punto de cobro, el cual se conecta a los respectivos controladores de pista del punto de cobro en cuestión, y también envía la información (transacciones e imágenes) al sistema de gestión central.

Sistema de cobro en acceso vial a aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Es del caso señalar que el primer telepeaje que se estableció en nuestro país fue el del aeropuerto internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

El sistema de cobro de acceso al aeropuerto cuenta con 8 pistas de cobro, ubicadas a la salida del aeropuerto. Todo vehículo debe pagar. La tecnología utilizada es de 7 pistas de cobro manual y una pista de telepeaje dinámico.

Las bases de licitación no especificaban requerimiento alguno respecto a la tecnología por utilizar. Sólo hacían referencia al nivel de servicio requerido y al tiempo máximo de espera en cola.

La sociedad concesionaria, dada la existencia de un grupo no menor de usuarios frecuentes que trabajan en el aeropuerto, estimó ofrecer el servicio de telepeaje como alternativa al pago manual.

El sistema de telepeaje diseñado es de una pista dinámica, esto es, el vehículo no debe detenerse y en forma segura puede pasar a una velocidad de 50 kilómetros por hora por la pista de cobro exclusiva para el telepeaje.

II. MINUTA DE LOS FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje se indica que en el país existe un gran déficit en infraestructura vial, situación que atenta contra su desarrollo global, afecta directa e indirectamente a los chilenos en cuanto a pérdida de tiempo en viajes, produce una alta tasa de accidentalidad e implica una pérdida de competitividad económica, entre otros efectos.

Para disminuir ese déficit de infraestructura pública, Chile ha optado por recurrir al sistema de concesiones, mediante la participación de inversionistas privados. El propósito del "Programa de Concesiones de Obras Públicas" es dotar al país de nuevas obras y de un mejoramiento de las existentes, mediante un importante aporte de capitales privados, superior al presupuesto público del Ministerio de Obras Públicas.

Dicho programa de concesiones ha traído enormes beneficios, entre los que destacan la calidad de las obras y su alto estándar, bastante superior al costo del peaje que los usuarios de las vías deben pagar por el uso de las mismas.

Se plantea que, a través de las concesiones urbanas, se producirá un importante desarrollo para la ciudad de Santiago, en términos de contar con vías de niveles muy superiores a los existentes, lo que necesariamente implicará una circulación fluida y segura, que contribuirá a la descongestión y descontaminación de la ciudad.

Por último, se señala el interés que tiene la autoridad en perfeccionar el sistema de concesiones de obras públicas, ajustándolo a nuevas y mejores tecnologías (como el telepeaje, que se propone), para reforzar, de esa manera, el marco legal, financiero y técnico que ha incentivado a los inversionistas nacionales y extranjeros a apostar por este sistema.

III. RESUMEN DEL PROYECTO APROBADO POR EL H. SENADO.

El proyecto de ley aprobado por el H. Senado consta de dos artículos. El primero tiene por objeto modificar la ley de Tránsito y el segundo modifica la ley que establece los procedimientos ante los juzgados de policía local, para adecuar e implementar el cobro electrónico

de tarifas o peajes que puedan ser utilizados en el sistema de concesiones de obras públicas.

Mediante las modificaciones propuestas, se persigue lograr lo siguiente:

1. Establecer, junto a la obligación del adquirente de un vehículo de solicitar su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición, la obligación del ministro de fe que autoriza el acto translaticio de dominio de requerir la inscripción dentro del mismo plazo, a costa del adquirente.

2. Incorporar en la legislación la obligación del propietario de un vehículo de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso.

3. Restringir la circulación en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes sólo a los vehículos que estén provistos de un dispositivo electrónico que permita su cobro.

4. Reforzar las normas destinadas a hacer efectiva la responsabilidad del infractor en los casos de contravenciones de la ley de Tránsito, mediante el establecimiento de la obligación del propietario del vehículo de individualizar al conductor o tenedor del mismo, a fin de permitir su notificación.

5. Sancionar con multa: 1) al adquirente de un vehículo que no solicite su inscripción dentro del plazo de treinta días desde su adquisición; 2) al adquirente de un vehículo que, al inscribirlo, indique domicilio falso o inexistente, y 3) al propietario de un vehículo que no mantenga actualizado su domicilio en el Registro de Vehículos Motorizados, así como considerar infracción grave la circulación por vías tarifadas sin estar provisto el vehículo del respectivo dispositivo de cobro electrónico.

