

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, 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:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Diputados señoras Ximena Ossandón, Jenny Álvarez y Sofía Cid y señores Karim Bianchi, José Miguel Castro, Félix González, Marcos Ilabaca y Jorge Sabag.

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

El artículo transitorio del proyecto reviste el carácter de norma de quórum calificado, toda vez que contempla la amnistía de la responsabilidad infraccional derivada por las contravenciones cometidas por la circulación, por vías en donde exista un sistema electrónico de cobro, sin el respectivo artefacto que permita verificar los cargos por dicho

tránsito. Así, se declaran extintas las sanciones aplicadas por este concepto hasta antes que la presente iniciativa se publique en el Diario Oficial.

Tal calificación normativa se realiza de acuerdo a lo establecido en el segundo párrafo del número 16) del artículo 63 de la Constitución Política de la República.

- - - - -

Durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Director de Concesiones de Obras Públicas, señor Hugo Vera; del Jefe de la División Jurídica, de dicha Dirección, señor Jorge Jaramillo; del Asesor Legislativo del Ministro de Obras Públicas, señor Francisco Ribbeck; del Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, y de la Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hubner.

Asimismo, concurrió especialmente invitada la Honorable Diputada señora Ximena Ossandón.

Además, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; de la Honorable Diputada señora Ossandón, señor Rodrigo Lobain; del Comité de Renovación Nacional e Independientes, señor Octavio Tapia; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García, y de la Fundación Jaime Guzmán, señora Consuelo Miranda.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Considerar, como una sola infracción, el paso, en un día calendario, por distintos portales de cobro electrónico sin contar con el dispositivo electrónico pertinente.

Asimismo, se permite el tránsito por tales vías a los vehículos que cuenten con tales artefactos, con independencia de que estos últimos se encuentren habilitados.

Finalmente, se declara extinta, de pleno derecho, la responsabilidad infraccional derivada por las contravenciones cometidas por la circulación, por dichas vías, sin los mencionados aparatos, respecto de todas las sanciones aplicadas por tal razón hasta antes que la presente iniciativa se publique en el Diario Oficial.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

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

Artículos N°s 114 y 207 letra b).

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los Honorables Diputados, individualizados al inicio de este Informe, en su calidad de autores de la presente Moción, afirman que la necesidad de traslado dentro de las ciudades, y entre las urbes, ha producido un auge sostenido en la construcción de carreteras con mayores estándares de seguridad y tecnología a través de sistemas de concesión. Así, agregan, la inversión que debiese desembolsar el Estado es reemplazada por una de carácter privado, por medio de la cual una empresa particular se obliga a prestar el servicio bajo estrictas condiciones previamente acordadas. De ese modo, explican que el retorno de tal

inversión privada proviene del cobro de una determinada tarifa a los usuarios de las vías concesionadas.

Desde un comienzo, añaden, el cobro por el uso de estas vías se realiza mediante el pago manual a través de peajes. Varios años después, y particularmente con la masificación de las vías urbanas concesionadas en la Región Metropolitana, se implementó el denominado TAG o Televía, nombre dado por el Ministerio de Obras Públicas al dispositivo que permite el funcionamiento del sistema de cobro de las autopistas urbanas de Santiago, a través de la tecnología free flow o telepeaje en movimiento. La tecnología free Flow, o de telepeaje en flujo libre, opera a través del TAG, dispositivo electrónico que se instala en el parabrisas de cada vehículo y emite señales magnéticas que se dirigen a los denominados pórticos realizando el cobro, sin necesidad de que el automóvil se detenga. Dicho artefacto, precisan, contiene toda la información necesaria para identificar al vehículo y a su dueño, lo cual permite que se realice el pago del peaje de manera electrónica y automática mediante la comunicación directa entre el dispositivo y los pórticos de telepeaje instalados en cada autopista.

Luego, destacan que el TAG es interoperable, vale decir, a través de su uso es posible transitar por las cuatro autopistas concesionadas de Santiago, e incluso, realizar el pago en pórticos ubicados en otras carreteras, como la Ruta 68. Así, el uso de tal sistema ha permitido una circulación más fluida de vehículos que hacen uso de las vías concesionadas, facilitado el pago a través de una cuenta mensual que llega al domicilio o al correo electrónico de cada uno de sus usuarios.

