

**MENSAJE DE SU EXCELENCIA EL
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
CON EL QUE INICIA UN
PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA
LA LEY N° 18.290, DE
TRÁNSITO, EN LO RELATIVO A
COBRO ELECTRÓNICO DE PEAJES,
Y LA LEY N° 18.287, QUE
ESTABLECE PROCEDIMIENTOS
ANTE JUZGADOS DE POLICÍA
LOCAL (2921-15)**

Honorable Senado:

El Gobierno tiene el honor de presentar a la consideración del Honorable Congreso Nacional un proyecto de ley que modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito y la Ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local.

La presente iniciativa legal tiene por objeto introducir las modificaciones necesarias para una adecuada implementación y funcionamiento del cobro electrónico de tarifas o peajes a utilizarse en el sistema de concesiones de obras públicas regido por el D.S. N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

**I. EL PROGRAMA DE CONCESIONES DE
OBRAS PUBLICAS.**

Nuestro país tiene un fuerte déficit en infraestructura que atenta contra el desarrollo global del país, afectando directa e indirectamente a cada uno de los chilenos, particularmente en cuanto a la pérdida de tiempo en viajes y la alta tasa de accidentalidad, hechos que representan un importante costo, sin perjuicio de los daños físicos y los gastos en salud en que deben incurrir los accidentados.

Además, una deficiente infraestructura implica una pérdida

de competitividad económica del país, lo que se ve potenciado con el creciente fenómeno de globalización de la economía mundial.

Para disminuir el déficit de infraestructura pública, el sistema de concesiones se ha convertido en un efectivo instrumento. Mediante la participación de inversionistas privados, ha constituido una exitosa asociación público-privada.

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.

En efecto, en la última década, el Ministerio de Obras Públicas ha cuadruplicado su presupuesto de inversión. Dicho presupuesto está constituido en más de un cincuenta por ciento por el aporte del sector privado en el sistema de concesiones de obras públicas.

La consolidación del sistema se ve reflejado en la adjudicación de obras por el sistema de concesiones, que alcanzan una inversión superior a los 4.600 millones de dólares, existiendo una tendencia a diversificar la naturaleza de las obras que se ejecutan por este sistema a otras áreas.

Dicho programa de concesiones ha traído enormes beneficios. Desde luego, la comunidad puede advertir la calidad de las obras que se han construido mediante este sistema, al gozar los usuarios de un excelente nivel en los servicios prestados en virtud de los contratos.

Conjuntamente con los beneficios sociales de estas inversiones, cabe destacar los

beneficios del sistema de concesiones para los usuarios de las vías, que actualmente cuentan con carreteras de un alto estándar bastante superior al costo del peaje que deben pagar por el uso de las mismas.

A su vez, la adjudicación de los contratos de concesiones urbanas implicará el advenimiento de un importante desarrollo para la ciudad en términos de contar con vías de niveles muy superiores a las existentes, lo que necesariamente implicará una circulación ordenada, expedita, segura y que contribuirá a la descongestión y descontaminación de la ciudad.

De otra parte, estas concesiones han importado un gran esfuerzo por parte de inversionistas nacionales y extranjeros, que han visto en el sistema de concesiones chileno, una alternativa seria - desde un punto de vista legal, financiero y técnico- para invertir sus fondos y colaborar con el desarrollo del país.

II. ES NECESARIO DAR UN PASO MAS.

De lo anterior se deriva el afán que mueve la actividad gubernamental en aras de perfeccionar el sistema de concesiones de obras públicas, ajustándolo a nuevas y mejores tecnologías.

Con ese propósito y en consideración a la creciente experiencia del Ministerio de Obras Públicas en esta materia como, asimismo, acabados análisis efectuados sobre sistemas utilizados en otros países, tales como Canadá, Estados Unidos y Australia, se ha resuelto proponer la presente iniciativa legal, con el propósito

fundamental de dotar al sistema de concesiones de una modalidad de pago de la tarifa o peaje que evite la detención de los vehículos que transiten por vías concesionadas.

Tal materia tiene especial importancia en nuestro país, dada la adjudicación de los contratos de concesión de las obras públicas fiscales denominadas "Sistema Oriente-Poniente" y "Sistema Norte-Sur". Estos son los primeros contratos de concesión que versan sobre una vía urbana con utilización obligatoria de un sistema de cobro electrónico de peaje.

Cabe agregar que la tecnología utilizada se implementará en los demás contratos de concesión que consideren cobro electrónico de tarifa o peaje, ya sea en carácter obligatorio o complementario como, asimismo, en aquellas vías no concesionadas que sean de competencia de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas que así lo requieran, unificando las exigencias técnicas dentro de todos los caminos públicos de forma compatible.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO.

El proyecto modifica dos cuerpos legales: la Ley N° 18.290 y la Ley N° 18.287.

1. Modificaciones a la Ley N° 18.290, de Tránsito.

Para un exitoso funcionamiento del cobro electrónico de tarifas o peajes al que hemos aludido, se hace imprescindible introducir un

conjunto de modificaciones a la Ley de Tránsito, cuyo contenido es el siguiente:

a. Inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados.

En primer término, el proyecto incorpora nuevas obligaciones relativas al domicilio del dueño de un vehículo.

En tal sentido, por una parte, junto con mantener la obligación para el adquirente de un vehículo, de requerir su inscripción dentro de los 30 días siguientes a la adquisición, establecida en la ley actual, se incorpora la obligación del ministro de fe que autorice un acto traslativo del dominio de un vehículo, para requerir, a costa del adquirente, la inscripción pertinente en el Registro de Vehículos Motorizados en el plazo de 10 días, contados desde la referida autorización. Para incentivar el cumplimiento de esta obligación, se establece la sanción de multa de 3 a 50 UTM, para el adquirente o propietario de un vehículo que no cumpla esta obligación.

Con la misma finalidad, la inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

Por la otra, se incorpora en la ley la obligación del propietario de un vehículo, de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados, para cuyos efectos deberá requerir dicha actualización en el Servicio del Registro Civil e Identificación de acuerdo al procedimiento que éste determine. El

incumplimiento de esta obligación se sanciona con una multa de 3 a 5 UTM.

b. Normas para hacer efectivo el pago de la tarifa o peaje en los caminos públicos que se señalan.

En seguida, la propuesta incorpora en la Ley de Tránsito un artículo 118 bis nuevo, disposición que tiene por finalidad permitir el cobro de la tarifa o peaje en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes.

Los elementos centrales de este artículo 118 bis que se propone son los siguientes:

i. Prohibición de circulación en los caminos públicos que se indican.

Con la finalidad de dar certeza jurídica a los actuales concesionarios y a los futuros inversionistas, propendiendo al pleno éxito del sistema de concesiones en actual implementación, se incorpora, en la Ley de Tránsito, la prohibición de circulación en los caminos públicos, en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifa o peaje, de todo vehículo que no se encuentre provisto de un dispositivo de cobro electrónico u otro sistema complementario que permita su cobro.

ii. Se regulan los equipos de registro de infracciones que operarán en dichos caminos públicos.

Para el buen funcionamiento del sistema de concesiones y de la prohibición que se propone, se deja claramente establecido en la ley que los equipos y demás medios que se utilicen para la implementación del sistema de cobro electrónico de tarifa o peaje, constituyen equipos de registro de infracciones, cuyos estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso deberán ser regulados por el Ministerio de Obras Públicas.

A dichos equipos le son aplicables las normas de supervigilancia, fiscalización y denuncia de la normativa de tránsito, y de operación de equipos de registros de infracciones, que corresponde a Carabineros de Chile y a Inspectores Fiscales y Municipales, contenidas en el artículo 4 de la Ley de Tránsito, en sus incisos primero a cuarto, en concordancia con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3 y el artículo 24, ambos de la Ley N° 18.287 y en el artículo 4 de esta Ley. Sin embargo, y como ya se ha señalado, dado que los estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los equipos de registro de infracciones que operarán en las vías concesionadas serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas, se les exceptúa expresamente de las normas que sobre la materia contienen los incisos quinto a octavo del mismo artículo 4, previamente citado.

iii. Sanciones.

En primer término, la propuesta sanciona la contravención de la prohibición de circulación reseñada, asimilándola a una infracción grave consistente en no

respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público y que no constituyan infracciones gravísimas.

Asimismo, a dicha contravención le serán aplicables las normas de responsabilidad del conductor y del propietario del vehículo por daños y perjuicios ocasionados con motivo del uso del vehículo.

Finalmente, a la infracción de la prohibición de circulación le son aplicables también las normas que hacen responsable al propietario de un vehículo de las contravenciones cometidas por el conductor que no haya sido individualizado, y las que hacen responsable al propietario o al tenedor de un vehículo en caso que se haya cedido la tenencia o posesión del mismo, todas contenidas en el artículo 175 de la Ley de Tránsito.

c. La responsabilidad infraccional del conductor o del tenedor de un vehículo.

Uno de los objetivos del proyecto es reforzar las normas destinadas a hacer efectiva la responsabilidad del infractor en caso de contravenciones a la Ley de Tránsito.

Con esta finalidad, se incorpora en el artículo 175 de la Ley de Tránsito una norma que dispone que, para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo para los efectos señalados en la misma disposición, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su notificación. En segundo término,

de no ser posible practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se deberá dejar constancia de dicha circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

En definitiva, las modificaciones expuestas persiguen el perfeccionamiento del sistema actual, de manera tal de otorgar una mejor calidad del servicio, evitando tiempos de espera, la congestión y la contaminación asociada a ella, e incentivar la inversión de privados disminuyendo los riesgos de localización de los usuarios.

2. Modificación a la Ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local.

En segundo lugar, el proyecto modifica la ley relativa a los procedimientos en los Juzgados de Policía Local.

Específicamente se propone una modificación de carácter jurídico procesal, que se inscribe en el espíritu del proyecto, consistente en impedir la impunidad de los infractores a las normas de tránsito.

a. La modificación se fundamenta en la necesidad de terminar con la impunidad por infracciones a la Ley de Tránsito.

En efecto, durante los últimos años se han adoptado una serie de medidas tendientes a lograr una mayor seguridad de tránsito, que

han permitido con bastante éxito, a pesar del constante aumento del parque automotriz, disminuir en términos apreciables los accidentes y el número de personas fallecidas como consecuencia de los mismos.

Bajo la consigna de "no a la impunidad", se han concretado asimismo otra serie de iniciativas, como la creación de un Registro de Multas del Tránsito No Pagadas, en el que se dejará constancia de las multas impagas, y la exigencia de su pago previo a la renovación del permiso de circulación.

Por ello, resulta necesario que los domicilios registrados por el propietario de un vehículo sean efectivos y no ficticios, como es de común ocurrencia actualmente.

b. Contenido de la modificación.

Consideramos que la prosecución del objetivo de poner fin a la impunidad en las infracciones a la Ley de Tránsito, hace necesario perfeccionar el procedimiento infraccional para perseguir la responsabilidad de los contraventores.

Así, se contempla introducir en la ley del rubro, el criterio utilizado en el DFL N° 707, de 1982, esto es, que la carta certificada enviada al último domicilio anotado en cualquiera de los Registros indicados en la norma a modificar, sea el lugar hábil para efectuar la notificación, trasladando de esta forma al propietario la obligación de

mantener actualizado el domicilio, eximiendo al juez de investigarlo.

El domicilio así registrado se eleva a lugar hábil para notificar, eliminando la posibilidad de "devolución" o de "no aceptación" de la carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia efectuada en dicho domicilio. Creemos que este objetivo se cumple con la modificación legal aludida, y con el presente proyecto.

En definitiva, la presente reforma es parte de un conjunto de medidas, de las cuales unas se encuentran implementadas, otras en trámite y otras en estudio, destinadas al fortalecimiento de la seguridad vial en nuestro país, con el fin de enviar un mensaje claro a los conductores y, especialmente, a los infractores graves en el sentido que "conducir no es un derecho, es un privilegio" que otorga la sociedad toda y que debe ser restringido a quienes demuestren una conducta acorde con la seguridad mínima que requiere cualquier actividad de alto riesgo.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del H. Congreso Nacional, el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

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

1.- Sustitúyase el inciso final del artículo 36, por los siguientes:

"El adquirente de un vehículo deberá requerir su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición. Con todo, el ministro de fe que autorice un acto traslativo de dominio de un vehículo deberá, a costa del adquirente, requerir la inscripción pertinente en el Registro de Vehículos Motorizados en el plazo de diez días contado desde la autorización.

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. Para estos efectos, el propietario deberá requerir la actualización de su domicilio en el Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo al procedimiento que dicha Institución determine."

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

"En los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, no podrán circular los vehículos que no 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 y le serán aplicables las normas de responsabilidad establecidas en el inciso segundo del artículo 174, y los incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 175.

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.- Intercálase como inciso cuarto del artículo 175, pasando el actual a ser inciso final, el siguiente:

"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."

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

"El adquirente o propietario de un vehículo, en su caso, que no cumple con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, 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 3 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 cualquiera de los Registros mencionados, será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia efectuada en dicho domicilio, aún si la carta certificada no es aceptada o es devuelta al Tribunal."."

Dios guarde a V.E.,

(FDO): RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.

JAVIER ETCHEBERRY CELHAY, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.-

JOSÉ ANTONIO GOMÉZ URRUTIA, Ministro de Justicia