6. Evitar la impunidad por infracciones de las normas del tránsito, para lo cual se determina que es lugar hábil para efectuar la notificación al propietario de un vehículo el último domicilio que tuviere inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados.

IV. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO.

A la discusión del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión concurrió el **Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Carlos Latorre Carmona**, quien expuso el parecer del Ejecutivo sobre el particular.

Destacó, como primera cosa, que el proyecto de ley busca crear un marco legal adecuado para la introducción en Chile del sistema de telepeaje, especialmente en las vías urbanas dadas en concesión, de manera que los vehículos motorizados puedan ingresar en esas autopistas y circular por ellas sin detenerse para pagar el peaje, sino que hacerlo de manera diferida a través de un dispositivo electrónico denominado "tag" o "transponder". Si los vehículos, por alguna razón, no dispusieran de ese "tag" o "transponder", podrán hacerlo con los elementos

técnicos que las autopistas dispongan, como una tarjeta de prepago, un pase diario u otro elemento.

Planteó que este sistema está asociado a los planes para solucionar, especialmente, el déficit de infraestructura vial existente en Santiago, pues esa ciudad sufre de un proceso congénito de carencia de infraestructura vial, que se ha agravado en los últimos años.

Según la Cámara Chilena de la Construcción, los costos económicos directos (costos de operación de los vehículos y de tiempos de viaje) debidos a la congestión en Santiago llegaban a más de US\$200 millones en 1993.

Señaló que, cada vez que se producen caídas en las velocidades de circulación, el transporte público se degrada y pierde eficiencia, alentando, entre los viajeros que tienen la posibilidad, el uso del automóvil particular como solución para sus viajes, situación que genera una mayor congestión y una más amplia caída de la eficiencia del transporte público.

Expresó que, en el marco de la apertura económica y del desarrollo de la capacidad de atracción de recursos internacionales, aunado a una situación de déficit de infraestructura vial y a la carencia de recursos públicos para resolver dicho déficit, se ha planteado desde los años 90 un proceso destinado a crear condiciones para atraer inversionistas privados para construir, explotar y mantener obras de infraestructura vial.

A través de esta práctica se pueden obtener beneficios directos para los usuarios de la nueva infraestructura, expresados en ahorros de tiempo y combustible y en mejores estándares de seguridad en los caminos; habrá beneficios generales al producirse descongestión en las vías no concesionadas; se liberarán recursos fiscales para otras actividades (entre ellas, el mantenimiento de las otras vías); se modernizará la infraestructura vial nacional y urbana; se generará un nuevo sector de inversión en infraestructura, con potencialidad de participación de muchas actividades que disponen de recursos frescos; mejorará la competitividad nacional a nivel mundial, y se mejorará la conectividad, tanto nacional como regional y local.

Indicó que los proyectos viales urbanos concesionados son los siguientes:

a) Sistema Oriente–Poniente: presupuesto total de UF 15.800.000. Longitud total: 31 kilómetros.

b) Sistema Norte–Sur: presupuesto total de UF 16.616.000. Longitud total: 61 kilómetros

c) Sistema A. Vespucio Sur, Ruta 78–Avda. Grecia: presupuesto total de UF 11.467.000. Longitud total: 24 kilómetros.

d) Sistema A. Vespucio Nor–Poniente (El Salto–Ruta 78): presupuesto total de UF 13.177.000. Longitud total: 29 kilómetros.

Explicó que las principales características del sistema electrónico del cobro de peajes en las concesiones urbanas son las siguientes:

- a) Flujo vehicular libre, a velocidad normal.
- b) Pago de peaje sin detención (no existen plazas de peaje ni casetas o vías de cobro).
- c) Permite maximizar la capacidad de tráfico de las autopistas.
- d) Aumenta la seguridad del tránsito y la comodidad para el usuario.
- e) Posibilita minimizar los costos en infraestructura y operación.

Expresó que en el telepeaje de flujo libre existen diversas situaciones, según los tipos de usuarios de la vía:

1) Usuarios frecuentes o habituales.

En este caso, las concesionarias entregan un “tag” por vehículo y los usuarios firman un contrato de uso y reciben una cuenta mensual.

2) Usuarios poco frecuentes.

Estos usuarios firman un convenio de uso temporal o eventual (tipo “day pass”), por lo que no reciben “tag”. En este caso, el punto de cobro toma la imagen de su placa-patente y el sistema lo identifica como no frecuente.

3) Infractores.

Respecto de los que no cuentan con “tag” ni han obtenido un pase diario ni tarjeta de prepago, el punto de cobro toma la imagen de su placa-patente y el sistema lo identifica como infractor, luego de lo cual se inicia el proceso de cobro según al marco administrativo y legal vigente.

Respecto de esta tercera situación, frente al no pago del peaje se originan los siguientes riesgos, que el proyecto de ley quiere evitar:

- Riesgo de no localización: probabilidad de que un usuario que circule por las vías concesionadas no pueda ser ubicado para efectuar el cobro de la tarifa.
- Riesgo de cobranza: dificultad y demora de una cobranza judicial.
- Riesgo de no pago: probabilidad de que un usuario localizado y/o demandado no pague la tarifa.

Actualmente, la ley de Concesiones, en su artículo 42, contempla la posibilidad del concesionario de cobrar judicialmente las tarifas impagas, estableciendo una indemnización compensatoria a favor del concesionario, el procedimiento aplicable y ampliando los medios de prueba procedentes.

No obstante dicha disposición, al existir diversos puntos de cobro en una misma concesión, el inicio de causas judiciales por cada tarifa impaga conllevará la saturación de los Juzgados de Policía Local de las comunas correspondientes al área de concesión.

Asimismo, existe un alto porcentaje de infracciones de la ley de Tránsito notificadas por carta certificada que son devueltas al tribunal y que no son cursadas, por la imposibilidad de notificar a los infractores.

Por lo tanto, el proyecto propone la incorporación de un nuevo artículo en la ley de Tránsito, que establece la prohibición de circulación, en los caminos públicos (concesionados o no) en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, de aquellos vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permita su cobro. La infracción de esta norma constituirá una infracción grave.

La otra modificación, que es de orden procedimental, propone:

a) Establecer la obligación de todo propietario de un vehículo de mantener actualizado su domicilio en el Registro de Vehículos Motorizados,

b) Reforzar la responsabilidad subsidiaria infraccional del dueño del vehículo (que hoy tiene), en el caso de no poderse notificar al conductor no propietario.

c) Establecer, como lugar hábil para notificar la denuncia infraccional al propietario de un vehículo, el último domicilio que tenga anotado en cualquiera de los Registros a que alude el artículo 3° de la ley sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

Finalmente, señaló que los inversionistas están de acuerdo con el proyecto de ley y esperan su pronta tramitación.

También concurrió a una sesión de la Comisión el **Presidente de la concesionaria Autopista Central S.A., señor Enrique Rey Monteagudo**, quien señaló que su empresa se encuentra realizando el proyecto vial más importante para la ciudad de Santiago concesionado por el Gobierno de Chile y cuya propuesta técnica fue elaborada por el Ministerio de Obras Públicas. Las obras se iniciaron el 27 de julio de 2001 y su término está previsto para junio de 2005. La inversión inicial es de US\$450 millones.

El respaldo de este proyecto está dado por la experiencia, conocimiento y capacidad de los socios. Éstos son: Dragados (española, 48%), Skanska (sueca, 48%), Belfi (nacional, 2%) y Brotec (nacional, 2%).

El proyecto comprende 2 ejes:

1) Eje Norte-Sur: 40 kilómetros de vía de alto estándar, que comienza en el puente Maipo y finaliza en Américo Vesputio con la Norte-Sur. Contará con tres pistas en ambos sentidos.

2) Eje General Velásquez: vía de 20 kilómetros con dos pistas en ambos sentidos de alto estándar, permitiendo a los usuarios cruzar la ciudad sin ingresar al centro.

En julio de 2002 se dio inicio a la segunda etapa de construcción, correspondiente al Tramo B: Centro de Santiago: 16 kilómetros del eje norte-sur, entre Las Acacias, San Bernardo y el río Mapocho.

El término de la obra está previsto para 2004.

Indicó que, con la instalación de 29 portales electrónicos de peaje en movimiento que cruzarán la vía, se eliminarán las plazas de peaje, permitiendo a los usuarios desplazarse sin la necesidad de detenerse a pagar.

Esta tecnología ubica a la Autopista Central como el proyecto vial más moderno de Latinoamérica, y el tercero en el mundo en su tipo.

Un viaje promedio de 12 kilómetros utilizando la Autopista Central tendrá un valor de \$280.

La tecnología "free flow" cuenta con cámaras y OCR, dispositivos de detección y clasificación de vehículos, antenas y "tag".

Planteó, por otra parte, que los "tags" se entregarán a domicilio en el caso de personas con pago automático de cuentas y clientes de grandes empresas. En los demás casos, se entregarán en los puntos de venta habilitados.

El "tag" no representa ninguna amenaza para la salud de los usuarios y operadores, debido a que:

a) no genera ondas electromagnéticas, pues se trata de un elemento totalmente pasivo.

b) las antenas ubicadas en los pórticos de peaje emiten ondas de muy corto alcance (menos de 5 metros).

c) la intensidad de la onda es limitada por normas internacionales que garantizan la compatibilidad entre las emisiones electromagnéticas y la salud de las personas.

d) la intensidad de onda es 200.000 veces menor que las de un teléfono celular.

e) el tiempo de exposición es de menos de 1 segundo.

Finalmente, informó que habrá un centro de control de tráfico que contará con cámaras de TV, monitoreo de video continuo y total de la traza, red de postes SOS (alertas y solicitud de ayuda); detectores de flujo de vehículos, accidentes y tiempos de recorrido, y cartelera variable con programación de la información referida al estado de tráfico y al tiempo de recorrido.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes en la sala de la Comisión, señores Jiménez, don Jaime (Presidente); Delmastro, don Roberto; Espinoza, don Fidel; Hales, don Patricio; Luksic, don Zarko, y Pareto, don Cristián.

V. ARTÍCULOS QUE EL H. SENADO CALIFICÓ COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGANICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No los hay.

VI. ARTÍCULOS QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

No los hay.

VII. ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS POR LA COMISIÓN.

No los hay.

VIII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto en informe, aprobado por el H. Senado, consta de dos artículos, a saber:

Artículo 1°.

Mediante este artículo, se modifican los artículos 36, 175 y 201 la ley N°18.290, de Tránsito, y se le agrega un artículo 118 bis, nuevo.

N°1.

Por este número se agregan tres incisos al artículo 36, por los que se establecen tres nuevas obligaciones: la del notario o ministro de fe que autoriza la transferencia de un vehículo motorizado de requerir la inscripción, a costa del requirente, dentro del plazo de treinta días contados desde la celebración del acto o contrato; la de que la inscripción de dominio del vehículo indique el domicilio del propietario, y la del dueño del vehículo en cuanto debe mantener actualizado su domicilio en el Registro de Vehículos Motorizados.

Actualmente, sólo existe, en el inciso cuarto del artículo 36, la obligación del adquirente de solicitar la inscripción dentro del plazo de treinta días contados desde la adquisición. Sin embargo, en la práctica, los adquirentes no cumplen con dicho trámite, por lo que el vehículo continúa figurando a nombre de quien lo vendió, lo que ocasiona numerosos inconvenientes a la hora de cursar notificaciones o aplicar sanciones.

1.- Agréganse como incisos quinto, sexto y séptimo del artículo 36, los siguientes:

“En los casos en que el título traslativo de dominio sea autorizado por Notario u otro Ministro de fe, éste deberá requerir la inscripción a costa del adquirente, en el plazo señalado en el inciso anterior.

La inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados.”

Nº2.

Por este número se agrega un artículo nuevo, el 118 bis, en cuyos dos incisos establece: 1) que sólo los vehículos que cuenten con un dispositivo electrónico para el pago del peaje podrán circular por las vías en las que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, bajo de pena de cometer una infracción grave, y 2) que los equipos y demás instrumentos necesarios para implementar el sistema constituyen equipos de registro de infracciones (por lo que se registrarán por lo dispuesto en los artículos 3º, inciso tercero, y 24 de la ley Nº18.287, y en el artículo 4º de la ley Nº18.290) y que sus estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los mismos serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas.

Actualmente, el artículo 118 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas.

2.- Incorpórase, a continuación del actual artículo 118, el siguiente artículo 118 bis, nuevo:

“Artículo 118 bis.- 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 u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición será sancionada de conformidad al artículo 198 N° 8 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 3º y en el artículo 24, ambos de la ley Nº18.287 y en el artículo 4º 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.”

Nº3.

Mediante este número se intercalan en el artículo 175 dos incisos nuevos –cuarto y quinto-, pasando el actual inciso cuarto a ser sexto.

Por el primero –cuarto- se establece la carga del propietario de un vehículo de individualizar al tenedor o conductor del mismo cuando se le persiga para hacer efectiva su responsabilidad, bajo pena de hacer efectiva la responsabilidad infraccional contra él mismo si es que el domicilio proporcionado es inexistente o los datos suministrados no permiten dar con él.

Por el segundo –quinto- se indica que, no obstante lo anterior, la infracción grave a que se refiere el artículo 118 bis será siempre responsabilidad de la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y no del conductor o tenedor del mismo, sin perjuicio del derecho de aquél de repetir contra éstos.

3.- *Intercálanse como incisos cuarto y quinto del artículo 175, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso final, los siguientes:*

“Para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo de acuerdo a lo contemplado en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

No obstante lo señalado en el inciso anterior, respecto de la infracción contenida en el artículo 118 bis de la presente ley, será siempre responsable la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el conductor del mismo.”

Nº4.

Se sustituye el inciso segundo del artículo 201 por uno que establece tres sanciones, que castiga con multa:

a) al adquirente de un vehículo que no solicite su inscripción dentro del plazo de treinta días de su adquisición, multa de 3 a 50 UTM.

b) al adquirente de un vehículo que, al inscribirlo, indique domicilio falso o inexistente, multa de 3 a 50 UTM.

c) al propietario de un vehículo que no mantenga actualizado su domicilio en el Registro de Vehículos Motorizados, multa de 3 a 5 UTM.

El inciso segundo del artículo 201 vigente sólo sanciona la conducta indicada en la letra a) con multa que fluctúa entre \$144.700.- (5,027 UTM) y \$1.443.000.- (50,137 UTM).

Llama la atención la fijación en unidades tributarias mensuales de los montos de las multas, pues en toda la ley de Tránsito están expresadas en pesos.

4.- *Sustitúyese el inciso segundo del artículo 201 por el siguiente:*

“El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 UTM. Asimismo, si no diere cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 UTM.”

- Puesto en votación al artículo 1º, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 2º.

Mediante este artículo se modifica el artículo 3º de la ley N°18.287, que establece los procedimientos ante los Juzgados de Policía Local.

Se adiciona una frase final al inciso tercero del artículo 3º de la ley N°18.287, mediante la cual se dispone que el último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tenga anotado en el Registro de Vehículos Motorizados será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada mediante la cual se le notifica, y que se entenderá practicada la diligencia por el simple hecho de ser entregada la carta en dicho domicilio o dejada en un lugar visible del mismo.

Artículo 2º.- *Agrégase al inciso tercero del artículo 3º de la ley N°18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, la siguiente frase final:*

“El último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tuviere anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia, cuando sea entregada en dicho domicilio o dejada en un lugar visible de éste.”

Indicación.

*Los Diputados señores Luksic, Delmastro, Espinoza, Hales y Pareto, formularon una indicación para eliminar la frase *“o dejada en un lugar visible de éste”*.

El **Diputado señor Luksic** justificó la indicación por no estar de acuerdo con entender practicada la notificación por carta certificada por el simple hecho de dejarla en un lugar visible del domicilio de la persona a la que se quiere notificar. Agregó que es imprescindible crear un sistema en el que el notificado tenga mayores resguardos, porque, con la modalidad propuesta, es muy posible que no llegue a tener conocimiento de la notificación.

Según el proyecto de ley, el dueño de un vehículo está obligado a comunicar al Registro de Vehículos Motorizados todos sus cambios de domicilio. Por otro lado, si el propietario no paga una infracción de tránsito, no podrá renovar su permiso de circulación. Ambas circunstancias constituyen resguardos suficientes para obtener el pago de la multa como producto de la infracción perpetrada. En consecuencia, es suficiente establecer que la notificación se entenderá practicada cuando la carta certificada sea entregada en el domicilio del notificado.

El **Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner**, explicó que la principal obligación del agente que practica la notificación es entregar la carta certificada en el domicilio del destinatario. Entregarla significa pasársela a alguien en el domicilio. Sólo en el caso de no haber nadie en él, se dejará en un lugar visible. Esta solución también podría aplicarse en la eventualidad de que,

encontrándose el destinatario en el domicilio, no quiere recibir la carta certificada.

Agregó que los resguardos para el notificado se dan por la vía de la nulidad de la notificación, si es que no se cumple con lo preceptuado en la disposición. Además, se dejará constancia en el proceso del hecho de haberse efectuado la notificación por carta certificada, lo que el juez debe corroborar. Si tal actuación procesal no consta en el expediente, también puede el afectado alegar la nulidad de lo obrado.

Además, la modalidad propuesta permite agilizar la notificación, lo cual es siempre una dificultad para los jueces de policía local.

Recordó, por último, que en los últimos treinta años jamás se ha deducido nulidad procesal basada en una notificación por carta certificada en los juzgados de policía local.

El Abogado Jefe de la Unidad de Control Jurídico de la Dirección General de Concesiones, señor Rafael Ibarra, explicó que se llegó a la solución de la carta certificada debido a que es imposible practicar otro medio de notificación, habida consideración del volumen de infractores que arrojarán las autopistas urbanas concesionadas.

Hay que conjugar dos factores: la seguridad jurídica de cualquier persona de ser legalmente emplazada y un sistema de notificación eficiente. Definitivamente, los juzgados de policía local no estarán en condiciones de practicar una notificación que no sea mediante carta certificada. La notificación por cédula es absolutamente insuficiente.

Agregó que si la notificación no se puede practicar, no habrá “emplazamiento”, por lo que esa infracción jamás irá a dar al Registro de Multas del Tránsito No Pagadas.

Por eso, la existencia de una carta certificada que se deje en un lugar visible, además de la nulidad procesal, constituye garantía suficiente para los notificados.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

- Puesto en votación el artículo 2° con la indicación incluida, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 289 del Reglamento, se hace constar lo siguiente:

1. El proyecto no contiene normas de rango orgánico-constitucional ni de quórum calificado.
2. El proyecto no debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

3. No hay artículos ni indicaciones rechazadas.

4. La Comisión aprobó una indicación formulada al artículo 2° del proyecto aprobado por el H. Senado.

5. La aprobación en general del proyecto se efectuó por la unanimidad de los Diputados presentes.

IX. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda aprobar el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N°18.290, de Tránsito:

1.- Agréganse como incisos quinto, sexto y séptimo del artículo 36, los siguientes:

“En los casos en que el título traslativo de dominio sea autorizado por Notario u otro Ministro de fe, éste deberá requerir la inscripción a costa del adquirente, en el plazo señalado en el inciso anterior.

La inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados.”

2.- Incorpórase, a continuación del actual artículo 118, el siguiente artículo 118 bis, nuevo:

“Artículo 118 bis.- 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 u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición será sancionada de conformidad al artículo 198 N° 8 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.”

3.- Intercálanse como incisos cuarto y quinto del artículo 175, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso final, los siguientes:

“Para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo de acuerdo a lo contemplado en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

No obstante lo señalado en el inciso anterior, respecto de la infracción contenida en el artículo 118 bis de la presente ley, será siempre responsable la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el conductor del mismo.”

4.- Sustitúyese el inciso segundo del artículo 201 por el siguiente:

“El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 UTM. Asimismo, si no diere cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 UTM.”

Artículo 2º.- Agrégase al inciso tercero del artículo 3º de la ley N°18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, la siguiente frase final:

“El último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tuviere anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia, cuando sea entregada en dicho domicilio.”

Se designó Diputado informante al señor **Fidel Espinoza Sandoval**.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de las sesiones de fechas 1, 8 y 15 de octubre de 2002, con la asistencia de los Diputados señores **Jiménez**, don Jaime (Presidente); **Alvarado**, don Claudio; **Ceroni**, don Guillermo; **Delmastro**, don Roberto; **Espinoza**, don Fidel; **García**, don René Manuel; **Hales**, don Patricio; **Luksic**, don Zarko; **Meza**, don Fernando; **Norambuena**, don Iván; **Pareto**, don Cristián; **Pérez**, don Ramón, y **Salaberry**, don Felipe.

También asistieron a las sesiones la Diputada señora **Carball**, doña Eliana, y el Diputado señor **Letelier**, don Felipe.

-- Se adjunta texto comparado.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.