Posteriormente, y en lo que respecta a la regulación del uso de los dispositivos en comento, expresan que el artículo 114 de la Ley de Tránsito dispone que, “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.”.

En seguida, observan que la sanción aparejada a tal infracción corresponde a una multa de una unidad tributaria mensual (actualmente \$49.623) y se considera como una contravención grave para efectos del citado cuerpo legal.

Luego, indican que, en la práctica, la circulación por vías concesionadas sin el dispositivo electrónico no se da solamente por

el paso por uno de los pórticos destinados al efecto, sino que generalmente por el paso de varios de ellos hasta salir de la autopista. Una interpretación asentada en la jurisprudencia de los Juzgados de Policía Local sostiene que cada uno de los pasos por los pórticos emplazados en la carretera para realizar el cobro constituye una infracción por sí sola. De esa manera, si un vehículo circula por la vía concesionada y pasa por dos o más pórticos sin su dispositivo electrónico (TAG) estaría infringiendo dos o más veces el precepto, considerándose cada una de las acciones como contravenciones diferentes, aplicándose, por consiguiente, dos o más multas distintas.

En efecto, explican que, si se analiza la redacción del artículo 114, el tipo infraccional se estructura a partir del verbo rector “circular”, y no “pasar” por un pórtico particular. Se sanciona la circulación – en general- sin el dispositivo electrónico, no el no-cobro o, visto desde el punto de vista del infractor, el no pago de la tarifa mediante el pórtico debido a la falta del dispositivo instalado o su estado defectuoso en el vehículo.

En consecuencia, señalan que si se considera que las autopistas han establecido la venta de pases diarios a aquellos vehículos que no cuentan con el dispositivo electrónico, precisamente para evitar que se curse la infracción descrita por el artículo 114, resulta paradójico que la infracción –que se pretende evitar- se cometa una y otra vez por sucesivos pasos por los pórticos.

Posteriormente, advierten que el tipo infraccional en comento merece varios comentarios si analizamos su contenido a la luz de algunos principios de Derecho Sancionatorio.

En lo que respecta al principio de proporcionalidad, es decir, la correspondencia que debiese existir entre la gravedad o reproche de la conducta infraccional y la sanción correlativa, indican que dicha máxima no es observada en el caso en análisis, ya que la ley contempla sucesivas sanciones ante la configuración de una sola conducta.

En este punto, añaden, si bien podría argumentarse, por parte de quienes son partidarios de mantener la forma de cursar la infracción actual, que una multa por cada uno de los pasos por pórticos sin el dispositivo, incentiva a que el dueño del vehículo se preocupe de mantener el aparato en cuestión.

Sin perjuicio de lo anterior, agregan que es discutible el criterio de justicia presente en una medida así, en cuanto a que el incentivo (o conincentivo) que se encuentra detrás de una sanción, como elemento motivante, debe respetar criterios de proporcionalidad, lo que no se verifica al aplicar una misma multa sucesivamente cuando la conducta descrita en el tipo no se ha reiterado.

A continuación, sostienen que la actual redacción y aplicación del artículo 114 de la Ley de Tránsito no respeta el contenido esencial del principio de *non bis in idem*.

En efecto, explican que la aplicación de esta máxima, tal como lo señala la autora Rosa Gómez González , tiene por objeto “evitar que se realice una persecución abusiva por parte del Estado en contra de los sujetos que hubiesen cometido delito, sea que por un mismo delito se pretendan imponer dos penas, que una misma agravante sea apreciada en más de una ocasión o que un mismo hecho se pueda sancionar a la vez con una pena criminal y con una sanción administrativa. Si en la práctica dos o más preceptos configuran una posible infracción al principio, la autoridad deberá aplicar uno de ellos, pero no todos.”.

En este supuesto, añaden, la imposición de dos o más sanciones por la realización, solamente una vez, de la conducta considerada en su sentido literal, tal como se encuentra descrita en el tipo infraccional del artículo 114 de la Ley de Tránsito, corresponde a un atentado al principio en comento, y debiese, toda interpretación al mismo precepto, adecuarse a la luz del contenido esencial del mismo. Vale decir, considerar como una sola infracción la conducta en cuestión (la circulación por la autopista sin el dispositivo electrónico), esto es, cuando se pasa por debajo del primer pórtico sin el dispositivo requerido dentro de un espacio temporal acotado. Por esto, pasar por un pórtico es el hecho que permite determinar si el vehículo circula con o sin el dispositivo, pero, verificado ello, no debería volver a considerarse como una nueva conducta susceptible de ser sancionada.

Finalmente, expresan que, a la problemática previamente reseñada, se agrega el hecho de que, al cursarse una infracción por cada pórtico por el que se circula sin dispositivo, son distintos los juzgados de policía que conocen de las contravenciones, lo que agrega un factor burocrático al particular, el que entorpece el pago de la multa.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto se estructura en torno a un artículo único permanente, que modifica, por medio de dos numerales, al artículo 114 de la Ley de Tránsito, y otro de carácter transitorio.

- **El número 1 del artículo único**, suprime, en el inciso primero de la citada disposición, el vocablo “habilitado”, permitiendo, de esa manera, a transitar a vehículos por vías con mecanismos de cobro electrónico, con independencia de que los respectivos dispositivos se encuentren o no habilitados.

- **El número 2 del artículo único**, incorpora un nuevo inciso segundo al referido precepto, el que establece que, si en un día calendario, se cometen dos o más contravenciones a la prohibición de circular sin dispositivo por las aludidas vías, sólo se considerará la primera para efectos de la aplicación de sanciones y para la acumulación de infracciones graves (regla contemplada en la letra b) del artículo 207 del citado cuerpo legal).

Por último, el **artículo transitorio** declara extinta la responsabilidad infraccional derivada de todas aquellas sanciones cursadas con anterioridad a la publicación de la presente iniciativa legal en el Diario Oficial, referentes a la contravención de circular por las vías en comento, sin el dispositivo pertinente.

DISCUSIÓN EN GENERAL

En discusión la idea de legislar sobre la iniciativa en referencia, la **Honorable Diputada señora Ossandón**, en su calidad de

coautora de la misma, explicó que el proyecto de ley en estudio es del todo atingente con el contexto social por el cual atraviesa el país.

En ese sentido, indicó que aquél pretende terminar con cobros abusivos de la infracción por circular, sin el dispositivo electrónico pertinente, por vías concesionadas.

Lo anterior, agregó, en tanto que, a la luz de la normativa actual, y debido a la forma en que opera el sistema al día de hoy, la contravención en cuestión se entiende configurada cada vez que el vehículo es registrado en el pórtico respectivo, lo que genera una multiplicidad de sanciones que, a su turno, son luego conocidas por los juzgados de policía local de cada una de las comunas por donde el vehículo transitó.

En esa línea, afirmó que las personas, en muchas ocasiones, sólo se percatan de esta situación al momento de proceder al pago del permiso de circulación del móvil, o al momento de su venta o transferencia, advirtiendo que presentan como insoluta una deuda de un alto valor por este concepto.

Por tales razones, prosiguió, es que el proyecto persigue que la infracción en comento sólo se entienda configurada una vez dentro de un día calendario, a fin de que la misma sólo sea cursada la primera vez que es registrada por los sistemas, evitando que se aplique una sanción reiterada.

De ese modo, resaltó, no se trata de fijar un perdón a los infractores, sino que sólo de precisar y acotar su responsabilidad en términos razonables.

Por último, señaló que si bien los recursos recaudados por esta vía se dirigen al Fondo Común Municipal, ello debe realizarse de manera adecuada, sin que existan abusos de por medio.

El Director General de Concesiones de Obras Públicas, señor Hugo Vera, inició su intervención resaltando que la Secretaría de Estado respalda la iniciativa en estudio, en lo relativo a que sólo se curse una sanción ante la verificación de la conducta previamente descrita.

En efecto, explicó, en la actualidad dicha contravención se configura cada vez que el sistema electrónico detecta el tránsito de un vehículo por una autopista sin contar con el dispositivo, o sin que éste se encuentre habilitado.

En seguida, y tal como lo indicó anteriormente, señaló que el principal aspecto del proyecto dice relación con la aplicación de sólo una sanción en este ámbito, evitando así que a un usuario se le curse una multa por cada vez que circule por una autopista distinta en las condiciones antes reseñadas (sin el dispositivo electrónico pertinente, o sin que el mismo se encuentre habilitado).

Ello, agregó, otorga mayor proporcionalidad a la sanción en este contexto.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que el número 1 del texto del artículo único aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, el que fue incorporado por una indicación en el debate en Sala en dicha Corporación, y que elimina la palabra “habilitado” en el inciso primero del artículo 114 de la Ley de Tránsito, genera una significativa complejidad.

