

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA NORMAS RELATIVAS AL AUTOCONTROL EN MATERIA DE PESAJE RESPECTO A EMPRESAS GENERADORAS DE CARGA.

BOLETÍN N° 8654-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en primer trámite constitucional, con urgencia calificada de suma.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- La idea matriz del presente proyecto de ley es la inclusión de herramientas que permitan proteger a los caminos públicos de los daños que ocasiona el tránsito de los vehículos de carga en razón de sus características particulares, tales como su peso, su largo y su altura. Una de las formas de hacerlo es fortalecer el sistema de autocontrol de peso de vehículos de carga mediante la modificación y complementación de la normativa pertinente, de manera de mejorar el índice de cumplimiento de las normas de pesos por parte de transportistas.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUORUM CALIFICADO.

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, JAIME MULET Y JAIME SÁEZ (9X0X0).

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR JAIME SÁEZ QUIROZ.

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y colaboración de los señores Jorge Guerra, Jefe del Departamento de Pesaje de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, y Patricio De La Fuente, analista legal.

II.- ANTECEDENTES.

El mensaje en análisis considera los siguientes fundamentos:

ANTECEDENTES

El buen uso de los caminos públicos es de crucial importancia para su adecuada mantención, y el tránsito de vehículos de carga constituye uno de los factores que más incide en el estado de los mismos, dado que su sobrepeso y sobredimensionamiento pueden causar gravísimos daños a la infraestructura vial. En relación al peso de los vehículos de carga, la ley insta, además de deberes y obligaciones para el control del peso de los vehículos de carga en los caminos públicos, un sistema de autocontrol de pesaje en virtud del cual las empresas que generan la carga que se transporta pesan los vehículos de carga en sistemas de pesaje ubicados en sus puntos de embarque y recepción, consignando si cumplen o no las normas jurídicas que establecen los pesos máximos.

El marco normativo del sistema de autocontrol señalado presenta deficiencias que ameritan su modificación en diversos aspectos. Entre aquellas más patentes se encuentra el que la definición de empresa generadora de carga no comprende los centros de transferencia de carga – entendiéndose por tales los aeropuertos, puertos marítimos, entre otros - por lo que una de las actividades que más compromete el tránsito terrestre en los caminos públicos del país se ha visto exenta de la obligación de mantener sistemas de pesaje. Otra de sus principales deficiencias es el que no existan sanciones asociadas al incumplimiento de las empresas generadoras de la obligación de contar con un sistema de pesaje.

Es importante señalar que el perfeccionamiento de la normativa sobre el sistema de autocontrol de peso de vehículos de carga, es una de las medidas comprendidas en la Agenda de Impulso Competitivo del Ministerio de Economía. De acuerdo al diagnóstico realizado por dicha secretaría de Estado, la falta de sistema de pesaje en diversas empresas generadoras de carga, o la existencia de sistemas que no cumplen con los estándares adecuados, hace que los camiones viajen con menos carga que su potencial para evitar excederse en el peso, lo cual genera un transporte terrestre menos eficiente y competitivo.

Marco normativo del sistema de control de peso para la conservación de los caminos públicos.

El Ministerio de Obras Públicas tiene entre sus competencias la conservación y explotación de los caminos públicos del país, y es el artículo 53° de la ley orgánica de esta secretaría de Estado - el Decreto con Fuerza de Ley N°850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto

refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°15.840, de 1964 y del Decreto con Fuerza de Ley N° 206, de 1960 - donde se contienen las normas que se refieren a los deberes específicos que le caben a los usuarios en relación al control de peso vehicular.

El artículo 53° señalado dispone las obligaciones que deben cumplir quienes conducen vehículos de carga, sus dueños y quiénes despachan carga; establece la prohibición de circular vehículos de carga que sobrepasen los límites de peso máximo establecidos en las normas reglamentarias vigentes; y establece un rango de multas asociado a la infracción de normas sobre peso máximo. En su inciso 6°, este artículo contempla un sistema de autocontrol de pesaje de vehículos, por el que las empresas generadoras de carga, entendiéndose por tales aquellas que anualmente produzcan 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o recepción, deben disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga, de acuerdo con las normas generales de carácter técnico que imparta el Ministerio de Obras Públicas.

Adicionalmente, el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, establece que los vehículos no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas ni las dimensiones que establezca el Ministerio de Transportes; y, que “no podrán transitar los vehículos que excedan los pesos máximos permitidos”.

Las normas legales señaladas se encuentran complementadas por los siguientes reglamentos y resoluciones: Decreto Supremo N° 158, de 1980, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el peso máximo de los vehículos que pueden circular por caminos públicos; Decreto Supremo N° 18, de 1993, del Ministerio de Obras Públicas, que aprueba el reglamento para el cumplimiento de la obligación de las empresas generadoras de carga; Decreto Supremo N° 19, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, que regula circulación con carga indivisible; Decreto Supremo N° 75, de 1987, del Ministerio de Transporte, que establece condiciones para el transporte de carga que indica; Resuelvo Exento D.V. N° 519, que establece tolerancias de peso para vehículos de carga y pasajeros; y, Resolución N° 1 de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece dimensiones máximas a vehículos.

El Decreto Supremo N° 18, de 1993, del Ministerio de Obras Públicas, que aprueba el reglamento para el cumplimiento de la obligación de las empresas generadoras de carga, se refiere, en particular, al sistema de autocontrol señalado. Este reglamento instaura, entre otras, la obligación de las empresas generadoras de carga de emitir un certificado de cumplimiento de la normativa de pesos y la de registrar la información que arroje el sistema de pesaje. Asimismo, condiciona el embarque o recepción de carga por parte de las empresas generadoras de carga a que se cumpla estrictamente con la normativa que establece pesos máximos.

Importancia del sistema de control de peso para la conservación de los caminos públicos.

De acuerdo a un estudio del año 2005 (“Importancia técnico-económica del control de peso en caminos”, Raúl Díaz J. y Nelson Quinteros F.), el hecho que exista control de peso vehicular ha disminuido el sobrepeso de vehículos comerciales en el orden de un 1,2% en las rutas concesionadas y en un 7% en las redes de caminos fiscales, en un período de

evaluación de 20 años. Esto se traduce en que, por concepto de conservación de caminos, exista un ahorro en torno a los US\$ 132 millones en rutas concesionadas y a los US\$ 83 millones en las rutas fiscales, durante dicho período de evaluación.

Tomando en consideración la inversión y costos de operación que implica efectuar el control de peso vehicular, por cada millón de dólares invertido en pesaje se ahorran alrededor de 20 millones de dólares en conservación en rutas concesionadas y por cada millón de dólares invertido en pesaje móvil se ahorran 27 millones de dólares en conservación de caminos fiscales. En cuanto a la vida útil de los caminos, en tanto, se concluye que sin el debido control de peso, los caminos tendrían vidas útiles 10% menores que las proyectadas.

Problemas que presenta el marco normativo vigente.

La normativa relativa al sistema de autocontrol de pesaje para la conservación de los caminos públicos presenta las siguientes deficiencias que dificultan su aplicación:

(a) La ley obliga a las empresas generadoras que producen 60.000 toneladas anuales o más en cada lugar de embarque o de recepción, a disponer de sistemas de pesaje, con lo cual se ha entendido que quedarían eximidas del cumplimiento de esta obligación aquellas empresas que, sin producir carga en un sentido restringido, sí comprometen el tránsito terrestre. Este sería el caso de los puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro centro de transferencia. Con ello, un alto porcentaje de camiones cargados que transitan por nuestro país no serían fiscalizados por el sistema de autocontrol que establece la ley.

(b) La normativa vigente no dispone sanciones a las empresas generadoras de carga por incumplir la obligación de tener sistemas de pesajes, con lo cual la autoridad no ha podido hacer efectiva su aplicación.

(c) La prohibición de autorizar embarques con sobrepeso y el deber de las empresas de generar certificados de cumplimiento de la normativa de pesaje, entre otras obligaciones, se encuentran consagradas sólo a nivel reglamentario, y su incumplimiento no está asociado a ninguna sanción.

(d) Sumado a lo anterior, también se considera un problema del sistema la inexistencia de deberes activos de información de lo registrado por los distintos sistemas de pesaje para con la autoridad fiscalizadora.

En definitiva, de acuerdo al marco normativo legal y reglamentario vigente, las empresas generadoras de carga están obligadas a mantener un sistema de autocontrol, pero no se contemplan disposiciones orientadas a que dicho sistema facilite e intensifique la fiscalización del cumplimiento del sistema de control para la conservación de los caminos públicos.

OBJETIVOS O IDEAS MATRICES DEL PROYECTO

La idea matriz del presente proyecto de ley es la inclusión de herramientas que permitan proteger a los caminos públicos de los daños que ocasiona el tránsito de los vehículos de carga en razón de sus características particulares, tales como su peso, su largo y su altura. Una de las formas de hacerlo es fortalecer el sistema de autocontrol de peso de vehículos de carga mediante la modificación y complementación de la normativa pertinente, de

manera de mejorar el índice de cumplimiento de las normas de pesos por parte de transportistas.

En cuanto a los objetivos específicos, estos son:

1. Que ciertas empresas cuya actividad económica depende de la red de caminos públicos de Chile, dado que a través de ella se transportan las mercaderías que generan o despachan, y que, en consecuencia, comprometen el tránsito terrestre de manera importante; estén obligadas a tener un sistema de autocontrol de peso máximo de carga, de forma de ajustar su actividad a la regulación que por medio de este proyecto de ley se propone en aras la utilización racional de la infraestructura de todos los chilenos. Lo anterior, significa incluir entre las empresas obligadas a todos los centros de transferencia, entre las cuales se encuentran los puertos, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, entre otras. La obligación recaerá en la entidad que materialmente tenga a su cargo la operación de la generación de carga que deba transportarse por caminos públicos, independientemente del título bajo el cual la opere, esto es, sea en calidad de dueño, de concesionaria, arrendataria u otra.

2. Asociar el incumplimiento de las obligaciones relativas al sistema de autocontrol de peso máximo de carga a sanciones de multa, de manera de que la aplicación de multas y sanciones administrativas sea exigible obedeciendo los parámetros de igualdad y respeto del debido proceso. Esto tiene por objetivo, eliminar de la normativa aplicable al caso la regla conocida como «solve et repete», privilegio administrativo, mediante el cual se exige que una persona sancionada por una multa administrativa consigne previamente una suma legalmente determinada, o una parte o el total de la multa, como condición para la impugnación de la misma ante la autoridad correspondiente. Así lo ha refrendado ampliamente el Excmo. Tribunal Constitucional en numerosos controles concretos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad. En efecto, desde el 3 de enero de 2008 hasta la fecha, esta Alta Magistratura ha conocido de 15 recursos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, siendo acogidos favorablemente la totalidad de ellos, ya que a su juicio, dicha normativa vulneraba para el caso específico, derechos y garantías reconocidos por la Carta Fundamental.

3. Establecer deberes de información periódica y estandarizada por parte de las empresas generadoras de carga para con la autoridad, con el propósito que esta última sepa donde debe priorizar la fiscalización directa, pueda conocer el estado de cumplimiento de las normas, entre otras acciones y medidas concretas de fiscalización enmarcadas en sus facultades.

CONTENIDO DEL PROYECTO

Para los efectos de lograr los objetivos indicados en el acápite anterior, el presente proyecto de ley propone las siguientes innovaciones normativas:

1. Se modifica la definición de empresa generadora de carga de manera que se entiendan obligadas a tener sistemas de pesaje aquellas que realicen un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas anuales o más en cada lugar de embarque o recepción, tales como puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia.

2. Diversas disposiciones reglamentarias que son fundamentales en el sistema de autocontrol de pesaje, tales como la obligación de las empresas generadoras de carga de emitir un certificado de cumplimiento de la normativa, o como la de registrar el peso de los vehículos de carga en los lugares de embarque o recepción de las empresas generadoras de carga, pasan a tener rango legal.

3. Se detalla la información relevante que deben registrar las empresas generadoras de carga, que incluye el peso de los vehículos de carga, y la negativa del conductor del vehículo de carga a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, si este fuese el caso.

4. Se establece el deber de información de las empresas generadoras de carga para con la autoridad competente, que en este caso es el Departamento Nacional de Pesaje de la Dirección de Vialidad, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, de toda la información que se recabe por la vía del registro que se señala en el punto anterior.

5. Se establecen sanciones de multa para determinadas acciones indebidas de las empresas generadoras de carga.

Obligación	Multa
Manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje.	Entre 50 a 100 unidades tributarias mensuales.
Otorgamiento del certificado de cumplimiento a pesar de que no se cumplan las normas sobre peso máximo.	
Negativa injustificada a otorgar el certificado de cumplimiento.	
Negativa a ser fiscalizado por parte de la empresa generadora de carga.	
No disponer de un sistema de pesaje por parte de la empresa generadora de carga.	Entre 30 y 50 unidades tributarias mensuales, y, en determinados casos, con la clausura de la empresa mientras no se subsane la falta.
No remitir la información que recabe, al Departamento Nacional de Pesaje de la Dirección de Vialidad.	Entre 15 y 30 unidades tributarias mensuales.

La operación de un sistema de pesaje sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad.	Entre 2 y 15 unidades tributarias mensuales.
La operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta.	Entre 2 y 15 unidades tributarias mensuales.

6. Se incluye una prohibición especial adicional para los despachadores de carga, que es la de no ordenar el envío de carga desde una empresa generadora de carga si esta no otorga el certificado de cumplimiento correspondiente. El incumplimiento de esta obligación será sancionada con una multa de entre 15 y 30 unidades tributarias mensuales.

7. Se establece que las multas que se cursen en conformidad a este artículo se impondrán por resolución del Director de Vialidad, y se tramitarán de conformidad a lo dispuesto en el artículo 52.

8. Se dispone que toda aplicación de multa y sanción administrativa será exigible una vez resuelta la respectiva reclamación o vencido el plazo para su interposición, según sea el caso.

Para los efectos de lograr los objetivos indicados en el acápite anterior, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964 y del Decreto con Fuerza de Ley N° 206, de 1960.

Elimínense los incisos segundo, tercero y cuarto artículo 52°.

Sustitúyanse los incisos quinto y sexto del actual artículo 52° por los siguientes nuevos incisos segundo y tercero:

“La multa se impondrá por resolución del Director de Vialidad. La resolución del Director de Vialidad podrá ser reclamada por el infractor dentro del plazo de diez días contados desde su notificación ante el Juez Letrado en lo Civil correspondiente.

La resolución que impone la multa será exigible, y tendrá la calidad de título ejecutivo para dichos efectos, una vez resuelta la reclamación o vencido el plazo para su interposición, según sea el caso.”.

Suprímese el inciso sexto del artículo 53°.

Agrégase el siguiente artículo 53° bis:

Artículo 53° bis.- Las empresas generadoras de carga, entendiéndose por tales las que anualmente producen o reciben 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o de recepción, respectivamente, y aquellas que sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga, de acuerdo con las normas generales de carácter técnico que se establezca por decreto supremo.

b) Registrar la entrada o salida de los vehículos con carga, según corresponda, y su peso. Adicionalmente, la empresa generadora de carga deberá registrar la negativa del conductor de vehículo de carga a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, si este fuese el caso.

c) Remitir la información que recabe por aplicación de la letra b) anterior de manera trimestral al Departamento Nacional de Pesaje de la Dirección de Vialidad. Un decreto supremo expedido por el Ministerio de Obras Públicas determinará la forma en que habrá de remitirse la información que se indica en este literal.

d) Otorgar un certificado de cumplimiento de las normas sobre peso máximo a las que se refiere el artículo 53° si se cumplen las condiciones que la normativa establece en cada caso particular.

La manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje; el otorgamiento del certificado que se señala en la letra d) anterior a pesar que no se cumplan las normas sobre peso máximo del vehículo; la negativa injustificada a otorgar el certificado que se señala en la letra d); y, la negativa a ser fiscalizado por parte de la empresa generadora de carga, serán sancionadas con una multa que podrá ir desde las 50 unidades tributarias mensuales hasta las 100 unidades tributarias mensuales.

El incumplimiento de la obligación señalada en la letra a) será sancionado con una multa que podrá ir desde las 30 unidades tributarias mensuales hasta las 50 unidades tributarias mensuales. El incumplimiento reiterado de esta obligación en un mismo punto de embarque o recepción, será sancionado con la clausura mientras no se subsane la falta. Se entenderá que existe incumplimiento reiterado cuando existan a lo menos tres infracciones espaciadas por períodos de a lo menos cuatro meses en un plazo no superior a los tres años.

El incumplimiento de la obligación que se establece en la letra c) anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

La operación del sistema de pesaje que se señala en la letra a) sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad, y la operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta se sancionará con multa que podrá ir desde las 2 unidades tributarias mensuales hasta las 15 unidades tributarias mensuales.

Los despachadores de carga, entendiéndose por tales las personas naturales o jurídicas a quienes, en vehículos propios o de terceros les

incumbe ordenar el envío de la carga en un vehículo destinado a ese efecto desde un lugar determinado a otro usando los caminos públicos del país, no podrán ordenar el envío de una carga desde una empresa generadora de carga si esta última no otorgase el certificado que se señala en la letra d) anterior respecto del vehículo que la contiene.

El incumplimiento de la obligación dispuesta en el inciso anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

Las multas que se cursen en conformidad a este artículo, se impondrán por resolución del Director de Vialidad, y se tramitarán de conformidad a lo dispuesto en el artículo 52°.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo transitorio: Las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles transcurrido un año desde su publicación.”.

III.- INTERVENCIONES.

La directora de Vialidad (S), señora Ximena Krause, informó que se trata de una iniciativa presentada hace 12 años, en el primer Gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera, y que esta administración busca retomar. La motivación es el impacto que tiene en materia de vialidad el peso y los ejes, particularmente, en el diseño del pavimento y en la conservación y mantención del patrimonio vial.

El jefe del Departamento de Pesaje de la Dirección de Vialidad, señor Jorge Guerra, expuso apoyado en una presentación en power point. Precisó que el objetivo del proyecto consiste en fortalecer el sistema de autocontrol en el peso de vehículos de carga, protegiendo la infraestructura vial de los riesgos de daños por sobrepeso y sobredimensión.

Expresó que el espíritu del proyecto consiste en ampliar la definición de empresas generadoras de cargas para incluir a puertos, aeropuertos y centros de distribución. Y, al mismo tiempo, establecer la obligatoriedad de instalación de sistemas de pesaje y someterse a fiscalizaciones.

Con lo anterior, se espera incluir a 76 nuevas generadoras de carga que podrán ser multadas en caso de no cumplir las normas establecidas.

Definió como empresas generadoras de carga a aquellas que generan y transportan más de 60.000 toneladas de carga anual; y a los centros de distribución (puertos o aeropuertos), como puntos geográficos fijos donde transitan y se almacenan cargas que superan las 60.000 toneladas anuales

Precisó que actualmente existe un registro de 468 empresas generadoras de carga. Cada una de ellas tiene 848 sistemas de pesaje, porque puede tener más de dos balanzas dentro de la misma fábrica o dentro de la misma empresa. Sin embargo, se adolece de multas sancionatorias por incumplimiento de la norma. Solamente pueden fiscalizar de forma presencial, a través de documentación u oficios a la empresa respectiva para que cumplan la norma. Si la incumplen, no hay una multa asociada al respecto. Esa es la situación que se espera modificar a través de la presente iniciativa.

Estimó que cuentan con una estimación de que los actores nuevos, serían unos 40 centros de distribuciones, 28 puertos y 8 aeropuertos, a nivel nacional, que equivalen a un 14% más de lo que existe actualmente. Y calculó que en un plazo de 20 años se podría disminuir el costo de mantención de rutas concesionadas en 132 millones de dólares, y de 83 millones de dólares en las rutas de vialidad.

La Directora del Servicio Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza, manifestó que el Servicio se encuentra presente en todas las fronteras del país, ya sean estas marítimas, aéreas o terrestres. Hoy en día trabajan desde Arica a Punta Arenas, o desde Chacayuta hasta Puerto Williams.

Señaló que actualmente cuentan con 159 puntos de control, de los cuales 127 tienen presencia permanente del Servicio Nacional de Aduanas. En ellos, Aduanas interviene para hacer el control, principalmente, para determinar la recaudación tributaria y, además, hacer cumplir o asegurar que todas las mercancías que ingresan y salen, de cualquier tipo, incluido vehículos, cumplan con toda la legislación vigente. En ese marco se incluye tanto el asegurar el cumplimiento de las normas para aquellas mercancías que son de lícito comercio, pero también asegurar que no ingresen mercancías que vulneran la salud pública, el medio ambiente u otras que están prohibidas por ley y que se consideran o se llaman tráfico ilícito.

Dentro de eso, su función permanente en esos puntos tiene que ver con el control de las mercancías que pasan y con quienes las portan. En eso están los viajeros internacionales, ya sean personas naturales o jurídicas y operadores de carga, muchos de ellos están además bajo facultad y regulación disciplinaria de la Dirección Nacional de Aduanas, y, por supuesto, el control de la carga, para asegurar que no exista contrabando, evasión tributaria o un incumplimiento de algún tráfico ilícito.

Explicó que para poder llevar adelante su función deben tener los sistemas bajo control. Para eso cuentan con un departamento de inteligencia aduanera.

El Presidente de la Asociación Nacional de Trabajadores de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, Anatravial, señor Carlos Covarrubias, expresó que la iniciativa propuesta es de gran relevancia, pues su impacto no solo beneficia la infraestructura vial de nuestro país, sino que también fortalece la labor de nuestra Dirección de Vialidad.

Por otro lado, destacó la labor que llevan adelante las y los trabajadores del Departamento de Pesaje, quienes operan en todo el territorio nacional, desde la Plaza Chungará, en la región de Arica y Parinacota, hasta la Plaza de Koin Aiken, en la región de Magallanes. Su labor es fundamental en la fiscalización y el control del peso vehicular, desempeñándose en turnos 24/7, tanto en plazas fijas como móviles. En este contexto, destacan su compromiso durante la tragedia del terremoto del 27 de febrero de 2010, cuando, a pesar de las constantes réplicas, se mantuvieron en sus puestos para resguardar los puentes más importantes del país y prevenir su colapso debido al sobrepeso vehicular.

Expresó que la Dirección de Vialidad tiene bajo su responsabilidad más de 88.000 kilómetros de infraestructura vial en Chile, cuya mantención y conservación dependen del compromiso y la dedicación de sus trabajadores. En este contexto, el Departamento de Pesaje desempeña un rol

esencial en la fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente, asegurando que camiones y buses no circulen con sobrepeso, evitando así infracciones y, lo que es aún más relevante, el deterioro prematuro de nuestras rutas. Su trabajo es clave para garantizar la seguridad y sostenibilidad de nuestras carreteras, preservando el buen estado de la infraestructura vial en beneficio de toda la ciudadanía.

Sostuvo que, para su asociación, la protección de caminos y puentes es una prioridad, toda vez que el sobrepeso vehicular genera daños irreparables en la infraestructura, lo que impacta directamente en la seguridad y calidad del transporte para la ciudadanía. En este sentido, la legislación vigente establece la obligatoriedad de los conductores, propietarios y generadores de carga el cumplir con los límites de peso establecidos, así como las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento. Es fundamental reforzar esta normativa, para evitar la saturación y el deterioro de nuestras rutas.

Expresó que es testigo de la preocupación de los parlamentarios respecto a las quejas de la ciudadanía sobre el mal estado de las rutas. No obstante, cada año se reduce el presupuesto destinado a la Dirección de Vialidad, lo que dificulta la mantención adecuada de nuestra infraestructura. Considera que este proyecto de ley representa una herramienta efectiva para prevenir el deterioro de las carreteras y promover el uso de nuevas tecnologías que permitan la construcción de pavimentos de mayor calidad y durabilidad.

Finalmente, manifestó que están convencidos de que la aprobación de este proyecto traerá enormes beneficios para el país y nuestras comunidades. En particular, se fortalecerá la protección de los caminos secundarios, previniendo el desborde del tráfico desde las rutas principales y fomentando una mayor responsabilidad por parte de los transportistas y las empresas generadoras de carga. Al final del día, todos somos usuarios de estas vías y nos beneficiamos de contar con una infraestructura segura y en buen estado.

El Secretario General de la Anatravial, señor Juan Huanel, explicó que por pavimento se entiende una estructura de comunicación terrestre, formada por una o más capas de materiales elaborados o no, colocados sobre un terreno acondicionado, que tiene como función el permitir el tránsito de vehículos.

Describió que los pavimentos flexibles es una superficie que se deforma y recupera su forma original ante la carga del tráfico. Se compone de varias capas de materiales flexibles y elásticos y cuyas características principales son que se usa en zonas de alto flujo de tráfico; se construye con una base granular, una capa de rodadura de asfalto y, a veces, una sub-base granular; tiene una excelente capacidad de drenaje, lo que ayuda a evitar la acumulación de agua en la superficie de la carretera y reduce el riesgo de deslizamiento; se deforma bajo carga sin perder su estructura, y transmite las cargas a través de sus finas capas de asfalto, sin llegar a sufrir una deformación permanente.

Las capas de un pavimento flexible se colocan en orden descendente en capacidad de carga. La capa superior es la que tiene más resistencia ante el tráfico o las cargas. La capa que menos capacidad de soporte tiene es la que está en la base de la estructura.

Finalmente, concluyó que los pavimentos en Chile varían según el tipo de carretera y las condiciones del entorno y que la elección de un pavimento adecuado garantiza seguridad y durabilidad.

Además, que ambas soluciones, pavimentos rígidos y flexibles, son equivalentes y su elección está determinada por los costos asociados, tránsitos, suministros de insumos, entre otros.

La alternativa del Tratamiento superficial, ha dado muy buenos resultados en rutas de bajo tránsito y por su menor costo, permite solucionar rápidamente temas de conectividad y mejora de calidad de vida de los vecinos

También se tiene que tener en cuenta en la elección, los costos futuros de mantención de la ruta.

El Gerente General de la Empresa Portuaria de Valparaíso, señor Franco Gandolfo, señaló que son una empresa portuaria del Estado y que en los puertos confluyen múltiples actores, tanto públicos como privados. eso es relevante porque los puertos no son solamente aquello que ocurre en el borde costero, que es donde se ve la transferencia de carga, sino que también en los entornos de los puertos se desarrolla una serie de actores que giran en torno a estos procesos logísticos y de transporte. Hay almacenes extraportuarios, hay empresas de transporte, de servicios logísticos, y en la definición que se hace en el cambio normativo respecto justamente del concepto de generador de carga. Por eso llamó a ser cuidadosos en los términos, para considerar a quiénes se va a considerar como generadores de carga.

Ejemplificó que en Valparaíso fluyen al año más de 500.000 camiones de ingreso y salida de carga.

Eso significa más de 500 naves, y eso es todo un movimiento que tiene orígenes en procesos de exportación o en procesos de importación. En ese sentido, su visión en relación a la mirada sobre los cambios normativos, si bien es positiva, creen que, se debe ser cuidadosos no solo en la definición del concepto de generador de carga, sino también en el cómo se implementa esta propuesta legislativa.

Por ejemplo, en Valparaíso habría 18 puntos que tendrían que implementar sistemas y tecnología, en este caso de pesaje, a efecto de dar cumplimiento al proyecto de ley y a la emisión de los certificados que se plantean. Eso es complejo, no solamente desde el punto de vista logístico sino también por los costos que implica.

Planteó que es necesario que la norma contemple necesidad de mantener eficiencia del flujo logístico y necesidades que implicaría de inversión en la zona portuaria, toda vez que existen múltiples operaciones logísticas entre dos o más puntos que implican cambios de camión y rampla. Por lo tanto, se propone analizar modelos centralizados de pesaje donde confluyan flujos para mantener la eficiencia operativa del sistema y minimizar la inversión requerida.

Criticó que se está delegando en un concesionario del puerto, un actor privado, funciones fiscalizadoras y de certificación respecto a obligaciones que son del MOP, de transportistas, despachador y dueño de la carga. En ese sentido, sostuvo que el transporte no es contratado por el concesionario del puerto; la carga no es de propiedad o producida por el concesionario del puerto o por otros actores del sistema; el concesionario del

puerto no es un despachador; el concesionario no transita por las vías públicas; el concesionario del puerto no controla la demanda de la carga que ingresa o sale del puerto, y que el concesionario del puerto emitirá una certificación para un tercero, es decir un servicio.

También que pesar el camión en el ingreso al puerto implica que éste ya generó destrucción sobre las vías públicas. Ante eso planteó mejorar el texto, indicando que para los puertos, el pesaje de ingreso o de exportación, debe venir certificado desde origen por el generador de carga o desde estaciones de pesaje públicas del MOP.

Sostuvo que existen alternativas tecnológicas que eliminan la necesidad de pesar camiones en la salida de los puertos.

Finalmente. Concluyó que el proyecto debe incorporar aspectos de eficiencia y tecnología en los órganos del Estado, porque hasta ahora, la modificación planteada implicaría una afectación importante a la logística portuaria y generaría aumentos indeterminados de costos sobre el comercio exterior que pueden ser superiores a los beneficios deseados.

El Presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile, CNTC, señor Sergio Pérez, señaló que este es un proyecto de ley del año 2012, y que llevamos algunos años de retraso en implementar sistemas de pesaje.

Además de los sistemas de pesaje, la industria del transporte de carga por camión necesita establecer sistemas de largo, de tonelada, etcétera, es decir, modernizarse.

Criticó que hay empresas que vulneran ampliamente la norma. Por ejemplo, en la en la industria de la madera, en la séptima región, hay equipos que cargan 100 toneladas. La industria del tomate carga 80 toneladas. Y el máximo autorizado es de 45 toneladas. Es decir, cargan más del doble. Por lo tanto, falta implementar sistemas modernos de pesaje, pero también falta un sistema de fiscalización.

El Gerente de Desarrollo de Agetrich, señor Carlos Sandoval, hizo presente que llevan bastante tiempo denunciando a camioneros nacionales e internacionales que infringen constante y ampliamente la norma.

Agregó que los camiones argentinos y brasileños tienen barandas metálicas para el transporte de containers, mientras que en Chile se permite que vayan directamente en las rampas, lo que aminora el peso. Asimismo, muchas veces los containers de camiones extranjeros vienen mal estibados, lo que genera accidentes de tránsito, sobre todo al enfrentar las curvas en las cuestas.

El Gerente General de la Asociación Logística de Chile (ALOG), señor Alexis Michea, manifestó que son la única asociación que agrupa a diversos actores de la industria logística de Chile, y no a algún sector en particular.

Destacó el objetivo final del proyecto de ley que es la conservación de la infraestructura vial. Sin embargo, argumentó que no se documentan las estadísticas de prevalencia de camiones con sobrepeso en la vialidad nacional, así como tampoco un análisis costo – beneficio proyectivo que fundamente que fundamente la proporcionalidad de la medida, sino que se citan estudios que estiman ahorros en materias de vialidad, por la existencia de un

sistema de pesaje, pero no por la ampliación del sistema, de manera extensiva, que propone el proyecto.

También criticó que no se abordan los significativos costos que tendría la implementación del proyecto.

Explicó que se mantiene un umbral de 60.000 toneladas por año, para la instancian que va a ser sujeto de la norma, conforme al del DFL 850 de 1997, sin analizar su pertinencia para operaciones logísticas actuales ni tecnologías de construcción implementadas en el intertanto, ya que la situación ha cambiado muchísimo desde la dictación del citado decreto.

Criticó que la extensión y globalidad de la norma propuesta equivale, en la práctica, a un censo permanente de carga de comercio exterior y doméstica para toda instalación que movilice más de 60.000 toneladas al año, cuyo volumen, ejemplificó, equivalente a aproximadamente a unos 5 camiones portacontenedores por día. O sea, no son grandes instalaciones y podrían abarcar desde puertos marítimos hasta centros logísticos, pasando por recintos de bodegaje y potencialmente instalaciones como centros comerciales, carga comercial liviana (con un promedio 5.000 kg por camión), recintos municipales, etcétera; y emplazadas en territorios muy diversos, tales como una bodega en la periferia de una ciudad hasta un retailer emplazado en un centro urbano denso. Esto correspondería a un camión de los comúnmente denominados, “tres cuartos”, que transportan poca carga, pero que sumados, transportan más de 60.000 toneladas en un año, y lo que los transformaría en sujetos obligados del proyecto de ley.

Reiteró que la conservación de activos de infraestructura, tales como la vialidad, es considerada una motivación general atendible. No obstante, la iniciativa genera una serie de riesgos para la actividad económica asociada al movimiento de bienes, tanto directos como indirectos, y crea condiciones para un aumento de costos logísticos y dificultades a la competitividad del país. Por otro lado, generaría costos fiscales adicionales, por control de cumplimiento. Tales riesgos debiesen sopesarse prioritariamente durante el trámite legislativo, con los beneficios esperados, de manera cuantitativa y complementando los principios generales que a la fecha se han documentado.

También estimó que el proyecto debiese incorporar un tratamiento cuidadoso tanto de la tipología diversa de instalaciones logísticas, a nivel nacional, como una distribución clara y eficiente de responsabilidades y sanciones por la toma de decisiones.

Llamó a ser cautelosos en no introducir costos por controles redundantes, como, por ejemplo, en la carga en contenedores de importación sellados, a los que se obliga a varios controles.

Complementariamente, se propone fortalecer mecanismos muestrales, basados en perfiles de riesgo y avanzar en la exploración de herramientas tecnológicas para avanzar en los objetivos del proyecto, por ejemplo, el controlar el peso bruto combinando de datos vehiculares de PRT, con el certificado de contenedores de importación, lo que debiera pasar a ser reconocido normativamente; también el controlar peso por eje estableciendo exigencia en los reglamentos portuarios respecto a la tipología de camiones -no de ejes- que retiran los contenedores de más peso; y, por último, consolidar por camión despachado los datos que manejan algunas empresas logísticas sobre volumetría y peso de paquetes transportados.

Finalmente, manifestó que se debiera convocar también a otros actores sujetos de la norma, incluyendo operadores de aeropuertos y terminales ferroviarios.

El Presidente de la Unión de Transportistas Magallanes Asociación Gremial, UTRAMAG, señor Jaime Cárdenas, expuso apoyado en una presentación en power point. Manifestó que, como asociación, han tomado contacto con transportistas de los Estados Unidos, para estudiar sus avances en la materia. También se han abocado a las problemáticas que hay en Chile, y sobre todo en Argentina, con el largo de las unidades.

Destacó que en los Estados Unidos también tuvieron problemas con los largos excesivos. Sin embargo, llegaron a una conclusión y a una definición, y lo que hicieron fue estandarizar un tipo de semirremolque, de 53 pies. Lo estandarizaron, no importando qué tracto camión lo arrastre, ya sea un camión con trompa o sin trompa. Esa es la propuesta que tienen, como asociación.

Hizo presente, que para lograrlo necesitan de la opinión de los demás gremios, a nivel nacional, y la opinión de los entes técnicos, porque obviamente Chile no es como Estados Unidos, no tenemos las mismas rutas ni la misma infraestructura.

Criticó que la medida actual, de 18.60 metros, es una medida muy antigua, que data de 1995. Eso les está generando demasiados problemas a los transportistas que viajan abasteciendo a la región de Magallanes y a la de Aysén.

