INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece la exención de pago de peaje de los vehículos de emergencia por rutas concesionadas**.**

BOLETINES Nºs 9.311-09, 9.313-09 y 9.318-15, refundidos

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informar acerca del proyecto de la referencia, iniciado en moción de los Honorables Diputados señora Karla Rubilar Barahona y señores Pedro Browne Urrejola y Joaquín Godoy Ibáñez; señora Alejandra Sepúlveda Orbenes y señores Germán Becker Alvear, René Manuel García García, Fernando Meza Moncada, Diego Paulsen Kehr, Leopoldo Pérez Lahsen, Jorge Rathgeb Schifferli y Germán Verdugo Soto, y señora Loreto Carvajal Ambiado y señores Gustavo Hasbún Selume, Javier Hernández Hernández, Joaquín Lavín León, Javier Macaya Danús, Fernando Meza Moncada, Celso Morales Muñoz, Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Joaquín Tuma Zedán, respectivamente.

El proyecto no contiene normas que requieran un quórum especial de aprobación ni afecta a la organización o a las atribuciones de los tribunales de justicia.

Se hace presente que con fecha 24 de noviembre de 2015 la Sala autorizó a la Comisión de Obras Públicas para discutir en general y en particular el proyecto de ley durante el trámite reglamentario de primer informe.

A las sesiones en que se estudió este asunto asistieron, además de los integrantes de la Comisión, las siguientes personas:

- Del Ministerio de Obras Públicas: El Jefe de la División Jurídica de la Dirección de Vialidad, señor Alfredo Vial; el Jefe de la División Jurídica de la Coordinación de Concesiones, señor Alexander Kliwadenko, y los coordinadores legislativos, señores Zarko Luksic y Felipe Olivares.

- De la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G.: La Gerente General, señora Marcela Allué Nualart; la Directora de Comunicaciones, señora Andrea Aranda; el abogado señor Pedro Guerrero, y el asesor, señor Diego Muñoz.

- Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: Los coordinadores, señora Tamara Gargari y señor Luis Batallé.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional: El analista, señor Hernán Cerda Toro.

- El asesor legislativo del Honorable Senador señor Coloma, señor Álvaro Pillado Irribarra.

- Los asesores legislativos del Honorable Senador señor Horvath, señores Arturo Rodríguez y Maximiliano Thollander.

- - - - - - - -

OBJETIVOS FUNDAMENTALES Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO

En esta iniciativa de ley se propone declarar exentos del pago de peaje en las carreteras concesionadas, a los vehículos de emergencia, para asegurar el tránsito expedito de los mismos cuando estén cubriendo una situación de tal naturaleza. Asimismo, se pretende ampliar el concepto de vehículos de emergencia contenido en la Ley de Tránsito, incorporando a los de las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal y los de las Fuerzas Armadas.

El proyecto está conformado por 3 artículos permanentes.

- - - - - - -

ANTECEDENTES DE DERECHO

El proyecto en informe se vincula con los siguientes cuerpos normativos:

- Decreto 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.

- Decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Justicia, de 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

- Ley N° 18.415, orgánica constitucional de los estados de excepción.

- - - - - - -

ANTECEDENTES DE HECHO

MOCIONES

Boletín N° 9.311-09

La moción consigna, en primer término, que el sistema de concesiones ha sido una de las formas utilizadas para la ejecución de obras públicas fiscales, principalmente infraestructura destinada a la satisfacción de un interés público. La regulación sobre el particular se encuentra radicada principalmente en la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el reglamento respectivo.

Agregan los autores que el referido sistema es el resultado de la relación complementaria de los sectores público y privado, y que es una muestra evidente del principio de subsidiariedad consagrado en la Carta Fundamental. Ello permite, entre otros fines, obtener financiamiento del sector privado para solucionar el déficit de infraestructura pública del país, así como entregar a los concesionarios la gestión y mantenimiento de la infraestructura pública.

En septiembre del año 2011, acotan los firmantes de la moción, el entonces Ministro de Obras Públicas firmó un protocolo con la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G., con el objeto de asegurar el libre tránsito de vehículos de emergencia en carreteras, y evitar que éstos se detengan para pagar peaje; se pretendía garantizar el transito ágil y fluido de este tipo de vehículos cuando se dirigiesen al auxilio de terceros. Lo anterior fue motivado con ocasión de eventos lamentables, en los cuales bomberos vio retrasada su llegada al siniestro que debían atender, por detenerse a efectuar dicho pago, lo que dejó en evidencia la necesidad de fortalecer un concepto más alto, de interés público, y demostró la precariedad de instrumentos voluntarios, como un "protocolo", para su materialización.

Si bien lo anterior, sostienen los señores Diputados, no importa la gratuidad del peaje, sino más bien el libre tránsito, en la mayoría de los casos las propias empresas concesionarias condonan el pago del peaje. En el caso particular de los bomberos, éstos, en general, no pagan el valor respectivo, sino que

emiten en su lugar un certificado de donación en favor de la empresa concesionaria.

Postulan los autores que la presente iniciativa de ley no afecta derechos adquiridos, pues no establece de forma previa la gratuidad ni el paso liberado de vehículos de emergencia, lo no se contempló en los contratos de concesión de las carreteras y vías concesionadas ni está comprendido en la ley imperante al momento de su celebración.

En cuanto al principio de intangibilidad de los contratos, se esgrime en la moción que la especial naturaleza del contrato de concesión de obra pública permite que para satisfacer el interés público se pueda exigir la modificación de las condiciones de explotación, lo que, consecuencialmente, determinará la necesidad de restablecer el equilibrio económico financiero entre las partes. En el mismo sentido, sentencian que la eventual aprobación del proyecto de ley en estudio no significará un mayor costo para el concesionario.

En razón de lo anterior, y en el entendido de que las empresas concesionarias con contratos vigentes al momento de la publicación de la presente iniciativa podrían invocar la irretroactividad de las normas legales, los autores concluyen que, por el contrario, sería perfectamente posible que el Estado, en aras de la satisfacción del interés público, aplique las disposiciones de este proyecto una vez convertido en ley, sin que por ello se deba pagar indemnización alguna, pues en nada se afectan los derechos previamente adquiridos.

Boletín N° 9.313-09

Esta iniciativa consigna que los vehículos de emergencia, utilizados por Bomberos, Carabineros, Servicios de Salud públicos y privados, Policía de Investigaciones, brigadas de la Corporación Nacional Forestal y los de las Fuerzas Armadas que transitan por las vías concesionadas en sus desplazamientos de ida y regreso a los diversos requerimientos urgentes de la población, deben contar con facilidades que les permitan evitar que su paso por plazas de peaje sea impedido o dilatado por no contar con el dinero suficiente para pagar la tarifa o simplemente demorado por tener que persuadir a los funcionarios operadores de plazas de peaje acerca de la real gravedad de la emergencia a la que se dirigen.

Agrega la moción que ese problema se ha suscitado en numerosas ocasiones y, recientemente, ha sido denunciado por diversas autoridades, funcionarios y voluntarios que deben desplazase con sus equipos a emergencias a las que son llamados a concurrir, ya que han

debido enfrentar a operarios que, con una evidente falta de comprensión acerca de los perjuicios que pueden provocar dilaciones, obstaculizan el rápido desplazamiento de los vehículos de emergencia.

Enfatizan los autores que, si bien es cierto que las concesionarias actúan dentro del marco legal, el cobro de peaje y detención obligada a los vehículos de emergencia constituye una situación irracional y perjudicial, en el entendido de que su misión es ayudar a personas y salvar vidas y bienes públicos y privados, constituyendo la rapidez y prontitud elementos indispensables para lograr la debida eficacia en su labor.

Concluyen su argumentación haciendo presente que en ocasiones, por la magnitud, repercusiones y complejidad de los desastres y la devastación consecuente, resulta necesario también recurrir a servicios especializados de rescate, combate de siniestros y de ayuda y control de las poblaciones afectadas, como por ejemplo, a las brigadas y voluntarios de la Corporación Nacional Forestal y al personal de las Fuerzas Armadas, quienes también se desplazan en vehículos que deben ser considerados como vehículos de emergencia.

Boletín N° 9.318-15

El proyecto propuesto en esta moción plantea que los eventos de la naturaleza constituyen sucesos trágicos que han propiciado destrucción y muerte en la infraestructura nacional y en la población, hechos que cada cierto tiempo enlutan al país, haciendo al mismo tiempo brotar lo mejor de cada persona, esto es, la solidaridad, la sensibilidad ante el dolor ajeno y la eficacia de las gestiones destinadas a controlar sus efectos negativos. Tales características constituyen elementos que imprimen un claro sello de nación, que compromete a todos los habitantes del territorio con el presente y futuro de la patria.

Es así, postulan los autores, que inundaciones, terremotos, tsunamis, temporales de lluvia y viento e incendios, entre otros desastres, ponen en marcha un sistema de acción que va en auxilio de todas aquellas personas que resultan damnificadas por tales desastres de la naturaleza. Dicho sistema se encuentra constituido, entre otros medios, por los denominados vehículos de emergencia, que define el número 43) del artículo 2° de la ley 18.290, Ley de Tránsito, como aquellos *"pertenecientes a Carabineros de Chile e Investigaciones, al Cuerpo de Bomberos* y *las ambulancias de las instituciones fiscales o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente".*

Argumentan los firmantes de la moción que, en ese orden de cosas, para un desempeño eficaz y

expedito de las instituciones descritas anteriormente, se requiere un conjunto de condiciones capaces de determinar marcos de acción suficientemente dúctiles. Añaden que el ordenamiento jurídico rescata ese objetivo en diversas disposiciones diseminadas en la Ley de Tránsito y en otras normativas legales y reglamentarias.

En virtud de lo expuesto, los autores de la iniciativa de ley consigan que resulta ilógico -y en algunos casos incluso ilegal- que con ocasión de emergencias de diversa consideración los vehículos que concurren a remediarlas deban detenerse en cada plaza de peaje que encuentran en su ruta, toda vez que se trata de vehículos que gozan de un estatuto jurídico diferenciado, en virtud de la importante labor que desempeñan y que, en ese contexto, gozan de un derecho preferente de paso, el cual debe operar para todos los efectos prácticos, es decir, no sólo en materia de señales del tránsito, como son los semáforos o discos pare o ceda el paso, sino en cualquier hipótesis de detención que signifique un obstáculo a su labor.

En definitiva, quienes suscriben el proyecto de ley concuerdan en la idea de que es fundamental que nada entorpezca el accionar de los vehículos de emergencia y para ello el objetivo de la presente moción es establecer la prohibición de impedir u obstaculizar el tránsito de tales vehículos, ni aún a pretexto de circunstancias legales o administrativas, estableciendo asimismo sanciones para quienes no respeten dichas normas.

- - - - -

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS

La iniciativa de ley se estructura en 3 artículos permanentes.

El **artículo 1°** introduce dos modificaciones en el decreto N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del mismo Ministerio, de 1991, ley de Concesiones de Obras Públicas.

La primera de ellas, que agrega dos incisos finales al artículo 11, establece que estarán exentos del pago de peaje los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2°, número 43), de la Ley de Tránsito, cuando se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Se presume que estos vehículos se encuentran atendiendo una situación de emergencia cuando se trasladan con balizas o sirenas encendidas, en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucionales que les permitan utilizar dichos sistemas de alerta y sonido. Asimismo, se consigna que ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar

el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje.

La segunda, en tanto, agrega en el artículo 42 un inciso final, nuevo, que establece las sanciones a las que estarán expuestas las empresas concesionarias que no dieren cumplimiento a lo dispuesto en los incisos agregados al artículo 11, antes señalados.

El **artículo 2°** faculta al Ministerio de Obras Públicas para celebrar los correspondientes convenios complementarios a los contratos de concesión vigentes, a fin de incorporar las condiciones contenidas en las presentes modificaciones mediante los mecanismos que la ley de Concesiones de Obras Públicas establece. Asimismo, podrá incorporar estas condiciones en los futuros contratos.

Finalmente, el **artículo 3°** modifica la Ley de Tránsito, para incluir en la definición de "vehículo de emergencia" a aquellos pertenecientes a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal y a los de las Fuerzas Armadas.

- - - - -

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL

El Jefe de la División Jurídica de la Coordinación de Concesiones, señor Alexander Kliwadenko, expuso que el Ministerio de Obras Públicas concuerda con los lineamientos generales del proyecto de ley, ya que resuelve plasmando en un texto normativo una discusión de larga data. Explicó que el antecedente de la iniciativa en estudio es un convenio suscrito entre las empresas concesionarias de carreteras y el mencionado Ministerio, que permite el paso de los vehículos de emergencia por esas vías, pero que no los exime expresamente del pago por dicho tránsito. En algunos casos se consolidan en un solo pago los pasos por pórticos y peajes en un determinado lapso de tiempo y en otros simplemente se omite el cobro.

Agregó que el único reparo que el Ministerio formula a la iniciativa se relaciona con el contenido del artículo 2°, pues dicha disposición establece un mecanismo para modificar los contratos de las concesiones vigentes en base al artículo 20 de le Ley de Concesiones. No obstante, existen otros medios que permiten lograr ese objetivo de mejor forma, como aquel contemplado en el artículo 19 de la misma preceptiva, que faculta al Ministerio, en caso de que esté comprometido el interés público, para modificar los servicios contratados, compensando económicamente al concesionario, cuando corresponda. Lo anterior, en el evento de que alguna empresa concesionaria considerara que el Estado debería hacerse cargo del pago de peaje de los vehículos de emergencia.

Ante una consulta del Honorable Senador señor Walker, don Ignacio, el personero de Gobierno aclaró que, en la actualidad, los citados vehículos no se encuentran exentos del pago de peaje, dado que el acuerdo suscrito con la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura A.G., entidad representativa de las empresas a cargo de autopistas concesionadas –salvo la que administra la Autopista Vespucio Norte-, facilita el tránsito por los pórticos y peajes. Sin embargo, sostuvo que, en la práctica las concesionarias no cobran posteriormente por el uso de las carreteras, pese a que la excepción del pago no está expresamente regulada en el convenio al que se ha hecho referencia. Así, si bien inicialmente se presentaron algunos cobros, ello no ha acaecido en el último tiempo.

Acto seguido, dando respuesta a una inquietud planteada por el Honorable Senador señor Quintana, destacó que el paso exento de pago que se propone en la iniciativa de ley se aplicará sólo a los vehículos que se encuentren atendiendo alguna situación de emergencia, lo que deberán demostrar mediante señales externas, como el uso de sirenas o balizas. Además, los pórticos electrónicos cuentan con un sistema de fotografía que permite registrar el tránsito de cada vehículo.

Los vehículos de las Fuerzas Armadas gozarán de tal privilegio sólo en situaciones de emergencia. A modo de ejemplo, citó las labores que realizan los institutos armados durante los estados de excepción constitucional derivados de situaciones de calamidad o catástrofe.

Finalmente, acotó que el Ministerio de Obras Públicas pretende proponer, mediante la formulación de la indicación respectiva, una nueva redacción para el artículo 2°, a efectos de que sea posible modificar los contratos de concesión de obras vigentes, mediante los mecanismos consagrados en la Ley de Concesiones.

El Honorable Senador señor Horvath preguntó qué incidencia financiera tendría en las empresas concesionarias la franquicia establecida para los vehículos de emergencia en su recorrido por las autopistas, qué eventuales conflictos podrían producirse con la medida, así como la forma en que se implementaría.

El señor Kliwadenko manifestó que quedarán afectos a la franquicia los vehículos mencionados en el numeral 43) del artículo 2° de la Ley de Tránsito, además de los pertenecientes a las brigadas de la Corporación Nacional Forestal y de las Fuerzas Armadas. Respecto de la situación de los móviles encargados de la seguridad vecinal, indicó que ellos no son incluidos porque su área de acción, en general, se circunscribe a los límites comunales.

El coordinador legislativo del Ministerio de Obras Públicas, señor Zarko Luksic, hizo referencia a ciertos cuestionamientos que se han planteado sobre la constitucionalidad de la disposición contenida en el artículo 2° del proyecto de ley, en razón de que mediante una iniciativa parlamentaria se concederían nuevas atribuciones a dicha Secretaría de Estado. Al respecto, acotó que, al existir visiones contrapuestas sobre este punto en la discusión llevada a cabo durante el primer trámite constitucional, se optó por mantener la redacción actual.

Luego, postuló que el Ejecutivo ha decidido respetar la autoría de las mociones en debate, por lo que las proposiciones que eventualmente se puedan hacer a efectos de perfeccionar la redacción del proyecto, serán sometidas a la consideración de los señores Senadores y no se presentarán a través de una propuesta presidencial.

El Honorable Senador señor Coloma agradeció la deferencia expresada, a fin de honrar la iniciativa parlamentaria en esta materia.

En lo que atañe a los reparos de constitucionalidad del artículo 2°, **el señor Kliwadenko** sostuvo que no se entregan por esta vía atribuciones nuevas al Ministerio, pues ellas ya están consagradas en la Ley de Concesiones. De hecho, enfatizó, aunque este precepto no fuera incluido en la norma que finalmente se apruebe, igualmente el ente estatal contaría con las facultades para modificar los contratos de concesión cuando el interés público así lo requiera.

A continuación, expuso **la Gerente General de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G., señora Marcela Allué**, quien afirmó que el antecedente que dio origen al asunto en debate fue una serie de imágenes difundidas en medios de comunicación, que exhibían a un vehículo de bomberos que había sido detenido en una plaza de peaje, con el objeto de que pagara por su tránsito, situación que no correspondía a la realidad y fue desmentida posteriormente. Ello motivó, además, la suscripción de un protocolo entre las empresas concesionarias de carreteras y el Ministerio de Obras Públicas, con el objeto de posibilitar el tránsito expedito por esas rutas de ambulancias y vehículos de Bomberos y de Carabineros.

Seguidamente, esgrimió que las observaciones y propuestas que señalará a continuación proponen textos en virtud de los cuales los vehículos de emergencia que circulen por las vías concesionadas puedan hacerlo sin obligación de pagar peajes ni se irroguen consecuencias económicas negativas para las sociedades concesionarias.

Detalló las observaciones que su representada plantea respecto de la iniciativa en discusión:

- En la definición de ambulancias sólo se considera como vehículos de emergencia a aquellas estatales y a las de hospitales y clínicas debidamente autorizadas. En consecuencia, no queda claro el tratamiento de ambulancias de los servicios de urgencia municipal.

- Eximir del pago automático o tele peaje a las ambulancias pertenecientes a entidades privadas o a los vehículos de brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, CONAF, no tiene relación con la idea matriz del proyecto de ley e importa tácitamente un subsidio ilegítimo; destacó que algunas concesionarias han implementado el sistema “free flow”, que permite el tránsito por la vía sin pago previo.

- La frase “las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal”, contenida en el artículo 3° de la iniciativa de ley, es equívoca, ya que casi un 80% de los vehículos utilizados por ellas no pertenecen a CONAF, sino que son arrendados por la temporada estival. Los únicos vehículos de propiedad de CONAF son los denominados “puestos de mando”, que corresponden a aquellos que cuentan con dispositivos sonoros y luminosos que permitirían presumir su utilización en una situación de emergencia, cuando están encendidos.

- Respecto de vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas, al igual que el caso anterior, cabe tener presente que gran parte de ellos no posee balizas ni sirenas, salvo las ambulancias. Además, cuando se trata del envío de ayudas a zonas de catástrofes, ellos se podrían desplazar en caravanas conformadas por varias unidades.

- Se generan incentivos para el mal uso de las balizas y las sirenas de los vehículos de emergencia, en circunstancias que tal vez no lo ameriten, lo que es imposible controlar.

- No se establecen los medios de prueba que los concesionarios podrían ocupar para evitar ser sancionados con una multa, en caso de acusárseles de impedir u obstaculizar el paso a vehículos exentos de pago, o de cuestionar el mérito de la emergencia invocada.

- No se establece como obligación del Ministerio de Obras Públicas la celebración de convenios complementarios a los contratos de concesión vigentes, para adecuarlos a la normativa en debate, ni tampoco se señala un plazo para el ejercicio de la facultad que la ley le entrega con ese fin. Por ello, no quedaría claro el escenario que enfrentaría el concesionario en el evento de que el Ministerio no formalice dichos convenios y exija a las concesionarias cumplir con las

exigencias del proyecto, una vez vigente como ley. Por esta razón, se hace necesario revisar los deberes y derecho a compensaciones del concesionario, en caso de inexistencia de un convenio compensatorio.

- Inicialmente se buscaba perfeccionar el paso de los vehículos de ambulancias, bomberos y carabineros, pero el proyecto en comento ha incorporado también a las Fuerzas Armadas y a las brigadas forestales de CONAF. Dicha inclusión resulta inmanejable sin la incorporación de nuevos recursos administrativos por parte de los concesionarios. Además, la iniciativa legal no establece quién asumirá los mayores costos de administración.

- No se acompañan estudios sobre el efecto económico del proyecto de ley ni tampoco antecedentes sobre la experiencia internacional en esta materia.

- No se define el procedimiento por medio del cual se acreditará el uso efectivo de sirenas y balizas, obligando implícitamente a la concesionaria a establecer un sistema de registro de tal circunstancia. Tampoco se propone que los organismos favorecidos con la exención de cobro comuniquen periódicamente, a través de la respectiva Inspección Fiscal, una nómina actualizada de las patentes de los vehículos de emergencia que quedarían liberados de cobro, ni se incluye un mecanismo de impugnación para la respectiva concesionaria.

De conformidad con lo expuesto, sostuvo que en ausencia de convenios complementarios con el Ministerio, suscritos de acuerdo al artículo 20 de la Ley de Concesiones, se hace necesario discutir la posibilidad de que el proyecto de ley, en caso de ser aprobado conforme a su texto actual, pueda dar lugar a la compensación por acto sobreviniente, que establece el inciso primero del artículo 19 de la citada preceptiva, ya que, en la práctica, se alteraría significativamente el régimen económico del contrato respectivo.

Al culminar la exposición, **el Honorable Senador señor Coloma** enfatizó que, respecto de la situación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas que podrían hacer uso de la exención de pago de peaje, ello sólo se aplicaría en caso de que se haya decretado por la autoridad pertinente un estado de excepción constitucional ante la ocurrencia de catástrofes o emergencias, lo que consideró razonable.

Luego, planteó su inquietud sobre los reparos que se han efectuado al libre tránsito de ambulancias por las carreteras concesionadas, toda vez que, a su juicio, ello ocurriría en limitadísimas ocasiones, sin que, por lo tanto, pudiera generarse un perjuicio económico para la empresa a cargo de la ruta. Asimismo, señaló que no se debe perder de vista que el interés superior en estos casos es la protección de la vida y salud de las personas que están siendo

trasladadas en el vehículo de emergencia, con independencia de quien sea el propietario del medio de transporte.

En último término, estimó infundados los reparos que indican que podría hacerse un mal uso de las señales de emergencia por parte de vehículos que no pertenezcan a bomberos, carabineros o servicios de salud, pues dicha conducta está sancionada apropiadamente en la Ley del Tránsito.

Por su parte, **el Honorable Senador señor De Urresti** coincidió en refutar las observaciones efectuadas por la representante de la asociación gremial en cuanto al tránsito de ambulancias, ya que parece inadecuado hacer distinciones en virtud de la calidad o propiedad del medio de transporte que traslada a un enfermo en una situación de emergencia.

Convino igualmente en que el desplazamiento de vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas debe restringirse a las épocas en que rija un estado de excepción constitucional.

En cuanto a las brigadas forestales, hizo notar que en épocas estivales se constata en regiones un gran número de efectivos pertenecientes a esas dotaciones para el combate de los incendios, las cuales utilizan una gran cantidad de vehículos arrendados para la ocasión. Por lo tanto, se mostró partidario de no hacer diferenciaciones en este aspecto, pues ello afectaría el apropiado control de los siniestros que afectan a los bosques del país.

A su turno, **el Honorable Senador señor Horvath** pidió a las autoridades ministeriales la elaboración de un catastro de los vehículos que serán beneficiados con la exención de pago.

Al concluir el debate, **la señora Allué** acotó que en su exposición el único trato especial recomendado decía relación con las ambulancias pertenecientes a establecimientos particulares, respecto de las cuales puede continuar rigiendo el protocolo actualmente vigente, que permite su libre tránsito y que establece que con posterioridad se efectuará el cobro del peaje respectivo.

En lo que atañe a la situación de las Fuerzas Armadas, invocó la ley N° 18.415, orgánica constitucional de los Estados de Excepción, la cual establece que el Jefe de la Defensa Nacional nombrado ante el acaecimiento de un hecho de esa naturaleza cuenta con atribuciones para controlar la entrada y salida de la zona declarada en estado de emergencia y el tránsito dentro de ella, en lo que se incluye la facultad para decretar el paso libre por las plazas de peaje.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana.

- - - - - - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo 1°

El artículo 1° reza como sigue:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto 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:

1. Incorpóranse en su artículo 11° los siguientes incisos segundo y final, nuevos:

“No obstante lo señalado en el inciso anterior, estarán exentos del pago de peaje, ya sea en forma manual, con sistema automático o de telepeaje, los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2°, número 43, de la ley N°18.290, de Tránsito, cuando se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Se presume que estos vehículos se encuentran atendiendo una situación de emergencia cuando se trasladen con balizas o sirenas encendidas, en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucionales que les permitan utilizar dichos sistemas de alerta y sonido.

En tal caso, ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje.”.

2. Agrégase en su artículo 42 el siguiente inciso final, nuevo:

“La empresa concesionaria que no diere cumplimiento a lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 11 será sancionada con multa a beneficio fiscal de 1 a 50 unidades tributarias mensuales cada vez que se transgreda la norma , sin perjuicio de su derecho a repetir en contra de quien resulte directamente responsable.”.”.

Los **Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana formularon una indicación** que propone reemplazar el numeral 1 por el siguiente:

"1. Incorpóranse en su artículo 11° los siguientes incisos segundo y final, nuevos:

"No obstante lo señalado en el inciso anterior, estarán exentos del pago de peaje, ya sea en forma manual, con sistema automático o de telepeaje, los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2°, número 43, de la ley N°18.290, de Tránsito, cuando se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Se presume que estos vehículos se encuentran atendiendo una situación de emergencia cuando se trasladen con balizas o sirenas encendidas, en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucionales que les permitan utilizar dichos sistemas de alerta y sonido.

En tal caso, ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje.

Tratándose de vehículos de las Fuerzas Armadas sólo estarán exentos del pago de peaje cuando se hubiera declarado estado de excepción constitucional de catástrofe; esta exención regirá solamente durante el período de vigencia de dicho estado de catástrofe y tendrá aplicación únicamente dentro de la zona o región afectada, así como para ingresar o salir de aquélla. Para estos efectos, y sin perjuicio de la publicación del decreto supremo que declara estado de excepción constitucional de catástrofe, el Ministerio de Obras Públicas deberá poner inmediatamente en conocimiento de las empresas concesionarias el respectivo decreto supremo.".

Cabe destacar que los dos primeros incisos son idénticos a los aprobados en el primer trámite constitucional. En cambio el tercero, referido a los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando se ha declarado el estado de catástrofe, es auténticamente una adición.

- Sometida a votación la indicación, fue aprobada con el voto unánime de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana.

- Con esa modificación y otras de ajuste requeridas por el texto de la indicación, el artículo 1° resultó aprobado, con igual votación.

Artículo 2°

El artículo 2° está redactado en los siguientes términos:

“Artículo 2°.- El Ministerio de Obras Públicas podrá celebrar los correspondientes convenios complementarios a los contratos de concesión vigentes incorporando las condiciones contenidas en las presentes modificaciones mediante los mecanismos que la ley de Concesiones de Obras Públicas establece. Asimismo, podrá incorporar estas condiciones en los futuros contratos.”.

La **indicación de los Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana** plantea la sustitución del actual artículo 2° por el siguiente:

“Artículo 2°.- El Ministerio de Obras Públicas podrá modificar los contratos de concesión de obras públicas vigentes, incorporando las condiciones contenidas en la presente ley, mediante los mecanismos que consagra el Decreto 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. Asimismo, podrá incorporar estas condiciones en los futuros contratos.”.

A fin de evitar toda duda o suspicacia sobre la iniciativa para legislar en este caso, y recogiendo lo aseverado por los representantes del Ejecutivo, se modificó la redacción del texto de reemplazo propuesto en la indicación, de modo que quede suficientemente claro que se trata de una facultad que el Ministerio de Obras Públicas actualmente detenta.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada con la redacción que se consigna en el capítulo de las modificaciones, con el voto unánime de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana.

Artículo 3°

El artículo 3° es del siguiente tenor:

“Artículo 3°.- Intercálase en el artículo 2°, número 43, de la ley N°18.290, de Tránsito, entre la palabra “Bomberos” y la conjunción copulativa “y”, la frase “, a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, a las Fuerzas Armadas”.”.

La Comisión actualizó la remisión a la Ley de Tránsito, que hoy está contenida en el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2009.

- Sometido a votación el artículo 3°, fue aprobado con esa enmienda, con el voto unánime de los miembros de la Comisión presentes, Honorables Senadores señores Coloma, De Urresti, Horvath y Quintana.

- - - - - - -

MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, la Comisión de Obras Públicas tiene el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados:

Artículo 1°

- Reemplazar el numeral 1 por el siguiente:

"1. Incorpóranse en su artículo 11 los siguientes incisos nuevos:

"No obstante lo señalado en el inciso anterior, estarán exentos del pago de peaje, ya sea en forma manual, con sistema automático o de telepeaje, los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2°, número 43), de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2009, cuando se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Se presume que estos vehículos se encuentran atendiendo una situación de emergencia cuando se trasladen con balizas o sirenas encendidas, en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucionales que les permitan utilizar dichos sistemas de alerta y sonido.

En tal caso, ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje.

Los vehículos de las Fuerzas Armadas sólo estarán exentos del pago de peaje cuando se hubiera declarado estado de excepción constitucional de catástrofe; esta exención regirá solamente durante el período de vigencia de dicho estado de catástrofe y tendrá aplicación únicamente dentro de la zona o región afectada, así como para ingresar o salir de aquélla. Para estos efectos, y sin perjuicio de la publicación del decreto supremo que declara estado de excepción constitucional de catástrofe, el Ministerio de Obras Públicas deberá

poner inmediatamente en conocimiento de las empresas concesionarias el respectivo decreto supremo.”.”.

Artículo 2°

- Redactarlo como sigue:

“Artículo 2°.- El Ministerio de Obras Públicas, en ejercicio de las facultades que le otorga el Decreto 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, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y mediante los mecanismos que en dicho cuerpo legal se consagran, podrá modificar los contratos de concesión de obras públicas vigentes, incorporando las condiciones contenidas en la presente ley, las que también podrá incluir en futuros contratos.”.

Artículo 3°

- Sustituir la frase “el artículo 2°, número 43, de la ley N° 18.290, de Tránsito” por la siguiente: “el artículo 2°, número 43), de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2009”.

- - - - - - -

TEXTO DEL PROYECTO APROBADO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto 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:

1. Incorpóranse en su artículo 11 los siguientes incisos nuevos:

“**No obstante lo señalado en el inciso anterior, estarán exentos del pago de peaje, ya sea en forma manual, con sistema automático o de telepeaje, los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2°, número 43), de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios**

de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, de 2009, cuando se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Se presume que estos vehículos se encuentran atendiendo una situación de emergencia cuando se trasladen con balizas o sirenas encendidas, en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucionales que les permitan utilizar dichos sistemas de alerta y sonido.

En tal caso, ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje.

Los vehículos de las Fuerzas Armadas sólo estarán exentos del pago de peaje cuando se hubiera declarado estado de excepción constitucional de catástrofe; esta exención regirá solamente durante el período de vigencia de dicho estado de catástrofe y tendrá aplicación únicamente dentro de la zona o región afectada, así como para ingresar o salir de aquélla. Para estos efectos, y sin perjuicio de la publicación del decreto supremo que declara estado de excepción constitucional de catástrofe, el Ministerio de Obras Públicas deberá poner inmediatamente en conocimiento de las empresas concesionarias el respectivo decreto supremo.".

2. Agrégase en su artículo 42 el siguiente inciso final, nuevo:

"La empresa concesionaria que no diere cumplimiento a lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 11 será sancionada con multa a beneficio fiscal de 1 a 50 unidades tributarias mensuales cada vez que se transgreda la norma , sin perjuicio de su derecho a repetir en contra de quien resulte directamente responsable.".

Artículo 2°.- El Ministerio de Obras Públicas, en ejercicio de las facultades que le otorga el Decreto 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, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y mediante los mecanismos que en dicho cuerpo legal se consagran, podrá modificar los contratos de concesión de obras públicas vigentes, incorporando las condiciones contenidas en la presente ley, las que también podrá incluir en futuros contratos.

Artículo 3°.- Intercálase en **el artículo 2°, número 43), de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado es el decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia,**

de 2009, entre la palabra “Bomberos” y la conjunción copulativa “y”, la frase “, a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, a las Fuerzas Armadas”.”.

- - - - - - -

Acordado en sesiones de fecha 18 y 25 de noviembre de 2015, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), Alfonso De Urresti Longton, Antonio Horvath Kiss, Jaime Quintana Leal e Ignacio Walker Prieto.

Valparaíso, 3 de diciembre de 2015.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS ACERCA DEL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE ESTABLECE LA EXENCIÓN DE PAGO DE PEAJE DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA POR RUTAS CONCESIONADAS.

(Boletines Nºs 9.311-09, 9.313-09 y 9.318-15, refundidos)

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: En esta iniciativa de ley se propone declarar exentos del pago de peaje en las carreteras concesionadas, a los vehículos de emergencia, para asegurar el tránsito expedito de los mismos cuando estén cubriendo una situación de tal naturaleza. Asimismo, se pretende ampliar el concepto de vehículos de emergencia contenido en la Ley de Tránsito, incorporando a los de las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal y los de las Fuerzas Armadas.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular por unanimidad (4 x 0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: 3 artículos permanentes.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: no tiene

VI. INICIATIVA: Moción de los Honorables Diputados señora Karla Rubilar Barahona y señores Pedro Browne Urrejola y Joaquín Godoy Ibáñez; señora Alejandra Sepúlveda Orbenes y señores Germán Becker Alvear, René Manuel García García, Fernando Meza Moncada, Diego Paulsen Kehr, Leopoldo Pérez Lahsen, Jorge Rathgeb Schifferli y Germán Verdugo Soto, y señora Loreto Carvajal Ambiado y señores Gustavo Hasbún Selume, Javier Hernández Hernández, Joaquín Lavín León, Javier Macaya Danús, Fernando Meza Moncada, Celso Morales Muñoz, Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Joaquín Tuma Zedán, respectivamente.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 14 de octubre de 2015.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primero, discusión en general y en particular. Pasa a la Sala.

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

- Decreto 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.

- Decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Justicia, de 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito.

- Ley N° 18.415, orgánica constitucional de los estados de excepción.

Valparaíso, 3 de diciembre de 2015.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS
Secretario de la Comisión

ÍNDICE

Constancias	1
Objetivos fundamentales y estructura del proyecto	2
Antecedentes de derecho	2
Antecedentes de hecho	3
Descripción del proyecto de ley	6
Discusión y votación en general	7
Discusión y votación en particular	13
Modificaciones	16
Texto del proyecto aprobado	17
Resumen ejecutivo	20
Índice	22