Lo anterior, añadió, en tanto, básicamente, elimina el incentivo a pagar las cuentas de las autopistas para evitar sanciones por la circulación con el artefacto inhabilitado, lo que generaría un grave daño al sistema de pago por uso de tales vías.

En tal sentido, resaltó que en conversaciones que se han sostenido con distintos actores, y con las empresas concesionarias, se acordó que estas últimas procedan a deshabilitar a los aparatos en cuestión sólo luego de ciento cincuenta días de cometida la infracción, a fin de que tales compañías puedan, por una parte, en un plazo razonable, proceder al cobro de la deuda, y por otra, permitir que el usuario regularice su situación en tal intervalo, sin que se vea afectado por la inhabilitación de su dispositivo.

Posteriormente, en lo referente al contenido contemplado en el artículo transitorio del proyecto, indicó que la condonación allí consagrada, que opera, según tal precepto, respecto de todas las sanciones aplicadas por infracción a lo dispuesto en el artículo 114 de la Ley de Tránsito (relativo, justamente, al tránsito por las vías concesionadas sin dispositivo o sin que éste se encuentre habilitado), se trata de algo injusto, que genera un daño al sistema en este punto.

Por consiguiente, aseveró que existen formas más prudentes de resolver dicha situación, las que, perfectamente, se pueden alinear con el espíritu del contenido central de la iniciativa.

En efecto, destacó que el Ejecutivo propone que se fije un procedimiento de regularización de las multas impagas, por medio de la solución de sólo el 20% de los montos adeudados, habiéndose conversado con las empresas del rubro seguir una línea similar.

Así, subrayó que muchos usuarios morosos ya se han acercado a las concesionarias a fin de que se proceda a condonar parcialmente su deuda, a fin de regularizar su situación.

Posteriormente, expresó que, a nivel agregado, durante el periodo 2017-2019 se generaron multas impagas por un total de \$284.000.000.000.- (doscientos ochenta y cuatro mil millones de pesos), de las cuales un 5% corresponde a las multas generadas por el artículo 42 de la Ley de Concesiones, equivalente a una cantidad de 247.836 (doscientas cuarenta y siete mil ochocientos treinta y seis) multas; mientras que el 95% restante responden, precisamente, a infracciones derivadas por inobservancia a lo dispuesto en el artículo 114 de la Ley de Tránsito. Tales sanciones, en dicho intervalo, alcanzan un total de cinco millones cuatrocientos ochenta y ocho mil ochocientos veintiséis, lo que responde a un universo de doscientas noventa y nueve mil novecientas cincuenta y nueve placas patentes distintas.

AÑO	Monto Total Multas Pendientes (\$)	Número de Patentes Diferentes
2017	\$ 102.917.649.011	118.546
2018	\$ 86.314.041.748	120.120
2019	\$ 95.624.643.871	203.798
2017-2019	\$ 284.856.334.630	299.959

Finalmente, resaltó que, desde el Ministerio de Obras Públicas, además de respaldar el eje central del proyecto, pretende desplegar otras medidas para hacer del sistema TAG uno más justo.

Así, reiteró, se propone regularizar el pago de las multas mediante la cancelación de sólo el 20% de las mismas, para lo cual se está conversando con la Tesorería General de la República para poder disponibilizar los mecanismos idóneos para tal finalidad.

De igual modo, se contempla establecer facilidades para la declaración de prescripción de las sanciones, la creación de un registro de permisos de circulación, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación y la simplificación de la notificación de las deudas TAG.

Por último, subrayó que es del todo relevante mantener un alto cumplimiento de los pagos en el sistema, ya que se pretende que la lógica del mismo se extienda en este rubro o en otras áreas, por lo que las actuales cifras de incumplimiento de pagos en autopistas urbanas, que rondan entre un 4% a 9%, si bien dan cuenta, por oposición, de un buen nivel de comportamiento de más de un 90% de los usuarios, también reflejan que un número no menor de ellos no acata las reglas.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó que, en su opinión, se cometió un error al momento de legislar sobre la relación, en general, entre el Estado y las entidades encargadas de administrar o explotar bienes públicos.

Lo anterior, indicó, en tanto dicha institucionalidad ha posibilitado que la industria se haya tornado, en muchas ocasiones, en abusiva.

Ello, precisó, justamente fue una de las cosas que se pusieron en la palestra en el denominado “estallido social”, lo que debe conducir a una mayor preocupación sobre estas materias.

De ese modo, agregó, se debe evitar que la normativa torne a los órganos estatales en garantes de negocios de privados significativamente rentables, alcanzando, en algunos casos, utilidades de un 14%.

En efecto, todas esas cosas, subrayó, han contribuido al alza en los gastos promedio que las familias chilenas deben solventar en transporte día tras día.

Posteriormente, se manifestó a favor de los objetivos perseguidos por la iniciativa, impidiendo que se sigan cometiendo abusos en este ámbito.

En seguida, abogó por una condonación de un cien por ciento para los casos en debate, en tanto, a su juicio, las tarifas que se cobran en las autopistas concesionadas no se condicen con el valor real de uso de las mismas.

Ello, especialmente reflejado en las desproporciones que existen al momento de los valores que son cobrados a los vehículos, los que se fijan con independencia de su tamaño y tonelaje.

Así, finalizó, vehículos de menor tamaño, en los hechos, están subsidiando a móviles de mayor envergadura como camiones o similares, los que, evidentemente, generan un más alto nivel de desgaste en las vías.

El Honorable Senador señor García Huidobro, a su turno, señaló que, efectivamente, los usuarios generalmente se enteran de las sanciones que se han cursado en este contexto al momento de pagar el permiso de circulación, o cuando efectúan la venta o compra de un vehículo.

Luego, expresó que atendido el gran número de infracciones impagas (más de cinco millones), entiende que el proyecto se orienta en una línea correcta, delimitando las responsabilidades de los usuarios.

En ese sentido, valoró la proposición del Ejecutivo de que las personas puedan regularizar su situación debiendo pagar sólo el 20% de las multas pendientes, sugiriendo estudiar la posibilidad de establecer un pago retroactivo para tales efectos.

A continuación, y en atención a que el pago de los permisos de circulación se verifica en cada mes de marzo, sugirió al Ejecutivo otorgar suma urgencia a la presente iniciativa, a fin de que la misma pueda entrar en vigor antes de la aludida data, precisamente para que los usuarios puedan normalizar su situación con claridad y con la debida anticipación.

Finalmente, expresó como necesario avanzar, en primer lugar, en desplegar una única cuenta de pago de TAG's, y en segundo orden, en limitar la cobranza permanente por el sólo hecho de contar con los dispositivos electrónicos en cuestión

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán, concordó con la proposición realizada por quien le antecedió en el uso de la palabra, indicando, en su opinión, que se debiese otorgar la urgencia de discusión inmediata al proyecto de ley en estudio.

Luego, señaló que los abusos que se verifican en este ámbito repercuten significativamente en los usuarios, los que no entienden las razones de los altos montos que le son cursados, generándose una sensación de injusticia en ellos, especialmente respecto de quienes tienen menos recursos para poder solventar tales obligaciones.

Posteriormente, valoró que el proyecto precise el sentido de la infracción contemplada en el artículo 114 de la Ley de Tránsito, evitando que se castigue varias veces a una misma conducta, especificándose, por ende, que la acción sólo de pie a una sanción.

Sin perjuicio de lo anterior, recomendó que se apruebe en general el proyecto, a fin de que los perfeccionamientos en la redacción del mismo, en los tres puntos que la iniciativa considera, sean introducidos luego, en un breve plazo de indicaciones, en la discusión en particular del proyecto.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, por su parte, afirmó que si bien el proyecto responde más a las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, ciertamente la iniciativa tiene efectos en el rubro del transporte.

En esa línea, estimó, al igual que el señor Vera, que la eliminación de la palabra "habilitado" del inciso primero del artículo 114 de la Ley de Tránsito complejiza el escenario del particular, por lo que no se mostró partidario de mantener dicha supresión, justamente por las razones indicadas por el Director de Concesiones de Obras Públicas.

A continuación, y en lo referente al contenido del artículo transitorio del proyecto, indicó que el mismo tiene repercusión directa en las rentas municipales, ya que a través del mismo se extingue toda

responsabilidad infraccional derivada por la inobservancia del citado artículo 114.

Así, agregó, al abordar tales tópicos, la materia es de iniciativa legislativa exclusiva del Presidente de la República, por lo que el punto debiese ser abordado sólo por parte del Ejecutivo.

Sin perjuicio de lo anterior, observó que la referida condonación se efectúa de manera ilimitada en el tiempo, por cuanto la misma operaría respecto de todas las infracciones cursadas al alero del mencionado precepto, lo que resulta en una serie de contradicciones jurídicas, por ejemplo, respecto de aquellos sujetos que hayan pagado la contravención. En efecto, añadió, la justificación legal del pago que hicieron estos últimos desaparecería, por lo que abre un escenario de incerteza jurídica relativo al modo de superar tales antinomias.

Por consiguiente, sugirió que, en caso de que se efectúe algún tipo de condonación, se realice, en la lógica del proyecto, sólo respecto de procesos en curso, y no bajo una retroactividad absoluta.

Finalmente, indicó que, precisamente por la forma en que está redactado el artículo transitorio, los alcances del mismo exceden con creces los perseguidos por el proyecto, ya que este último sólo pretende fijar la interpretación del sentido que se atribuirá a la infracción referente a la circulación en autopistas concesionadas sin el dispositivo electrónico, estableciendo que sólo se considerará, en un día calendario, la primera contravención que se verifique, impidiendo que se aplique un castigo reiterado a medida que el vehículo siga circulando por las aludidas vías.

Se hace presente que el artículo transitorio en referencia, incorporado durante el debate en la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, configura conceptualmente una amnistía infraccional respecto de todas las sanciones aplicadas por las contravenciones cometidas en conformidad al citado artículo 114 de la Ley de Tránsito.

En ese sentido, se debe subrayar que la Constitución Política de la República, en el inciso tercero de su artículo 65, dispone que las leyes sobre amnistía deben tener origen en el Honorable Senado.

En consecuencia, se estima que dicha situación debe ser observada durante la discusión en particular del proyecto, a fin de superar cualquier reparo de constitucionalidad que se efectúe por este concepto.

VOTACIÓN EN GENERAL

En votación el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro y Letelier, lo aprobó en general.

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, y que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones 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:

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

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.”.

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.”.

- - - - -

Acordado en sesión celebrada el día **18 de diciembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 18 de diciembre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, 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.OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

Considerar, como una sola infracción, el paso, en un día calendario, por distintos portales de cobro electrónico sin contar con el dispositivo electrónico pertinente.

Asimismo, se permite el tránsito por tales vías a los vehículos que cuenten con tales artefactos, con independencia de que estos últimos se encuentren habilitados.

Finalmente, se declara extinta, de pleno derecho, la responsabilidad infraccional derivada por las contravenciones cometidas por la circulación, por dichas vías, sin los mencionados aparatos, respecto de todas las sanciones aplicadas por tal razón hasta antes que la presente iniciativa se publique en el Diario Oficial.

II.ACUERDOS: aprobado en general **(3x0)**.

III.ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto se estructura en torno a un artículo único permanente, que modifica, por medio de dos numerales, al artículo 114 de la Ley de Tránsito, y otro de carácter transitorio.

IV.NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: el artículo transitorio del proyecto reviste el carácter de norma de quórum calificado, toda vez que contempla la amnistía de la responsabilidad infraccional derivada por las contravenciones cometidas por la circulación, por vías en donde exista un sistema electrónico de cobro, sin el respectivo artefacto que permita verificar los cargos por dicho tránsito. Así, se declaran extintas las sanciones aplicadas por este concepto hasta antes que la presente iniciativa se publique en el Diario Oficial.

Tal calificación normativa se realiza de acuerdo a lo establecido en el segundo párrafo del número 16) del artículo 63 de la Constitución Política de la República.

V.URGENCIA: no presenta.

VI.ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Moción de los Honorables Diputados señoras Ximena Ossandón, Jenny Álvarez y Sofía Cid y señores Karim Bianchi, José Miguel Castro, Félix González, Marcos Ilabaca y Jorge Sabag.

VII.TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII.APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión ordinaria 111^a, 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 TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado el 26 de noviembre de 2019, dándose Cuenta en la sesión 76^a ordinaria, de data 27 de noviembre de 2019, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

X.TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, aprobado en general.

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 el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito. Artículos N^{os} 114 y 207 letra b).

Valparaíso, a 18 de diciembre de 2019.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión