

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo al cobro electrónico de peajes y la Ley N° 18.287, que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local.

BOLETÍN N° 2.921-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, enunciado en el rubro, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

A la sesión en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal asistió el Honorable Senador señor Jorge Lavandero.

Concurrieron, además, el Subsecretario de Obras Públicas, don Juan Carlos Latorre; el Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Obras Públicas, don Rodrigo Weisner; el Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, don Lautaro Pérez; la Jefa de la Unidad Técnica de Sistemas en Transportes, doña Georgina Febré, y el Asesor Jurídico de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, don Leonardo Aravena.

Hacemos presente que la Comisión, en virtud de lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento del Senado, informará sólo en general este proyecto de ley.

FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

En su Mensaje, S.E. el Presidente de la República explica que uno de los desafíos que enfrenta nuestro país es el fuerte déficit que tiene en infraestructura que atenta contra el desarrollo del mismo, afectando directa e indirectamente a cada uno de los chilenos, particularmente en cuanto a la pérdida de tiempo en viajes y la alta tasa de accidentalidad,

hechos que representan un importante costo, sin perjuicio de los daños físicos y los gastos en salud en que deben incurrir los accidentados.

Además, una deficiente infraestructura implica una pérdida de competitividad económica del país, lo que se ve potenciado con el creciente fenómeno de globalización de la economía mundial.

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

El propósito del "Programa de Concesiones de Obras Públicas" es dotar al país de nuevas obras y de un mejoramiento de las existentes, mediante un importante aporte de capitales privados.

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

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

Con ese propósito, como asimismo acabados análisis efectuados sobre sistemas utilizados en otros países, tales como Canadá, Estados Unidos y Australia, se ha resuelto proponer la presente iniciativa legal, con el propósito fundamental de dotar al sistema de concesiones de una modalidad de pago de la tarifa o peaje que evite la detención de los vehículos que transiten por vías concesionadas.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.- Introducir las modificaciones necesarias, tanto en la Ley de Tránsito como en la ley que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local, para una adecuada implementación y funcionamiento del cobro electrónico de tarifas o peajes que puedan ser utilizados en el sistema de concesiones de obras públicas.

2.- Establecer, junto con la obligación del adquirente de un vehículo de requerir su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados, dentro de los 30 días siguientes a su adquisición, la

obligación del ministro de fe que autoriza un acto traslativo de dominio de un vehículo, para requerir a costa del adquirente la inscripción pertinente en el mencionado Registro dentro del plazo de 10 días, contados desde la referida autorización.

3.- Incorporar en la legislación, la obligación del propietario de un vehículo de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso.

4.- Prohibir la circulación en los caminos públicos concesionados, en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifa o peaje, a todo vehículo que no se encuentre provisto de un dispositivo de cobro electrónico u otro sistema complementario que permita su cobro.

5.- Reforzar las normas destinadas a hacer efectiva la responsabilidad del infractor en los casos de contravenciones a la Ley de Tránsito, incorporándole una norma que obliga al propietario de un vehículo a realizar una individualización del conductor o tenedor del vehículo que permita su notificación.

6.- Evitar la impunidad por infracciones a las normas del tránsito para lo que se ha determinado que es lugar hábil para notificar el último domicilio anotado en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

ANTECEDENTES LEGALES

1.- Ley Nº 18.290, de Tránsito.

Este proyecto de ley modifica esta ley en sus artículos 36, 175 y 201 y agrega un artículo 118 bis, nuevo.

El artículo 36 regula las inscripciones y anotaciones en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

El artículo 118 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos por determinadas vías públicas.

El artículo 175 dispone que, salvo prueba en contrario, el propietario de un vehículo será responsable de las infracciones que se deriven del mal estado y condiciones del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al conductor.

Serán también imputables al propietario del vehículo las contravenciones a las normas del tránsito cometidas por un conductor que no haya sido individualizado, a menos que el propietario acredite que el vehículo le fue tomado sin su conocimiento o autorización expresa.

El artículo 201 sanciona en su inciso segundo al adquirente de un vehículo que no cumpliera con la obligación de solicitar dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la adquisición, su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e identificación.

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

El proyecto en estudio modifica el artículo 3° de la ley citada, que señala la obligación de denunciar que tienen los Carabineros e Inspectores Fiscales o Municipales que sorprendan a personas cometiendo infracciones, que sean de competencia de los Juzgados de Policía Local.

Asimismo, determina la forma en que los mencionados Juzgados citarán al infractor.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley en informe está estructurado sobre la base de dos artículos permanentes, a saber:

ARTÍCULO 1°

Introduce, a través de cuatro numerales las siguientes modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito:

N° 1

Reemplaza el inciso final del artículo 36, por tres incisos nuevos; el primero de ellos establece que el adquirente de un vehículo deberá requerir su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición, y agrega, que el ministro de fe que autorice un acto traslativo de dominio de un vehículo deberá, a costa del adquirente, requerir la inscripción pertinente en el Registro de Vehículos Motorizados en el plazo de diez días contados desde la autorización del acto o contrato.

El segundo inciso que se agrega, prescribe que la inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El tercer inciso obliga al propietario de un vehículo motorizado a mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados, para lo cual deberá requerir la actualización de su domicilio en el Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo al procedimiento que dicha institución determine.

Nº 2

Incorpora, a continuación del actual artículo 118, un artículo 118 bis, nuevo, que consta de dos incisos.

El primero de ellos impide que en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, circulen los vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permitan su cobro. Establece que la infracción a esta prohibición será sancionada como grave, y le serán además aplicables las normas de responsabilidad que radican, por regla general, la responsabilidad por las infracciones a las normas del tránsito en el conductor de un vehículo.

Su inciso segundo determina que los equipos y demás medios utilizados para la implementación de este sistema constituyen equipos de registro de infracciones cuyos estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas.

Nº3

Intercala, como inciso cuarto del artículo 175, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso final, uno que dispone que para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o tenedor del vehículo, el propietario del mismo deberá individualizarlo de tal manera de permitir su notificación. En caso de no poder practicar dicha notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el Juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

Nº 4

Sustituye el inciso segundo del artículo 201, por otro que sanciona con una multa de 3 a 50 UTM al adquirente o propietario de un vehículo que no cumpliera con la obligación de inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación contenida en el artículo 36. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, será sancionado con multa de 3 a 5 UTM.

ARTÍCULO 2º

Agrega al inciso tercero del artículo 3º de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, una frase final que dispone que el último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tuviera anotado en el Registro, será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia efectuada en dicho domicilio, aún si la carta certificada no es aceptada o es devuelta al tribunal.

DISCUSIÓN GENERAL

Durante la discusión general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión escuchó al Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Carlos Latorre quien expuso lo siguiente:

El mencionado Subsecretario señaló, que Santiago es una ciudad compleja donde se han ido generando una serie de situaciones que típicamente enfrentan todas las grandes ciudades: problemas que se ocasionan por intensos y amplios grados de saturación. Su emplazamiento y su extensión han sido factores determinantes para que la ciudad exhiba problemas ambientales graves y una tendencia a la pérdida de calidad de vida que ha incitado a la búsqueda de nuevas áreas periféricas, las que han contribuido al mismo tiempo de manera adicional, a agudizar los problemas mencionados.

El crecimiento de la escala urbana, ya sea nivel de población o de superficie urbanizada implica normalmente cambios cualitativos importantes. Las escalas de las soluciones van desde el Metro, los sistemas de recolección y tratamiento de aguas servidas, las telecomunicaciones, la integración del sistema de generación y transmisión la energía eléctrica y otras que son tan importantes como la necesidad de contar con vías de mayor velocidad.

La ciudad de Santiago sufre de un proceso congénito de carencia de infraestructura vial, que se ha agravado en el transcurso de los últimos años. Ello es resultado de que mientras el proceso de decisiones públicas respecto a inversiones en infraestructura se ha hecho más difícil y limitado -en un régimen de política económica donde los recursos manifiestan su relativa escasez y deben confrontarse y competir con múltiples necesidades no satisfechas- la economía privada ha estado evidenciando una dinámica positiva de expansión que tiene grados bastante inéditos en la historia del país.

De acuerdo a estimaciones de la Cámara Chilena de la Construcción, los costos económicos directos (costos de operación de los vehículos y de tiempos de viaje) debido a la congestión en Santiago, llegaban a más de 200 millones de dólares USA en 1993. Esta congestión es precisamente ocasionada en primer lugar por la carencia de una adecuada oferta vial para responder a la demanda de viajes en expansión constante en la ciudad.

En efecto, el crecimiento de la economía nacional y su impacto concentrador en Santiago, ha significado una fuerte expansión de los viajes urbanos en la capital, que se representa por un aumento de las tasas de movilidad (generación de viajes por persona); pero este fenómeno, asociado al crecimiento de la motorización individual, ha implicado que el aumento del número viajes se produzca principalmente en los vehículos de baja ocupación (automóviles particulares) haciendo aún más aguda la demanda de vialidad para la adecuada realización de los viajes urbanos.

Es así como el ritmo de déficit de infraestructura vial se hace cada vez más agudo, exigiendo soluciones de diverso tipo para combatir la creciente congestión y los aumentos de costo de los viajes urbanos, lo que en última instancia significa un aumento de los costos de la vida urbana.

En este contexto, para enfrentar este problema, se debe encontrar una solución para contrarrestar la menor disponibilidad relativa de fondos públicos para ampliar la oferta vial. Claramente, no se trata de ampliar los fondos públicos para esta actividad, sino de encontrar nuevas fuentes de recursos, pues la causa de esta carencia es resultado de los procesos de reducción y reorientación de los recursos públicos, que se concentran preferentemente hacia aquellas actividades en que no existen financiamientos alternativos, principalmente el gasto social en servicios básicos de salud y educación y en algunas inversiones productivas de carácter estratégico.

Sin embargo, una buena parte de la infraestructura vial puede ser producida a través de la participación del

capital privado con expectativas de rentabilización de su inversión mediante el cobro de peajes que permitan la recuperación de los aportes y el debido beneficio por la inversión adelantada.

Este nuevo concepto de gestión corresponde, por lo demás, a una nueva concepción internacional del rol del capital privado en las tareas productivas que fueron tradicionalmente encargadas al sector público y del éxito de este tipo de gestión dependerá la atracción de nuevos capitales para mejoras urbanas.

En el marco de la apertura económica y del desarrollo de la capacidad de atracción de recursos internacionales, aunado a una situación de déficit de infraestructura vial, y a la carencia de recursos públicos para resolver dicho déficit, se ha planteado desde los años 90 un proceso destinado a crear condiciones para atraer inversionistas privados para construir, explotar y mantener obras de infraestructura vial.

Bajo esta modalidad, el sector privado puede obtener concesiones para financiar obras que sean rentables privada y socialmente, y podrán recuperar su inversión mediante el cobro directo de un peaje a los usuarios.

De esta forma, se contribuye a disminuir el déficit de infraestructura pública, se fomenta igualmente la inversión privada en dicho campo, y se liberan igualmente recursos del Estado para apoyar proyectos prioritarios de alta rentabilidad social, aumentando igualmente la eficacia de todas las inversiones.

A través de esta práctica se pueden obtener beneficios directos para los usuarios de la nueva infraestructura, expresados en ahorros de tiempo y combustible, y en mejores estándares de seguridad en los caminos.

El programa que corresponde a Concesiones Viales Urbanas está siendo implementado por el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Coordinación General de Concesiones. Este programa abarca la licitación y puesta en servicio de la concesión de los sistemas viales que a continuación se describen:

a) Sistema Oriente – Poniente:

El proyecto de concesión Sistema Oriente Poniente, tiene un presupuesto total de UF15.800.000 y está constituido por los siguientes ejes viales:

Eje Costanera Norte, con una longitud aprox. De 31 km., que recorre la ciudad de oriente a poniente por la ribera norte del río Mapocho, entre el Puente La Dehesa en la comuna de Lo Barnechea y Américo Vespucio Poniente en la comuna de Pudahuel. En la zona centro de este eje, se ha convenido (Convenio Complementario N°2) la ejecución de un proyecto alternativo que considera, entre el nudo Lo Saldes y Bellavista (2,7 km.), en el lecho del Río Mapocho, en su costado norte una estructura cubierta de sección tipo cajón de dos vanos con un nivel de circulación; luego entre Bellavista y Vivaceta (4,1 km.) la autopista se desarrollara en túnel bajo el cauce del Mapocho, igualmente en trinchera cubierta de dos vanos con un solo nivel de circulación.

Eje Av. Presidente Kennedy, con una longitud aprox. De 7 km. , eje vial entre Estoril y Puente Lo Saldes.

b) Sistema Norte - Sur:

Está compuesto por las vías Norte - Sur y General Velázquez. En el caso de la Norte - Sur, el proyecto a concesionar consiste en un mejoramiento de las actuales características del eje vial Norte - Sur Ruta 5, entre el río Maipo y la Avda. Américo Vespucio (norte). En el caso de la avenida General Velázquez, los proyectos a concesionar involucran dos sectores: el sector sur que corresponde al comprendido entre las avenidas Norte - Sur y Carlos Valdovinos, y el sector norte comprendido entre el río Mapocho y la avenida Norte-Sur. Su presupuesto total es de UF 16.616.690 (MMU\$440).

c) Sistema Américo Vespucio Sur, Ruta 78 – Av. Grecia:

El proyecto parte en el enlace existente del tipo trébol, en la intersección de Américo Vespucio con la Ruta 78, comuna de Maipú, finalizando al costado Norte del paso superior existentes de Av. Grecia, en las comunas de Ñuñoa - Peñalolen. Su presupuesto oficial es de UF11.467.546 (MMU\$270).

En sus 24 kms. se ha proyectado la construcción de dobles calzadas expresas, de tres pistas por sentido, calles de servicios a ambos costados de la faja, 38 intersecciones a desnivel con las vías principales y secundarias que la atraviesan, colectores estructurantes de Aguas Lluvias y pasarelas peatonales para cruzar la vía concesionada, en toda su extensión.

d) Av. Américo Vespucio Nor – Poniente (Av. El Salto – Ruta 78):

El proyecto se inicia 500 metros al oriente de la intersección de Américo Vespucio con Av. El Salto en la comuna de Huechuraba, finalizando al sur de la intersección con la Ruta 78 (Autopista Santiago-San Antonio), en la comuna de Maipú.

En sus 29 kms. se ha proyectado la construcción de dobles calzadas expresas, de tres pistas por sentido, calles de servicios a ambos costados de la faja, 4 puentes, 19 intersecciones a desnivel con las vías principales y secundarias que la atraviesan, colectores estructurantes de Aguas Lluvias y pasarelas peatonales para cruzar la vía concesionada.

Las concesiones urbanas contemplan un sistema de cobro electrónico de peajes o "telepeaje" sin detención, a través de un TAG o Transponder. Dicho sistema obedece, por una parte, a que la instalación de puntos de cobro manual (casetas) y barreras de paso que aseguren el pago efectivo de la tarifa disminuirían la eficiencia de la obra concesionada y por la otra, a los problemas de congestión vehicular y el consiguiente aumento de la contaminación ambiental que los atochamientos involucrarían. De no implementarse dicho sistema, la alternativa de uso de la vía concesionada sería poco atractiva para los usuarios y en definitiva, también para los privados.

Las Bases de Licitación de los respectivos proyectos contemplaron la entrega gratuita en una primera etapa y posteriormente onerosa de TAG o Transponder. Junto con dicha entrega, la sociedad concesionaria debe celebrar un contrato de comodato donde se regulará su relación comercial con el usuario, estableciendo en dicho instrumento sus garantías de pago.

El problema se genera respecto de aquellos vehículos que no cuenten con un tag y que circulen por la vía, dada la no detención obligatoria mediante barreras, no cumpliendo su obligación de pagar el respectivo peaje.

Ante esta situación se producen fundamentalmente los siguientes riesgos:

1.- Riesgo de no localización: aquél que está dado por la probabilidad de que un usuario que circule por las vías concesionadas no pueda ser ubicado para efectuar el cobro de la tarifa.

2.- Riesgo de cobranza: aquél que está dado por la dificultad y demora de una cobranza judicial.

3.- Riesgo de no pago: aquél que está dado por la probabilidad de que un usuario localizado y/o demandado no pague la tarifa.

En la normativa actual la Ley de Concesiones en su artículo 42 contempla la posibilidad del concesionario de cobrar judicialmente las tarifas impagas, estableciendo una indemnización compensatoria a favor del concesionario.

No obstante existir dicha disposición, al existir diversos puntos de cobro en una misma concesión, el inicio de causas judiciales por cada tarifa impaga conllevaría la saturación de los Juzgados de Policía Local de las comunas correspondientes al área de concesión.

A lo anterior debe sumarse la tramitación propia del procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, lo que retardaría la posibilidad de obtención del pago del peaje.

De este modo, resulta de gran importancia la modificación de la legislación actual en tal forma que la nueva normativa que se propone otorgue garantías a las empresas concesionarias de que recuperarán las inversiones efectuadas a través de un cobro efectivo de los peajes.

Finalizada la intervención del señor Subsecretario, el Honorable Senador señor Cantero observó respecto de la posibilidad de utilizar para otros fines este sistema de identificación del vehículo.

A su vez, el Honorable Senador señor Muñoz Barra consultó respecto de aquellos vehículos que en forma ocasional tuvieran que transitar por las vías concesionadas, como es el caso de las personas de regiones, las que no contarían con el Tag.

La Jefe de la Unidad Técnica de Sistemas en Transportes, doña Georgina Febré, respondió que se contempla para los usuarios poco frecuentes un sistema alternativo que consiste en un pase diario, similar al las tarjetas que operan con los celulares, ésto es, que al adquirir la tarjeta se identifica al vehículo y queda en condiciones de transitar por la autopista. Añadió que el sistema de peaje electrónico de flujo libre existe en Melbourne, Australia y en Toronto, Canadá.

Respecto de la seguridad del sistema explicó que éste se basa en claves maestras en las cuales el dispositivo electrónico no podrá ser conocido por ninguna antena que no esté habilitada, como tampoco las antenas tendrán comunicación con otros dispositivos que no estén establecidos por claves. Además, se está desarrollando un sistema de manejo de claves que cuente con un estándar de seguridad similar al bancario para que éstas no puedan salir del ámbito de operación de las concesiones.

El Honorable Senador señor Vega manifestó sus aprensiones en relación a la pérdida de la privacidad con la identificación del vehículo y todos sus recorridos.

La Jefa de la Unidad Técnica de Sistemas en Transportes explicó que en las bases de las concesiones está establecido que no se puede dar ningún uso malicioso a la información.

El Subsecretario de Obras Públicas añadió que una vez que entre en aplicación todo el sistema de concesiones es posible que se establezca un servicio fiscalizador diferente al Ministerio de Obras Públicas.

Por último, frente a las aprensiones manifestadas por los señores Senadores en relación a la disminución de la privacidad que podría originarse en el proceso de identificación de los vehículos, el señor Subsecretario de Obras Públicas respondió que se puede implementar un sistema que cautele la privacidad de los usuarios y que sancione el uso inadecuado de la información obtenida.

- Puesto en votación el proyecto, fue aprobado en general la idea de legislar por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra y Vega.

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene a honra proponeros la aprobación en general del proyecto de ley, cuyo texto consta en el respectivo Mensaje de S.E. el Presidente de la República, y que es el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley Nº 18.290, de Tránsito:

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

"El adquirente de un vehículo deberá requerir su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición. Con todo, el ministro de fe que autorice un acto traslativo de dominio de un

vehículo deberá, a costa del adquirente, requerir la inscripción pertinente en el Registro de Vehículos Motorizados en el plazo de diez días contado desde la autorización.

La inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados. Para estos efectos, el propietario deberá requerir la actualización de su domicilio en el Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo al procedimiento que dicha Institución determine."

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

"En los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, no podrán circular los vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permitan su cobro. La infracción a esta prohibición será sancionada de conformidad al artículo 198 N° 8 de la presente ley y le serán aplicables las normas de responsabilidad establecidas en el inciso segundo del artículo 174, y los incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 175.

Los equipos y demás medios utilizados para la implementación de este sistema, constituyen equipos de registro de infracciones, rigiéndose por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3° y en el artículo 24, ambos de la Ley N° 18.287 y en el artículo 4° de esta ley, salvo en lo previsto en sus incisos quinto, sexto, séptimo y octavo. Los estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los mismos, serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas."

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

"Para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo de acuerdo a lo contemplado en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo."

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

"El adquirente o propietario de un vehículo, en su caso, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, será sancionado con multa de 3 a 50 UTM. Asimismo, si no diere cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 UTM."

Artículo 2º.- Agrégase al inciso tercero del artículo 3º de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, la siguiente frase final:

"El último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tuviere anotado en cualquiera de los Registros mencionados, será lugar hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada la diligencia efectuada en dicho domicilio, aún si la carta certificada no es aceptada o es devuelta al Tribunal."."

Acordado en sesión celebrada el día 12 de junio de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Roberto Muñoz Barra (Presidente accidental), Carlos Cantero, Sergio Fernández y Ramón Vega.

Sala de la Comisión, 12 de junio de 2002.

MARÍA ISABEL DAMILANO PADILLA
Secretario Accidental

RESEÑA

- I. BOLETIN N°: 2.921-15.**
- II. MATERIA:** Proyecto de ley que modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo al cobro electrónico de peajes y la Ley N°18.287, que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local.
- III. ORIGEN:** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- IV. TRAMITE CONSTITUCIONAL:** Primer trámite.
- V. INICIO TRAMITACION EN EL SENADO:**7 de mayo de 2002.
- VI. TRAMITE REGLAMENTARIO:** Primer informe.
- VII. URGENCIA:** No tiene.
- IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- a) Ley N° 18.290, de Tránsito.
 - b) Ley N° 18.287, establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.
- X. ESTRUCTURA DEL PROYECTO PROPUESTO:** Consta de dos artículos permanentes.
- XI.- PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
- 1.- Introducir las modificaciones necesarias, tanto en la Ley de Tránsito como en la ley que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local, para una adecuada implementación y funcionamiento del cobro electrónico de tarifas o peajes que puedan ser utilizados en el sistema de concesiones de obras públicas.
 - 2.- Establecer junto con la obligación del adquirente de un vehículo de requerir su inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados, dentro de los 30 días siguientes a su adquisición, la obligación del ministro de fe que autoriza un acto

traslaticio de dominio de un vehículo, para requerir a costa del adquirente la inscripción pertinente en el mencionado Registro dentro del plazo de 10 días, contado desde la referida autorización.

- 3.- Incorporar en la legislación la obligación del propietario de un vehículo, de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso.
- 4.- Prohibir la circulación en los caminos públicos concesionados, en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifa o peaje, a todo vehículo que no se encuentre provisto de un dispositivo de cobro electrónico u otro sistema complementario que permita su cobro.
- 5.- Reforzar las normas destinadas a hacer efectiva la responsabilidad del infractor en los casos de contravenciones a la Ley de Tránsito, incorporándole una norma que obliga al propietario de un vehículo a realizar una individualización del conductor o tenedor del vehículo que permita su notificación.
- 6.- Evitar la impunidad por infracciones a las normas del tránsito para lo que se ha determinado que es lugar hábil para notificar el último domicilio anotado en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

XII. NORMAS DE QUORUM ESPECIAL. No hay.

XIII. ACUERDOS: Aprobado en general (3x0).

MARIA ISABEL DAMILANO PADILLA
Secretario Accidental