El representante de UTRAMAG, señor Marcelo Núñez, hizo presente que en Argentina están teniendo problemas graves, los detienen y los retornan a Osorno. Incluso, en ocasiones, tienen que recurrir a la Subsecretaría de Transportes para que interceda y llame a Buenos Aires para que les liberen los camiones. También, han conversado con el embajador de Argentina, en Santiago, para plantearle el problema. Por eso, señaló que necesitan que se legisle, para ordenar y uniformar el transporte en Chile con una medida más amplia. Esa es, a su juicio, la única manera en que no tengan mayores inconvenientes con las autoridades argentinas y no los detengan, para que sus unidades puedan abastecer y conectar a las regiones de Aysén y de Magallanes con el resto del país.

El Presidente de la Unión de Transportistas Magallanes Asociación Gremial, UTRAMAG, señor Jaime Cárdenas, manifestó que los largos oficiales en Chile son de 20 metros 50 para el camión con acoplado y de 18 metros 60, para los tracto-camión, más el semi.

Destacó que los camiones sin trompa, que son camiones frontales, están discontinuados actualmente en Estados Unidos, por la seguridad de los conductores. Su legislación los obliga a que todos los camiones tienen que ser con trompa.

Concluyó que, como propuesta en Chile, ya que tenemos estos dos tipos de unidades, frontales y con trompa, solicitan estandarizar un tipo de rampla, no importando cuál de las dos unidades uno le pueda enganchar.

Ahora, ¿qué tipo de rampla? Eso hay que dejarlo obviamente a los estudios técnicos y a los experimentados. Obviamente, en conjunto con los gremios, a nivel nacional, para ver qué tipo de unidad se podría estandarizar. ¿Qué logramos con estandarizar un tipo de unidad? Emparejar la cancha y una competencia pareja entre empresas, y no la degeneración.

El presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), señor Juan Araya, expuso apoyado en una presentación en power point. Manifestó su parecer favorable respecto a la iniciativa legal en estudio y consideró totalmente necesario modificar el sistema regulatorio en relación a pesaje de camiones por parte de generadores de carga, puertos y centrales de transferencia.

Agregó que el proyecto recoge bien la obligación legal que tendrán el despachador y el receptor de pesar los vehículos, y que ello implique la generación de un documento que certifique el peso. Lo anterior, a su juicio, se reconoce con claridad en los puntos 1 y 2 del título III del texto del proyecto. Ahora, para dimensionar y poner en contexto este tema, indicó que el parque de camiones en Chile es de 220.000 unidades aproximadamente, y que existe un universo de unas 40.000 empresas de transporte de carga, de ellas el 95% corresponden a pymes y medianas empresas.

Criticó que actualmente, la situación en la fiscalización de pesos y romaneo de vehículos, desde estaciones de carga y/o transferencia, implica, en primer lugar, una desprotección para los transportistas, dado que no pueden intervenir en los tonelajes declarados de contenedores y equipos de carguío; en el segundo, que se mantiene un estatus de injusticia, que hace recaer en el transportista el pago de multas y sanciones, incluido el retiro del vehículo, por un procedimiento del que no es parte y del que carece de injerencia; y, en tercer lugar que los incentivos están mal puestos, ya que se libera de responsabilidad a quien tiene el deber del pesaje.

Finalmente, concluyó que el gremio que representa expresa su respaldo para un trámite ojalá lo más rápido del proyecto de ley en sus trámites constitucionales. Asimismo, solicita considerar en su texto modificaciones que vayan en el siguiente sentido: a) que se libere de responsabilidad y del pago de multas al transportista en caso que de que la carga salga mal pesada del generador, puertos y estaciones de transferencia. b) que la norma que se aplique para el funcionamiento de la romana o sistema de pesaje, sea la que dictamine el Ministerio de Obras Públicas o el organismo competente.

El gerente general de la Asociación de Transportistas de Cargas Chiletransporte AG, señor Javier Insulza, expuso apoyado en una presentación en power point. Señaló que ChileTransporte A.G. es la asociación gremial que reúne a las grandes empresas que cubren los distintos sectores del transporte de carga por carretera en Chile, con el objetivo de constituirse en un agente de cambio y de apoyo a la profesionalización de esta industria y al desarrollo del país, cuidando y fortaleciendo el entorno en cual se desarrollan las empresas de transporte en Chile.

Manifestó el parecer favorable de la asociación que representa respecto del proyecto de ley en estudio, y reparó que es un proyecto de ley ingresado a tramitación hace ya doce años al Congreso Nacional y que abarca tres pilares fundamentales: fiscalización, responsabilidad compartida y generación de datos.

Explicó que el aumento de fiscalización tiene la finalidad de dotar de información al gobierno, en cuanto a los temas que tienen que ver con el transporte de carga. Este es un paso más a la disminución de las multas por peso, competencia desleal y daños de infraestructura vial.

Por su parte, la responsabilidad de los actores de la cadena logística chilena fortalece, en términos de comunicación y generación de estudios, para aumentar la eficiencia de la misma.

Por último, la generación de datos amplía la mirada a la hora de generar políticas públicas.

Finalmente, hizo hincapié en que el proyecto debe considerar las siguientes modificaciones: primero, liberar de responsabilidad y del pago de multas al transportista en caso de que la carga salga mal pesada de los generadores, puertos y estaciones de transferencia, y, segundo, una transición de plazas de pesajes obligatorios a aleatorias, con la mejora en la fiscalización del Transporte de Carga.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A.- DISCUSIÓN GENERAL.

Con el mérito de los fundamentos contenidos en el mensaje y lo expuesto por las autoridades y demás organizaciones invitadas, la señora diputada y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se explicó que el propósito del proyecto de ley es la inclusión de herramientas que permitan proteger a los caminos públicos de los daños que ocasiona el tránsito de los vehículos de carga en razón de sus características particulares, tales como su peso, su largo y su altura. Una de las formas de hacerlo es fortalecer el sistema de autocontrol de peso de vehículos de carga mediante la modificación y complementación de la normativa pertinente, de manera de mejorar el índice de cumplimiento de las normas de pesos por parte de transportistas.

El problema que presenta el marco normativo vigente es que obliga a las empresas generadoras, que producen 60.000 toneladas anuales o más, en cada lugar de embarque o de recepción, a disponer de sistemas de pesaje, con lo cual se ha entendido que quedarían eximidas del cumplimiento de esta obligación aquellas empresas que, sin producir carga en un sentido restringido, sí comprometen el tránsito terrestre. Este sería el caso de los puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro centro de transferencia. Con ello, un alto porcentaje de camiones cargados que transitan por nuestro país no serían fiscalizados por el sistema de autocontrol que establece la ley.

No se considera, por otra parte, sanciones a las empresas generadoras de carga por incumplir la obligación de tener sistemas de pesajes. Y se suma a lo anterior, la inexistencia de deberes activos de información de lo registrado por los distintos sistemas de pesaje para con la autoridad fiscalizadora.

En definitiva, de acuerdo al marco normativo legal y reglamentario vigente, las empresas generadoras de carga están obligadas a mantener un sistema de autocontrol, pero no se contemplan disposiciones orientadas a que dicho sistema facilite e intensifique la fiscalización del cumplimiento del sistema de control para la conservación de los caminos públicos.

De ahí que se propone que ciertas empresas cuya actividad económica depende de la red de caminos públicos de Chile, dado que a través de ella se transportan las mercaderías que generan o despachan, y que, en consecuencia, comprometen el tránsito terrestre de manera importante, estén obligadas a tener un sistema de autocontrol de peso máximo de carga, de forma de ajustar su actividad a la regulación que por medio de este proyecto de ley se propone en aras de la utilización racional de la infraestructura de todos los chilenos. Lo anterior, significa incluir entre las empresas obligadas a todos los centros de transferencia, entre las cuales se encuentran los puertos, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, entre otras. La obligación recaerá en la entidad que materialmente tenga a su cargo la operación de la generación de carga que deba transportarse por caminos públicos, independientemente del título bajo el cual la opere, esto es, sea en calidad de dueño, de concesionaria, arrendataria u otra; considerando sanciones pecuniarias de multa en caso de incumplimiento, de manera de que la aplicación de multas y sanciones administrativas sea exigible obedeciendo a parámetros de igualdad y respeto del debido proceso.

Se establece el deber de información periódica y estandarizada por parte de las empresas generadoras de carga para con la autoridad, con el propósito que esta última sepa donde debe priorizar la fiscalización directa, pueda conocer el estado de cumplimiento de las normas, entre otras acciones y medidas concretas de fiscalización enmarcadas en sus facultades.

En consecuencia, se preceptúa

1. Modificar la definición de empresa generadora de carga de manera que se entiendan obligadas a tener sistemas de pesaje aquellas que realicen un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas anuales o más en cada lugar de embarque o recepción, tales como puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia.

2. Pasan a tener rango legal diversas disposiciones reglamentarias que son fundamentales en el sistema de autocontrol de pesaje, tales como la obligación de las empresas generadoras de carga de emitir un certificado de cumplimiento de la normativa, o como la de registrar el peso de los vehículos de carga en los lugares de embarque o recepción de las empresas generadoras de carga.

3. Detallar la información relevante que deben registrar las empresas generadoras de carga, que incluye el peso de los vehículos de carga, y la negativa del conductor del vehículo de carga a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, si este fuese el caso.

4. Establecer el deber de información de las empresas generadoras de carga para con la autoridad competente, que en este caso es el Departamento Nacional de Pesaje de la Dirección de Vialidad, dependiente del

Ministerio de Obras Públicas, de toda la información que se recabe por la vía del registro que se señala en el punto anterior.

5. Finalmente, establecer sanciones de multa para determinadas acciones indebidas de las empresas generadoras de carga.

Aun cuando hubo un parecer favorable a la iniciativa de ley se sugirió al Ejecutivo realizar más labores en terreno y en horarios de 24 horas - no en horarios de oficina-, y con plazas de pesaje móviles, ya que muchas veces se ha observado a camiones de carga pesado esperando, antes de los pesajes, a que los funcionarios encargados de tales labores terminen con su tarea. También se coincidió en que los controles se realicen más allá de los horarios de oficina, pero, sobre todo, en zonas rurales, ya que estos territorios se ven generalmente afectados por camiones con sobrepeso, que dañan caminos asfaltados y puentes.

Por otro lado, también se reparó como un antecedente a tener en cuenta el peso de los buses, que a veces también sobrepasan los límites máximos, sobre todo en caminos rurales o secundarios. Pueden llevarse a cabo, además, controles aleatorios y nocturnos en caminos aledaños, donde es posible detectar varios incumplimientos a la norma.

La iniciativa de ley fue aprobada en general por unanimidad.

B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964 y del Decreto con Fuerza de Ley N° 206, de 1960.

1) Elimínense los incisos segundo, tercero y cuarto artículo 52°.

El número 1) fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO Y LEONIDAS ROMERO (10X0X0).

2) Sustitúyanse los incisos quinto y sexto del actual artículo 52° por los siguientes nuevos incisos segundo y tercero:

“La multa se impondrá por resolución del Director de Vialidad. La resolución del Director de Vialidad podrá ser reclamada por el infractor dentro del plazo de diez días contados desde su notificación ante el Juez Letrado en lo Civil correspondiente.

La resolución que impone la multa será exigible, y tendrá la calidad de título ejecutivo para dichos efectos, una vez resuelta la reclamación o vencido el plazo para su interposición, según sea el caso.”.

El número 2) fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

3) Suprímese el inciso sexto del artículo 53°.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el numeral 3) por el siguiente:

“3) Para modificar el artículo 53 en el siguiente sentido:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 53°.- Las infracciones a las normas sobre peso máximo de vehículos y carga establecidas en el presente artículo y el siguiente serán castigadas con las multas que a continuación se detallan. Estas se impondrán atendiendo la graduación que a continuación se indica y su conocimiento corresponderá al juez de policía local del lugar donde aquéllas se hubieren cometido Por su parte, el pago de las multas se realizará ante la Tesorería y constituirá un ingreso propio del Ministerio de Obras Públicas.”.

La letra a) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

b) Elimínase en el inciso cuarto la expresión “el conductor,”.

La letra b) de la indicación sustitutiva del número 3) fue rechazada.

VOTARON A FAVOR LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO Y COSME MELLADO. VOTARON EN CONTRA LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS CARLOS BIANCHI, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (5X6X0).

c) Reemplázase en los incisos cuarto, quinto y octavo la expresión “despachador de carga” por “dueño o propietario de la carga” cada vez que aparece.

La letra c) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

d) Elimínase el inciso sexto.

La letra d) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

e) Modifícase el inciso séptimo, que ha pasado a ser sexto, de la siguiente manera:

i. Reemplázase la expresión “Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 31,” por la oración “Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria dispuesta en este artículo,”.

ii. Reemplázase la expresión “despachador de carga” por la frase “dueño o propietario de la carga” cada vez que aparece.

La letra e) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

f) Agrégase en la letra B del inciso octavo, que ha pasado a ser séptimo, entre la expresión “guías de despacho,” y la voz “en el segundo”, la frase “facturas o manifiesto de carga,”.

La letra f) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

g) Agrégase en el inciso undécimo, que ha pasado a ser décimo, luego del punto y aparte que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“Los vehículos motorizados que tengan sentencias condenatorias ejecutoriadas incumplidas deberán dar pago a las multas para obtener permiso de circulación. Corresponderá al municipio certificar lo anterior mediante el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Será responsabilidad del juez de policía local comunicar las sanciones del presente artículo al mencionado registro.”.

La letra g) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

h) Agrégase en el inciso duodécimo, que ha pasado a ser undécimo, antes del punto y aparte, la siguiente oración: “establecidas por el

Ministerio de Obras Públicas o las dimensiones máximas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

La letra h) de la indicación sustitutiva del número 3) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

4) Agrégase el siguiente artículo 53° bis:

Artículo 53° bis.- Las empresas generadoras de carga, entendiéndose por tales las que anualmente producen o reciben 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o de recepción, respectivamente, y aquellas que sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga, de acuerdo con las normas generales de carácter técnico que se establezca por decreto supremo.

b) Registrar la entrada o salida de los vehículos con carga, según corresponda, y su peso. Adicionalmente, la empresa generadora de carga deberá registrar la negativa del conductor de vehículo de carga a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, si este fuese el caso.

c) Remitir la información que recabe por aplicación de la letra b) anterior de manera trimestral al Departamento Nacional de Pesaje de la Dirección de Vialidad. Un decreto supremo expedido por el Ministerio de Obras Públicas determinará la forma en que habrá de remitirse la información que se indica en este literal.

d) Otorgar un certificado de cumplimiento de las normas sobre peso máximo a las que se refiere el artículo 53° si se cumplen las condiciones que la normativa establece en cada caso particular.

La manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje; el otorgamiento del certificado que se señala en la letra d) anterior a pesar que no se cumplan las normas sobre peso máximo del vehículo; la negativa injustificada a otorgar el certificado que se señala en la letra d); y, la negativa a ser fiscalizado por parte de la empresa generadora de carga, serán sancionadas con una multa que podrá ir desde las 50 unidades tributarias mensuales hasta las 100 unidades tributarias mensuales.

El incumplimiento de la obligación señalada en la letra a) será sancionado con una multa que podrá ir desde las 30 unidades tributarias mensuales hasta las 50 unidades tributarias mensuales. El incumplimiento reiterado de esta obligación en un mismo punto de embarque o recepción, será sancionado con la clausura mientras no se subsane la falta. Se entenderá que existe incumplimiento reiterado cuando existan a lo menos tres infracciones

espaciadas por períodos de a lo menos cuatro meses en un plazo no superior a los tres años.

El incumplimiento de la obligación que se establece en la letra c) anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

La operación del sistema de pesaje que se señala en la letra a) sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad, y la operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta se sancionará con multa que podrá ir desde las 2 unidades tributarias mensuales hasta las 15 unidades tributarias mensuales.

Los despachadores de carga, entendiéndose por tales las personas naturales o jurídicas a quienes, en vehículos propios o de terceros les incumbe ordenar el envío de la carga en un vehículo destinado a ese efecto desde un lugar determinado a otro usando los caminos públicos del país, no podrán ordenar el envío de una carga desde una empresa generadora de carga si esta última no otorgase el certificado que se señala en la letra d) anterior respecto del vehículo que la contiene.

El incumplimiento de la obligación dispuesta en el inciso anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

Las multas que se cursen en conformidad a este artículo, se impondrán por resolución del Director de Vialidad, y se tramitarán de conformidad a lo dispuesto en el artículo 52°.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el numeral 4) por el siguiente:

“4) Agrégase el siguiente artículo 53 bis, nuevo:

“Artículo 53° bis.- Las empresas generadoras de carga son aquellas que anualmente producen o reciben 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o de recepción. Por su parte, las empresas de transferencia de carga son aquellas que, sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios o cualquier otro tipo de centro de transferencia.

Un decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas dispondrá las definiciones generales necesarias para la aplicación de este artículo, incluyendo la información mínima del registro de las empresas del inciso anterior; las condiciones de presentación, diseño, construcción y aprobación de los sistemas de pesaje y control; manual de operación y funcionamiento del sistema; las obligaciones de operación, mantenimiento y seguridad de los sistemas; condiciones de remisión o transmisión de información y estándares de seguridad relacionados, contenido de los certificados de pesaje; condiciones de validez y vigencia de estos; condiciones de aprobación de control aleatorio y los rangos de precisión de la básculas de pesaje. Adicionalmente, regulará el soporte y disposición de la información, junto con las normas de seguridad y de transmisión de la información del registro dispuesto en la letra b) del presente artículo.

Tanto las empresas generadoras de carga como las empresas de transferencia de carga definidas en el inciso primero deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Construir, disponer y operar de sistemas de pesaje y control de vehículos de carga, de acuerdo con los diseños aprobados por la Dirección de Vialidad, las normas generales y técnicas que se establezcan por decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas.

b) Implementar un sistema de registro en línea de entrada y/o salida de los vehículos de carga, según corresponda, incluyendo su peso bruto total, por eje y conjunto; los pesos máximos autorizados para la configuración del vehículo de carga; los datos del conductor; la patente del vehículo de carga; y el detalle de la carga. Un decreto supremo regulará el soporte y disposición de la información, junto con las normas de seguridad y de transmisión de la información del mencionado registro. En caso que el conductor del vehículo se negara a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, las empresas del inciso primero deberán registrarlo en el sistema. La negativa del conductor a pesar el vehículo de carga será considerada una infracción gravísima del artículo 53 del presente cuerpo normativo.

c) Disponer del registro de la letra b) mediante un sistema interoperable con aquellos sistemas de control de pesos de la Dirección de Vialidad. Un decreto supremo expedido por el Ministerio de Obras Públicas determinará un contenido mínimo, la periodicidad y la forma en que habrá de remitirse la información que se indica en este literal.

d) Otorgar al conductor, la empresa transportista y al dueño de la carga un certificado en formato digital según los mecanismos, sistemas e información mínima que se detallen en el decreto antes señalado. Lo anterior, dando cuenta de los pesos por eje, conjunto y peso bruto total registrados durante la medición; junto con los pesos máximos autorizados; singularización de la carga; y placa patente del vehículo de carga. Este documento otorga plena fe para acreditar el peso por eje, conjunto y peso bruto total de un transporte terrestre siempre que concuerde con el registro de las letras b) y c) y en tanto mantenga la misma carga y transporte en el trayecto.

La presentación o exhibición de un certificado de la letra d) falsificado será sancionado con multa de 20 unidades tributarias mensuales, según las reglas de los títulos I y III de la ley N° 18.287 que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

La manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje; la negativa injustificada a otorgar el certificado que se señala en la letra d); y la negativa a ser fiscalizado por parte de las empresas del inciso primero, serán sancionadas con una multa que podrá ir desde las 50 unidades tributarias mensuales hasta las 100 unidades tributarias mensuales.

La Dirección de Vialidad tendrá facultades de fiscalización para realizar auditorías del sistema de pesaje y de transmisión de información.

El incumplimiento de la obligación señalada en la letra a) será sancionado con una multa que podrá ir desde las 30 unidades tributarias mensuales hasta las 50 unidades tributarias mensuales. El incumplimiento reiterado de esta obligación en un mismo punto de embarque o recepción será

sancionado con la clausura mientras no se subsane la falta. Se entenderá que existe incumplimiento reiterado cuando existan a lo menos tres infracciones espaciadas por períodos de a lo menos cuatro meses en un plazo no superior a los tres años.

El incumplimiento de la obligación que se establece en la letra c) anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

La operación del sistema de pesaje que se señala en la letra a) sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad y la operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta se sancionará con multa que podrá ir desde las 2 unidades tributarias mensuales hasta las 15 unidades tributarias mensuales.

Las empresas del inciso primero deberán otorgar los certificados que indica la letra d) respecto del vehículo que contenga la carga, previo a su despacho o recepción. Los registros informados a la Dirección de Vialidad de acuerdo con la letra c) del presente artículo otorgarán plena fe para efectuar denuncios e infracciones establecidos en el artículo 53 de esta ley. En caso de fallos en el sistema, estos deberán ser oportunamente informados a la Dirección de Vialidad y presentar un plan de restablecimiento del servicio, con tiempos estimados.

Las empresas del inciso primero deberán pesar todos los vehículos pesados que ingresen o salgan de sus instalaciones de acuerdo con los planes de control aprobados por la Dirección de Vialidad. La Dirección de Vialidad podrá disponer la exención de controles o la formulación de controles especiales cuando estos no supongan un peligro para la infraestructura vial.

En las instalaciones portuarias o ferroviarias en las cuales operen empresas de transferencia de carga que sean titulares de contratos de concesión regidos por ley, las empresas podrán cobrar una tarifa por el servicio de pesaje y entrega del certificado, cuyo valor máximo será determinado por un decreto de los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones. Para el cálculo del valor máximo, se considerarán los costos de inversión, costos de operación y características del mercado.

En caso de detectarse cobros por servicio superiores, serán objeto de sanción grave y castigada con multa por evento de 4,01 a 8,00 unidades tributarias mensuales.

Excepcionalmente, en caso que exista un impacto grave en la logística o exista grave congestión de los puertos u otros centros logísticos se solicitará a la Dirección de Vialidad autorizar temporalmente el paso aleatorio de camiones con el objeto de facilitar la operación. La solicitud deberá ser resuelta por el Director Nacional de Vialidad, mediante resolución fundada.”.”.

La indicación sustitutiva del número 4) fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo transitorio: Las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles transcurrido un año desde su publicación.”

- El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el artículo transitorio por el siguiente:

“Artículo transitorio.- En aquellas instalaciones de transferencia de carga en que existan contratos de concesión regidos por ley, las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles en la medida en que se modifiquen los contratos vigentes o se firmen nuevos contratos al término de las concesiones vigentes.

Para aquellas instalaciones no sujetas al régimen concesional, las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles en el plazo de un año transcurrido desde la publicación de la presente ley.”.

La indicación sustitutiva de la disposición transitoria del proyecto de ley fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO; Y LOS DIPUTADOS RENÉ ALINCO, CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JUAN ANTONIO COLOMA, JUAN IRARRÁZAVAL, COSME MELLADO, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (11X0X0).

C.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- El número 1), letra b) de la indicación del ejecutivo:

“b) Elimínase en el inciso cuarto la expresión “el conductor,”.

2.- El número 4) del Artículo primero del texto del mensaje:

4) Agrégase el siguiente artículo 53° bis:

“Artículo 53° bis.- Las empresas generadoras de carga, entendiéndose por tales las que anualmente producen o reciben 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o de recepción, respectivamente, y aquellas que sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más, en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios, y cualquier otro tipo de centro de transferencia, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Disponer de sistemas de pesaje de vehículos de carga, de acuerdo con las normas generales de carácter técnico que se establezca por decreto supremo.

b) Registrar la entrada o salida de los vehículos con carga, según corresponda, y su peso. Adicionalmente, la empresa generadora de carga deberá registrar la negativa del conductor de vehículo de carga a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, si este fuese el caso.

c) Remitir la información que recabe por aplicación de la letra b) anterior de manera trimestral al Departamento Nacional de Pesaje de la

Dirección de Vialidad. Un decreto supremo expedido por el Ministerio de Obras Públicas determinará la forma en que habrá de remitirse la información que se indica en este literal.

d) Otorgar un certificado de cumplimiento de las normas sobre peso máximo a las que se refiere el artículo 53° si se cumplen las condiciones que la normativa establece en cada caso particular.

La manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje; el otorgamiento del certificado que se señala en la letra d) anterior a pesar que no se cumplan las normas sobre peso máximo del vehículo; la negativa injustificada a otorgar el certificado que se señala en la letra d); y, la negativa a ser fiscalizado por parte de la empresa generadora de carga, serán sancionadas con una multa que podrá ir desde las 50 unidades tributarias mensuales hasta las 100 unidades tributarias mensuales.

El incumplimiento de la obligación señalada en la letra a) será sancionado con una multa que podrá ir desde las 30 unidades tributarias mensuales hasta las 50 unidades tributarias mensuales. El incumplimiento reiterado de esta obligación en un mismo punto de embarque o recepción, será sancionado con la clausura mientras no se subsane la falta. Se entenderá que existe incumplimiento reiterado cuando existan a lo menos tres infracciones espaciadas por períodos de a lo menos cuatro meses en un plazo no superior a los tres años.

El incumplimiento de la obligación que se establece en la letra c) anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

La operación del sistema de pesaje que se señala en la letra a) sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad, y la operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta se sancionará con multa que podrá ir desde las 2 unidades tributarias mensuales hasta las 15 unidades tributarias mensuales.

Los despachadores de carga, entendiéndose por tales las personas naturales o jurídicas a quienes, en vehículos propios o de terceros les incumbe ordenar el envío de la carga en un vehículo destinado a ese efecto desde un lugar determinado a otro usando los caminos públicos del país, no podrán ordenar el envío de una carga desde una empresa generadora de carga si esta última no otorgase el certificado que se señala en la letra d) anterior respecto del vehículo que la contiene.

El incumplimiento de la obligación dispuesta en el inciso anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

Las multas que se cursen en conformidad a este artículo, se impondrán por resolución del Director de Vialidad, y se tramitarán de conformidad a lo dispuesto en el artículo 52°.”.

3.- La disposición transitoria del texto del mensaje:

“Artículo transitorio: Las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles transcurrido un año desde su publicación.”.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964 y del decreto con fuerza de ley N° 206, de 1960.

1) En su artículo 52:

i.- Elimínense los incisos segundo, tercero y cuarto.

ii.- Sustitúyanse los incisos quinto y sexto, por los siguientes incisos segundo y tercero, nuevos:

“La multa se impondrá por resolución del Director de Vialidad. La resolución del Director de Vialidad podrá ser reclamada por el infractor dentro del plazo de diez días contados desde su notificación ante el juez letrado en lo civil correspondiente.

La resolución que impone la multa será exigible, y tendrá la calidad de título ejecutivo para dichos efectos, una vez resuelta la reclamación o vencido el plazo para su interposición, según sea el caso.”.

2) En su artículo 53:

i.- Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

“Artículo 53°.- Las infracciones a las normas sobre peso máximo de vehículos y carga establecidas en el presente artículo y el siguiente serán castigadas con las multas que a continuación se detallan. Estas se impondrán atendiendo la graduación que a continuación se indica y su conocimiento corresponderá al juez de policía local del lugar donde aquéllas se hubieren cometido Por su parte, el pago de las multas se realizará ante la Tesorería y constituirá un ingreso propio del Ministerio de Obras Públicas.”.

ii.- Reemplázase en los incisos cuarto, quinto y octavo la expresión “despachador de carga” por “dueño o propietario de la carga” cada vez que aparece.

iii.- Elimínase el inciso sexto.

iv.- Modifícase el inciso séptimo, que ha pasado a ser sexto, de la siguiente manera:

a.- Reemplázase la expresión “Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 31,” por la oración “Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria dispuesta en este artículo,”.

b.- Reemplázase la expresión “despachador de carga” por la frase “dueño o propietario de la carga” cada vez que aparece.

c.- Agrégase en la letra B del inciso octavo, que ha pasado a ser séptimo, entre la expresión “guías de despacho,” y la voz “en el segundo”, la frase “facturas o manifiesto de carga,”.

d.- Agrégase en el inciso undécimo, que ha pasado a ser décimo, luego del punto y aparte que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración:

“Los vehículos motorizados que tengan sentencias condenatorias ejecutoriadas incumplidas deberán dar pago a las multas para obtener permiso de circulación. Corresponderá al municipio certificar lo anterior mediante el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Será responsabilidad del juez de policía local comunicar las sanciones del presente artículo al mencionado registro.”.

e.- Agrégase en el inciso duodécimo, que ha pasado a ser undécimo, antes del punto y aparte, la siguiente oración:

“establecidas por el Ministerio de Obras Públicas o las dimensiones máximas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

3) Agrégase el siguiente artículo 53 bis, nuevo:

“Artículo 53° bis.- Las empresas generadoras de carga son aquellas que anualmente producen o reciben 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o de recepción. Por su parte, las empresas de transferencia de carga son aquellas que, sin producir carga, realizan un giro o actividad que anualmente comprometa el tránsito terrestre de carga en 60.000 toneladas o más en cada lugar de embarque o recepción, tales como empresas operadoras o concesionarias de servicios de transferencia de carga en puertos marítimos, lacustres y terrestres, aeropuertos, bodegas, terminales rodoviarios y ferroviarios o cualquier otro tipo de centro de transferencia.

Un decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas dispondrá las definiciones generales necesarias para la aplicación de este artículo, incluyendo la información mínima del registro de las empresas del inciso anterior; las condiciones de presentación, diseño, construcción y aprobación de los sistemas de pesaje y control; manual de operación y funcionamiento del sistema; las obligaciones de operación, mantenimiento y seguridad de los sistemas; condiciones de remisión o transmisión de información y estándares de seguridad relacionados, contenido de los certificados de pesaje; condiciones de validez y vigencia de estos; condiciones de aprobación de control aleatorio y los rangos de precisión de la básculas de pesaje. Adicionalmente, regulará el soporte y disposición de la información, junto con las normas de seguridad y de transmisión de la información del registro dispuesto en la letra b) del presente artículo.

Tanto las empresas generadoras de carga como las empresas de transferencia de carga definidas en el inciso primero deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Construir, disponer y operar de sistemas de pesaje y control de vehículos de carga, de acuerdo con los diseños aprobados por la Dirección de Vialidad, las normas generales y técnicas que se establezcan por decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas.

b) Implementar un sistema de registro en línea de entrada y/o salida de los vehículos de carga, según corresponda, incluyendo su peso bruto total, por eje y conjunto; los pesos máximos autorizados para la configuración del vehículo de carga; los datos del conductor; la patente del vehículo de carga; y el detalle de la carga. Un decreto supremo regulará el soporte y disposición de la información, junto con las normas de seguridad y de

transmisión de la información del mencionado registro. En caso que el conductor del vehículo se negara a pesarlo en el sistema de pesaje de la empresa generadora de carga, las empresas del inciso primero deberán registrarlo en el sistema. La negativa del conductor a pesar el vehículo de carga será considerada una infracción gravísima del artículo 53 del presente cuerpo normativo.

c) Disponer del registro de la letra b) mediante un sistema interoperable con aquellos sistemas de control de pesos de la Dirección de Vialidad. Un decreto supremo expedido por el Ministerio de Obras Públicas determinará un contenido mínimo, la periodicidad y la forma en que habrá de remitirse la información que se indica en este literal.

d) Otorgar al conductor, la empresa transportista y al dueño de la carga un certificado en formato digital según los mecanismos, sistemas e información mínima que se detallan en el decreto antes señalado. Lo anterior, dando cuenta de los pesos por eje, conjunto y peso bruto total registrados durante la medición; junto con los pesos máximos autorizados; singularización de la carga; y placa patente del vehículo de carga. Este documento otorga plena fe para acreditar el peso por eje, conjunto y peso bruto total de un transporte terrestre siempre que concuerde con el registro de las letras b) y c) y en tanto mantenga la misma carga y transporte en el trayecto.

La presentación o exhibición de un certificado de la letra d) falsificado será sancionado con multa de 20 unidades tributarias mensuales, según las reglas de los títulos I y III de la ley N° 18.287 que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

La manipulación del sistema de pesaje con el propósito de alterar los datos que éste arroje; la negativa injustificada a otorgar el certificado que se señala en la letra d); y la negativa a ser fiscalizado por parte de las empresas del inciso primero, serán sancionadas con una multa que podrá ir desde las 50 unidades tributarias mensuales hasta las 100 unidades tributarias mensuales.

La Dirección de Vialidad tendrá facultades de fiscalización para realizar auditorías del sistema de pesaje y de transmisión de información.

El incumplimiento de la obligación señalada en la letra a) será sancionado con una multa que podrá ir desde las 30 unidades tributarias mensuales hasta las 50 unidades tributarias mensuales. El incumplimiento reiterado de esta obligación en un mismo punto de embarque o recepción será sancionado con la clausura mientras no se subsane la falta. Se entenderá que existe incumplimiento reiterado cuando existan a lo menos tres infracciones espaciadas por períodos de a lo menos cuatro meses en un plazo no superior a los tres años.

El incumplimiento de la obligación que se establece en la letra c) anterior será sancionado con una multa que podrá ir desde las 15 unidades tributarias mensuales hasta las 30 unidades tributarias mensuales.

La operación del sistema de pesaje que se señala en la letra a) sin la autorización previa de la Dirección de Vialidad y la operación de un sistema descalibrado o que se encuentre funcionando de manera deficiente o inexacta se sancionará con multa que podrá ir desde las 2 unidades tributarias mensuales hasta las 15 unidades tributarias mensuales.

Las empresas del inciso primero deberán otorgar los certificados que indica la letra d) respecto del vehículo que contenga la carga, previo a su despacho o recepción. Los registros informados a la Dirección de Vialidad de acuerdo con la letra c) del presente artículo otorgarán plena fe para efectuar denuncios e infracciones establecidos en el artículo 53 de esta ley. En caso de fallos en el sistema, estos deberán ser oportunamente informados a la Dirección de Vialidad y presentar un plan de restablecimiento del servicio, con tiempos estimados.

Las empresas del inciso primero deberán pesar todos los vehículos pesados que ingresen o salgan de sus instalaciones de acuerdo con los planes de control aprobados por la Dirección de Vialidad. La Dirección de Vialidad podrá disponer la exención de controles o la formulación de controles especiales cuando estos no supongan un peligro para la infraestructura vial.

En las instalaciones portuarias o ferroviarias en las cuales operen empresas de transferencia de carga que sean titulares de contratos de concesión regidos por ley, las empresas podrán cobrar una tarifa por el servicio de pesaje y entrega del certificado, cuyo valor máximo será determinado por un decreto de los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones. Para el cálculo del valor máximo, se considerarán los costos de inversión, costos de operación y características del mercado.

En caso de detectarse cobros por servicio superiores, serán objeto de sanción grave y castigada con multa por evento de 4,01 a 8,00 unidades tributarias mensuales.

Excepcionalmente, en caso que exista un impacto grave en la logística o exista grave congestión de los puertos u otros centros logísticos se solicitará a la Dirección de Vialidad autorizar temporalmente el paso aleatorio de camiones con el objeto de facilitar la operación. La solicitud deberá ser resuelta por el Director Nacional de Vialidad, mediante resolución fundada.

ARTÍCULO TRANSITORIO.- En aquellas instalaciones de transferencia de carga en que existan contratos de concesión regidos por ley, las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles en la medida en que se modifiquen los contratos vigentes o se firmen nuevos contratos al término de las concesiones vigentes.

Para aquellas instalaciones no sujetas al régimen concesional, las disposiciones contempladas en esta ley se harán exigibles en el plazo de un año transcurrido desde la publicación de la presente ley.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 07 de julio de 2025.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 20 de enero; 11 y 18 de marzo; 8 de abril; 3 de junio, y 2 de julio, todas de 2025, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y los diputados señores René Alinco, Carlos Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión