

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

BOLETÍN N° 14.096-15

HONORABLE SENADO:

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

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por tratarse de una iniciativa con discusión inmediata -además de contener un único artículo- la Comisión la discutió en general y en particular a la vez.

Cabe hacer presente que, en un comienzo, el proyecto fue remitido, para su estudio, a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, con fecha 24 de marzo de 2021, la Sala resolvió derivarlo a la Comisión de Obras Públicas.

Concurrieron, especialmente invitados:

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

Del Ministerio de Obras Públicas: el asesor legislativo, señor Nicolás Rodríguez.

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

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Extender, nuevamente, hasta el 31 de diciembre del año en curso, la vigencia del período dispuesto para acceder al beneficio de

extinción de las multas aplicadas por circular sin dispositivo TAG habilitado en las vías concesionadas, o por no cancelar las tarifas o peajes asociados a dicho tránsito, mediante el pago del menor valor entre el veinte por ciento del importe total de las sanciones y las 100 Unidades Tributarias Mensuales.

- - -

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

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

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

- Decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

Mensaje de su Excelencia el Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique.

I. ANTECEDENTES

El texto consigna que el día 29 de febrero de 2020 fue publicada la ley N° 21.213 que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas.

Enuncia que, a través de esta ley, se incorporó un inciso segundo, nuevo, al artículo 114 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia. De esa manera, precisa, se limitó el número máximo de multas a los vehículos que transitan sin un dispositivo electrónico habilitado (comúnmente llamado "TAG") u otro sistema complementario, por un camino público con sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, dentro de un día calendario. Remarca que el nuevo inciso estableció que, de cometerse dos o más contravenciones a la prohibición contenida en el artículo 114 de la Ley de Tránsito en un día calendario, solo se considerará la primera para todos los

efectos legales, evitando así que el automóvil que circula sin TAG cometa una infracción por cada autopista que utilice.

Enseguida, explica que la ley N° 21.213 introdujo un nuevo inciso tercero al artículo 24 de la ley N° 18.287 -que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local-, el cual tuvo por objeto facilitar la declaración de la prescripción de las multas relacionadas con infracciones a la Ley de Tránsito y con las faltas del artículo 42 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas. Según este último precepto, ahonda, el juez aplicará una sanción pecuniaria cuando el usuario de una obra dada en concesión sea condenado al pago de su tarifa o peaje. Para ello, el inciso agregado señala que los Juzgados de Policía Local deben tener a disposición del público formularios para solicitar la prescripción de las multas referidas, especifica.

Constata que, por último, la ley N° 21.213 establece, en su artículo transitorio, que las multas por transgresiones a los artículos 114 de la Ley de Tránsito y 42 de la Ley de Concesiones asociadas a una misma placa patente en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación, que hubiesen sido informadas a dicho registro hasta el 30 de noviembre de 2019 y que no se encontrasen extinguidas por prescripción o pago a la fecha de su publicación, podrían expirar cancelando el menor monto entre el veinte por ciento del importe total de las sanciones dinerarias y las 100 Unidades Tributarias Mensuales, cumpliendo con los demás requisitos legales.

Con esta medida, manifiesta, se buscó limitar multas que parecían excesivas y otorgar facilidades para la renovación de los respectivos permisos de circulación, con el objeto de reincorporar a usuarios que estaban fuera del sistema, ya que generaba un impacto en los ingresos municipales. Asimismo, detalla que la ley N° 21.213 determinó que este beneficio estaría vigente por seis meses a contar de la fecha de su publicación; esto es, hasta el 29 de agosto de 2020.

A continuación, relata que el día 21 de septiembre de 2020 se publicó la ley N° 21.268, que modifica la disposición transitoria de la ley N° 21.213, para extender su vigencia, entre otras materias. De ese modo, el plazo de seis meses se prolongó a diez. Puntualiza que las restricciones de desplazamiento ordenadas por la autoridad sanitaria en el contexto del combate de la pandemia de COVID-19 -como cuarentenas y cordones sanitarios- hicieron recomendable ampliar la duración del régimen de descuento del artículo transitorio de la ley N° 21.213. Acota que el propósito fue favorecer a las personas; resguardar la salud pública al asegurar mayor tiempo para poner en práctica la norma, evitando aglomeraciones que podrían incidir en el aumento de los contagios, y permitir a los municipios recaudar los recursos provenientes de la obtención de los permisos de circulación, los cuales, en el contexto actual, son especialmente necesarios.

De conformidad con lo anterior, plantea, el término para optar al beneficio en comento se amplió por un período de 4 meses; es decir, hasta el 29 de diciembre de 2020.

II. OBJETIVO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Menciona que, pese a los esfuerzos desplegados, los efectos de la pandemia del virus denominado coronavirus-2 del síndrome respiratorio agudo grave (SARS-CoV-2), que produce la enfermedad del coronavirus 2019 o COVID-19, continúan sobre la población mundial, y Chile no es la excepción. Subraya que esta realidad ha vuelto menester prorrogar el estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, y las medidas sanitarias de emergencia que restringen el libre desplazamiento de los individuos, como, por ejemplo, confinamientos obligatorios generales y parciales en una gran cantidad de comunas.

Refiriéndose, después, al alcance que ha tenido el beneficio de la ley N° 21.213, según los datos entregados por el Servicio de Registro Civil e Identificación, comunica que, al 29 de diciembre de 2020, de un universo de alrededor de 300.000 patentes que podrían haber optado a él -representativas de aproximadamente 5.700.000 multas-, solo 13.818 -vinculadas a 134.106 sanciones pecuniarias- celebraron convenios con las municipalidades.

En atención a que el ejercicio de este derecho ha sido difícil, sostiene que es aconsejable prolongar nuevamente la vigencia del período para extinguir las multas, mediante el pago del menor monto entre el veinte por ciento del importe total de las aludidas sanciones y las 100 Unidades Tributarias Mensuales.

De ahí que propone extender la duración del término para invocar el beneficio hasta el 31 de diciembre de 2021. Postula que esta ampliación, por un lado, otorga holgura suficiente para que se den, en las distintas comunas, las condiciones sanitarias que posibiliten el trámite pertinente y, por otro, cubre los plazos de renovación del permiso de circulación del año 2021, relativos a los distintos tipos de vehículos. Finalmente, hace hincapié que en la prórroga permitirá a un mayor número de potenciales destinatarios acceder al régimen de descuento y, además, evitará la aglomeración de personas -cuando la diligencia correspondiente se deba efectuar presencialmente-, a la vez que favorecerá la obtención de más recursos derivados de los permisos de circulación por parte de las municipalidades.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Al comenzar el debate, **la Comisión** tuvo presente que el propósito de la iniciativa consiste en ampliar hasta el 31 de diciembre del año en curso el plazo dispuesto para acceder a la extinción de las multas aplicadas por transitar sin TAG habilitado en las vías concesionadas, o por no cancelar las tarifas o peajes correspondientes a la mencionada circulación, en virtud del pago del menor valor entre el veinte por ciento del valor total de las sanciones y las 100 UTM. Es del caso consignar que las multas que abarca la proposición de ley son aquellas que fueron informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación hasta el 30 de noviembre de 2019.

Cabe recordar que, de conformidad con el tenor original de la ley N° 21.213, el beneficio podía ser invocado hasta el día 29 de agosto de 2020, fecha que fue extendida hasta el 29 de diciembre del mismo año, en virtud de la ley N° 21.268.

Sobre el particular, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señor Jorge Jaramillo**, relató que al 29 de diciembre de 2020, de 300.000 usuarios que se podrían haber acogido al régimen de descuento -que acumulan aproximadamente 5.700.000 sanciones-, solo 13.818 personas -que representan 134.106 multas- lo habían hecho efectivamente.

A su parecer, las bajas tasas de avance se deben, fundamentalmente, a las restricciones de desplazamiento que ha implicado la pandemia de COVID-19. Pese a que los convenios de pago correspondientes se pueden celebrar electrónicamente, mucha gente aún prefiere la tramitación presencial, agregó. De ahí que abogó por la aprobación del proyecto, el cual otorgará holgura suficiente de tiempo para que los interesados extingan las multas, sin que se produzcan aglomeraciones en las municipalidades.

Puso de relieve que es una medida de gran utilidad para los conductores de automóviles, ya que regularizarán su situación y estarán en condiciones de renovar los permisos de circulación. Asimismo, destacó que es un beneficio paralelo a las facilidades que las empresas concesionarias ofrecen a sus clientes para la cancelación de deudas.

A continuación, **la Honorable Senadora señora Aravena** solicitó mayor información acerca de los motivos que explicarían la mínima aplicación que ha tenido, en la práctica, la rebaja del valor de las sanciones. Llamó su atención que, siendo un asunto que favorece a la ciudadanía, haya despertado poco interés, y coligió que debe haber otros factores que influyan en tal resultado, como escaso nivel de conocimiento, insuficiente difusión o excesiva complejidad del procedimiento. De ser así, no basta con expandir la vigencia de la norma, sentenció.

Toda política pública se mide por su impacto; entonces, es imprescindible examinar cuáles son las razones que hay tras esta realidad, argumentó. En su opinión, es importante recoger las apreciaciones de las autoridades edilicias y de los juzgados de policía local, porque son actores trascendentes del sistema.

En la misma línea, **el Honorable Senador señor De Urresti** juzgó que, necesariamente, debe haber otros inconvenientes -más allá de los propios de la emergencia sanitaria- que ocasionen la baja adhesión que ha mostrado el régimen de descuento. Consultó a los representantes del Ejecutivo si, además de la prórroga en discusión, se han estudiado otras innovaciones que contribuyan a corregir este panorama.

En el marco de la pandemia que se ha prolongado por más de un año, ahondó, amplios sectores de la sociedad han solicitado facilidades para la cancelación de diversas clases de deudas, de manera que cuesta comprender el ínfimo grado de utilización del beneficio. Tal vez, es menester corregir el aspecto comunicacional o simplificar la tramitación, reflexionó.

Adicionalmente, preguntó si se han desarrollado conversaciones con las autoridades comunales en torno a este tema. Añadió que los convenios de pago son celebrados con las municipalidades, subrayando que, además, son estas entidades las que han visto disminuidos sus ingresos por concepto de permisos de circulación.

Compartió las aprensiones formuladas por Sus Señorías **el Honorable Senador señor Guillier**.

En lo tocante a las observaciones de Sus Señorías, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones** reconoció que, durante la primera fase de vigencia de la medida, hubo un avance muy lento en su implementación, lo que mejoró considerablemente luego de la primera prolongación del plazo.

Arguyo que, al comienzo, las municipalidades se enfrentaron a algunas complicaciones asociadas a la coordinación, las cuales fueron superadas con el tiempo. Actualmente, estimó, en las comunas sí están dadas las condiciones para una gestión más veloz de los convenios y para una mayor difusión de la información pertinente, con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas.

Después, hizo hincapié en la relevancia que este asunto reviste para las instituciones municipales: los usuarios que han sido castigados con multas elevadas no las pagan, y ello ha impedido que renueven sus permisos de circulación, afectando el presupuesto local.

En lo que concierne a la adopción de soluciones distintas a la ampliación del término, sostuvo que la ley N° 21.268 permitió a las personas que cancelan al contado las sanciones dinerarias -con la correspondiente rebaja- no firmar un convenio, y ejecutar el trámite simplificadamente por medios electrónicos.

En definitiva, postuló que los inconvenientes derivados de la emergencia sanitaria son la principal causa de la escasa aplicación del beneficio y que la prórroga en revisión se traducirá en mejores resultados.

A su turno, **el asesor legislativo del Ministerio de Obras Públicas, señor Nicolás Rodríguez**, expuso que el tenor original de la regulación contemplaba un lapso bastante acotado para la implementación del régimen, el cual coincidió con la peor etapa de la primera ola de contagios de COVID-19. Con posterioridad, detalló, se extendió el plazo, pero el período adicional fue bastante breve y no generó los efectos deseados.

En esta oportunidad, en cambio, se está planteando una prolongación que abarca todo el año 2021, lo que abrirá una ventana de tiempo de mayor duración para alcanzar los objetivos fijados. Además, adujo que la época en que se está tramitando esta iniciativa resulta ideal, pues coincide con la renovación de los permisos de circulación, momento en que la gente recuerda las sanciones adeudadas.

Admitió que, en el pasado, faltó poner énfasis en comunicar las ventajas de la medida y que, en lo sucesivo, el Ministerio tendrá que llevar a cabo un trabajo importante de divulgación, en conjunto con las secretarías regionales ministeriales y los organismos comunales. No obstante, precisó que se trata de una labor comunicacional que escapa al ámbito legislativo.

Complementando lo anterior, **la Directora General de Concesiones (S), señora Marcela Hernández**, señaló que será positivo realizar nuevos esfuerzos junto a las asociaciones de municipalidades, con la finalidad de obtener una retroalimentación que posibilite identificar la totalidad de los factores que han incidido en el bajo avance del beneficio. De ese modo se podrán adoptar mejores decisiones, incluyendo, por cierto, las atinentes a la difusión, indicó.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor Guillier** consultó si el incumplimiento en el pago de las multas repercute en la operatividad de las concesionarias y si, en consecuencia, podría generar un impacto al alza en el valor de las tarifas futuras.

El Honorable Senador señor De Urresti puntualizó que el proyecto en debate podría servir no solo a los conductores de vehículos motorizados, sino que también a las empresas concesionarias.

En ese sentido, preguntó si corresponde legislar acerca de esta materia, o si lo adecuado sería que las compañías, por su cuenta, busquen nuevos mecanismos de cobro.

En lo que atañe a la preocupación de Su Señoría, **el Jefe de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones** aclaró que la proposición de ley no está vinculada a la recaudación del precio a que tienen derecho las mencionadas empresas. Afirmó que son estas las que se encargan de perseguir esas deudas y que han decidido dar ciertas facilidades a sus clientes durante el último tiempo.

La iniciativa en discusión, constató, se refiere a otro ámbito. Contempla como infracción el hecho de circular por vías concesionadas sin un dispositivo TAG, y no cancelar las tarifas o peajes correspondientes al referido tránsito, imponiendo una multa a beneficio fiscal y municipal. Si estas sanciones pecuniarias no han sido pagadas, el usuario no puede renovar su permiso de circulación, profundizó.

Concluido el debate, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor De Urresti, anunció que sometería a votación el proyecto.

- - -

- Puesto en votación el proyecto de ley, fue aprobado, en general y en particular, sin enmiendas, por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Honorables Senadores señora Aravena, señores De Urresti, Guillier y Soria, y señora Von Baer.

- - -

De conformidad a los acuerdos adoptados, la Comisión de Obras Públicas, por la unanimidad de sus miembros, propone aprobar la iniciativa en informe, en los mismos términos en que la despachó la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es del siguiente tenor:

PROYECTO DE LEY:

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

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 14 de abril de 2021, con la asistencia de los Honorables Senadores señor Alfonso De Urresti Longton (Presidente), señora Carmen Gloria Aravena Acuña, señores Alejandro Guillier Álvarez y Jorge Soria Quiroga, y señora Ena Von Baer Jahn.

Valparaíso, a 14 de abril de 2021.

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



MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria

RESUMEN EJECUTIVO

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

BOLETÍN N° 14.096-15

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

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular (5x0).

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

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: discusión inmediata.

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

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

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

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

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

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

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

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

- Decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Valparaíso, a 14 de abril de 2021.



MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria