INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN LOS PROYECTOS QUE ESTABLECEN LA EXENCIÓN DE PAGO DE PEAJE DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA POR RUTAS CONCESIONADAS.

BOLETINES N°s 9311-09, 9313-09 y 9318-15. (Refundidos)

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre los proyectos de ley referidos en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia, originados en las mociones que a continuación se enuncian:

1.- De la diputada Rubilar y de los diputados señores Browne y Godoy, que modifica la ley de Concesiones de Obras Públicas, incorporando la obligación de los concesionarios de asegurar el tránsito libre y fluido de los vehículos de emergencia, **Boletín N° 9.311-09.**

2.- De la diputada Sepúlveda y de los diputados Becker, García, Meza, Paulsen, Pérez, Rathgeb y Verdugo, que modifica la ley de Concesiones de Obras Públicas y la ley de Tránsito, con el objeto de ampliar la definición de vehículos de emergencia y de eximirlos del pago de peaje, **Boletín N° 9.313-09**.

3.- De la diputada Carvajal y de los diputados Hasbún, Hernández, Lavín, Macaya, Meza, Morales, Norambuena, Pérez y Tuma, que modifica la ley 18.290 de Tránsito, para eximir del pago de peaje a los vehículos de emergencia durante el ejercicio de sus funciones, **Boletín N° 9.318-15.**

****

Cabe hacer presente que en virtud de lo dispuesto en el artículo 17A de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, por Oficio N° 11.442, de 2 de septiembre de 2014, la Sala acordó que las mociones sean refundidas y tramitadas en conjunto.

****

I.- <u>CONSTANCIAS PREVIAS</u>.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DE LOS PROYECTOS.

Declarar exentos del pago de peaje en las carreteras concesionadas a los vehículos de emergencia, para asegurar el tránsito expedito de los mismos cuando éstos se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza. Asimismo, 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.

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

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No existen normas en esta situación.

4.- LOS PROYECTOS FUERON APROBADOS, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ALVAREZ, CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y MARIO VENEGAS.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR **MARIO VENEGAS CÁRDENAS.**

****

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores **Mario Muñoz y Zarko Luksic, jefe de gabinete y asesor legislativo, del Ministro de Obras Públicas; Javier Soto, asesor de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas; y Rodrigo Álvarez, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA)**.

****

II. <u>ANTECEDENTES.</u>

I.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS, INCORPORANDO LA OBLIGACIÓN DE LOS CONCESIONARIOS DE ASEGURAR EL TRÁNSITO LIBRE Y FLUIDO DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA, BOLETÍN N° 9311-09.

Señalan los patrocinantes de la iniciativa, que el sistema de concesiones es una de las formas que nuestro país ha utilizado para la ejecución de obras públicas fiscales, principalmente cuando se trata de infraestructura que persigue 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.

Indican que el sistema de concesiones es el resultado de la relación complementaria de los sectores

público y privado, y es una muestra evidente del principio de subsidiariedad consagrado en nuestra carta fundamental. Esto permite, entre otros fines, obtener financiamiento del sector privado para solucionar el déficit de infraestructura pública del país, así como entregar a éstos la gestión y mantenimiento de infraestructura pública consagrada a satisfacer una necesidad colectiva.

Informan que en septiembre del año 2011, el entonces Ministro de Obras Públicas, Laurence Golborne, firmó un protocolo con la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública para asegurar el libre tránsito de vehículos de emergencia en carreteras, y evitar que éstos se detengan para cancelar peaje. Se pretendía garantizar el tránsito ágil y fluido de este tipo de vehículos cuando se dirigiesen en auxilio de terceros.

Lo anterior fue motivado con ocasión de eventos lamentables, donde bomberos vio retrasada su llegada a siniestros por detenerse a cancelar peaje, algo similar a lo ocurrido cuando efectivos de otras comunas pretendían ir en auxilio del cuerpo de bomberos de Valparaíso.

Observan que, lamentablemente, esto deja en evidencia la necesidad de fortalecer un concepto del más alto interés público, y que demuestra la precariedad de instrumentos voluntarios como un "protocolo" para su materialización.

Advierten que si bien lo anterior 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 por lo general no cancelan el valor y emiten en su lugar un certificado de donación en favor de la empresa concesionaria.

Aclaran que nuestro Código Civil señala que la ley solo puede disponer para lo futuro y no tendrá jamás efecto retroactivo. La doctrina chilena ha considerado que en lo referente a retroactividad, nuestro sistema se basa en la teoría de los derechos adquiridos, lo que se encuentra consagrado positivamente en los artículos 7° y 8° de la ley que regula el particular.

En el ámbito contractual, nuestro ordenamiento jurídico también abraza la doctrina de los derechos adquiridos, puesto que las leyes vigentes al momento de su celebración se entienden incorporadas al contrato, definiendo el alcance de los derechos hasta su extinción, aun cuando una ley posterior modifique estos efectos.

Sin embargo, afirman que con esta moción no se afecta derechos adquiridos, ya que no se establece a priori la gratuidad ni el paso liberado -algo que no se contempló en los contratos de concesión de las carreteras y vías concesionadas, y que tampoco está dispuesto por la ley que imperaba al momento de su celebración- de vehículos de emergencia.

Tratándose del principio de intangibilidad de los contratos, la especial naturaleza del contrato de concesión de obra pública permite que para satisfacer el interés público se puede

exigir la modificación de las condiciones de explotación; lo que en definitiva determinará también la necesidad de restablecer el equilibrio económico financiero entre las partes. Esto último tampoco ocurre, ya que lo dispuesto en el presente proyecto no significa en lo absoluto un mayor costo para el concesionario.

Estimaron necesario, en razón de lo anterior, y en el entendido que se invocase la irretroactividad por parte las empresas concesionarias con contratos vigentes al momento de la publicación de la presente ley -mas no en aquellos celebrados con posterioridad a su vigencia-, es perfectamente posible que el Estado en orden a satisfacer un interés público lo aplique igualmente, sin que por ello se deba cancelar indemnización alguna pues en nada se afectan los derechos adquiridos.

II.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y LA LEY DE TRÁNSITO, CON EL OBJETO DE AMPLIAR LA DEFINICIÓN DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA Y DE EXIMIRLOS DEL PAGO DE PEAJE, BOLETÍN Nº 9313-09.

Sostienen los patrocinadores de la moción, que los vehículos de emergencia utilizados por bomberos, carabineros, servicios de salud públicos y privados, policía de investigaciones, brigadas de la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y 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 cancelar la tarifa o simplemente demorado su desplazamiento 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.

Exponen que este problema se ha producido en varias ocasiones en el pasado lo cual ha sido denunciado por autoridades, diputados, senadores y por cierto, por funcionarios y voluntarios que deben desplazarse con sus equipos a emergencias y socorros a los que son llamados a concurrir debiendo enfrentarse a operarios que, con una evidente falta de comprensión acerca de los perjuicios que pudieran provocar dilaciones, obstaculizan el más rápido desplazamiento de vehículos de emergencia.

Señalan que si bien es cierto, 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 si se toma en cuenta que su misión es ayudar a personas y salvar vidas y bienes públicos o privados, siendo la rapidez y prontitud elementos indispensables para lograr la eficacia en su labor.

Manifiestan que muchas veces, 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 CONAF y a personal de las fuerzas armadas; los que también se desplazan en vehículos que deben ser considerados de emergencia.

III.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY Nº 18.290, DE TRÁNSITO, PARA EXIMIR DEL PAGO DE PEAJE A LOS VEHÍCULOS DE

EMERGENCIA DURANTE EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, BOLETÍN N° 9318-15.

Indican los suscriptores de este proyecto de ley que desde siempre los eventos de la naturaleza han constituido sucesos trágicos que han propiciado destrucción y muerte en nuestra infraestructura y población, hechos que de tanto en tanto enlutan a nuestro país, haciendo al mismo tiempo brotar lo mejor de nosotros, esto es la solidaridad, la sensibilidad ante el dolor ajeno, la eficacia de nuestras gestiones. Tales características constituyen elementos que nos imprimen un claro sello de nación y nos comprometen con el presente y futuro de nuestra patria.

Exponen que es así como inundaciones, terremotos, tsunamis, temporales de lluvias y viento, incendios, entre otros desastres, posibilitan la generación de todo un sistema de acción que va en auxilio de todas aquellas personas que resultan damnificadas por tales desastres de la naturaleza. Tal sistema se encuentra constituido, entre otros ámbitos, por los denominados vehículos de emergencia.

Estos vehículos se encuentran definidos en el número 43 del artículo 2° de la ley 18.290, 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".*

Bajo este orden de cosas, sostienen, se requiere para que la labor de las instituciones descritas anteriormente sea eficaz, un conjunto de condiciones capaces de introducir marcos de acción lo suficientemente dúctiles. Nuestro ordenamiento jurídico, precisamente rescata esta actitud que debemos tener las personas para coadyuvar a la función de rescate y emergencia en diversas disposiciones diseminadas en la ley del tránsito y otras normativas legales y reglamentarias.

Expresan, que de lo descrito anteriormente resultaría ilógico- y en algunos casos incluso ilegal que durante emergencias de diversa consideración -como el terremoto ocurrido en nuestro norte grande el 1 de abril de 2014 y el gigantesco incendio que azotó a cuatro cerros del puerto de Valparaíso- los vehículos de emergencia deban detenerse ante cada plaza de peaje que se encuentra en el camino, toda vez que se trata de vehículos que gozan de un estatuto jurídico diferenciado a partir de la importante labor que desempeñan y en ese contexto gozan de un derecho preferente de paso, y dicho paso debe operar, para todos los efectos prácticos, 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 signifiqué un obstáculo a su labor.

Es así como los firmantes de esta iniciativa legal concuerdan en la idea que lo fundamental en materia de vehículos de emergencia constituye el hecho que nada entorpezca su accionar y, frente a ello, el objetivo de esta moción es establecer la prohibición de impedir u obstaculizar el accionar de tales vehículos, ni aún a pretexto de circunstancias legales o administrativas, consagrando asimismo sanciones para quienes no respeten dichas normas.

DESCRIPCIÓN DE LAS MOCIONES.

1.- Boletín N° **9311-09.-** Mediante un artículo único - que modifica 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 Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, se agrega un artículo 23 bis nuevo, mediante el cual se asegura el transito libre y expedito de los vehículos de emergencia por las plazas de peaje de las rutas concesionadas, cuando estos se encuentren atendiendo una emergencia; establece que se entiende por situación de emergencia; otorga el derecho a la concesionaria de cobrar o no el peaje dentro de segundo día hábil siguiente; y por última sanciona a quienes hagan mal uso de esta facultad y a la concesionaria en caso de no respetar esta obligación.

2.- Boletín N° **9313-09**.- Consta de 3 artículos.

El artículo 1º modifica 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 Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, incorporando un inciso final nuevo en el artículo 11, que establece que las concesionarias no estarán obligadas a establecer exenciones en favor de usuario alguno. El nuevo inciso, dispone que los vehículos de emergencia definidos en la ley de tránsito están exentos de pago.

El artículo 2º faculta al Ministerio de Obras Públicas para celebrar convenios complementarios de los contratos de concesión vigentes y para incorporar esta modificación legal en los contratos futuros.

El artículo 3º, modifica el artículo 2º, numeral 43, de la ley de Tránsito, para ampliar el concepto de vehículos de emergencia a los vehículos de las brigadas forestales de Conaf y de las Fuerzas Armadas.

3.- Boletín N° **9318-15**.- Mediante un artículo único se incorpora un nuevo inciso final en el artículo 2º de la ley de Tránsito, que prescribe que los vehículos de emergencia, establecidos en el número 43 de este artículo, en sus desplazamientos realizados con ocasión del desempeño de su labor, no se les podrá en caso alguno, impedir u obstaculizar el paso, especialmente en plazas de peajes, ni siquiera a pretexto de circunstancias legales o administrativas, debiendo toda persona o entidad facilitar su trayecto. Adicionalmente se le aplicará una multa a la empresa concesionaria en caso del cobro de peaje al carro de emergencia, de 1 a 50 UTM.

III.- INTERVENCIÓN,

El señor **Javier Soto, asesor de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas**, se refirió en términos generales a la normativa aplicable a las carreteras concesionadas.

Respecto a la exención de pago de los vehículos de emergencia, precisó que, a su juicio, se debe realizar a través de una modificación al artículo 11 del decreto 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, ley de Concesiones de Obras Públicas, donde se establece que “El concesionario percibirá como única compensación por los servicios que preste, el precio, tarifa o subsidio convenidos y los otros beneficios adicionales expresamente estipulados. El concesionario no estará obligado a establecer exenciones en favor de usuario alguno.”.

Señaló que otra opción, es darle un carácter más formal al protocolo de acción firmado con fecha 12 de septiembre de 2011, entre el Ministerio de Obras Públicas y la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G (Copsa) para tránsito de vehículo de emergencia por vías concesionadas, a través de la dictación de un Decreto Supremo del mismo Ministerio, ya que se trata de un tema ya aceptado por las concesionarias.

El señor **Zarko Luksic**, **asesor legislativo del Ministro de Obras Públicas**, informó que hay voluntad del ministerio para legislar sobre esta materia.

A su juicio, no sería necesario modificar la ley de tránsito, ya que se puede establecer qué se entiende por vehículos de emergencia para efectos de la aplicación de la ley de concesiones.

El señor **Rodrigo Álvarez, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA)**, indicó que las tres mociones surgen a raíz de la catástrofe ocurrida en la ciudad de Valparaíso, donde la prensa informó que las autopistas concesionadas habrían cobrado peaje a los vehículos de emergencia, lo cual no es efectivo. A mayor abundamiento, Carabineros de Chile declaró expresamente en un comunicado de prensa, que en la última catástrofe ocurrida en Valparaíso no se le cobró peaje a ningún vehículo de emergencia.

Informó que para el caso de las ambulancias, bomberos y carabineros, se firmó un protocolo de acción de vehículos de emergencia que permite el libre tránsito de estos vehículos, pero faculta a las concesionarias para después cobrar, lo cual en el 90% de los casos no ocurre.

Advirtió que es fundamental que exista la obligación de disminuir la velocidad al momento de pasar los vehículos por la plaza de peaje, ya que han ocurrido una serie de accidentes por no reducir la misma al momento de pasar, de lo cual hay registro audiovisual.

Manifestó que si se aprueban estos proyectos, van a producir sus efectos para las nuevas concesiones que se otorguen, pero respecto de las ya otorgadas no producirán efecto alguno. Para solucionar este problema propuso incorporar un artículo transitorio donde se establezca que estos vehículos no existen para las concesionarias y permita a las concesionarias acogerse a esta norma dentro de un plazo determinado, como ya se ha realizado con otras materias como por ejemplo en las multas.

A su juicio, se debe establecer que los vehículos de emergencia para los efectos de la ley de concesiones comprendan únicamente a las ambulancias, bomberos y carabineros. Respecto de las demás instituciones que puedan asistir situaciones de emergencia, se debiera facultar Ministerio de

Obras Públicas para que celebre convenios con cada concesionaria a nivel regional.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en las mociones boletines números 9311-09, 9313-09, 9318-15 (refundidas), y lo señalado por los invitados, los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia. Se estimó que es urgente la necesidad de liberar de pago de peaje a los vehículos de emergencia que se encuentren atendiendo una situación de esa naturaleza, siempre que cumplan con determinadas condiciones y requisitos en sus desplazamientos en rutas concesionadas.

Se recordó que el sistema de concesiones es una de las formas que nuestro país ha utilizado para la ejecución de obras públicas fiscales, principalmente cuando se trata de infraestructura que persigue 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.

En el mes de septiembre del año 2011, el Ministro de Obras Públicas de la época firmó un “protocolo” con la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública para asegurar el libre tránsito de vehículos de emergencia en carreteras, y evitar que éstos se detengan para cancelar peaje. Se pretendía entonces garantizar el tránsito ágil y fluido de este tipo de vehículos cuando se dirigiesen en auxilio de terceros. Por desgracia, ha demostrado no ser suficiente en el tiempo.

Lo anterior fue motivado con ocasión de eventos lamentables, donde bomberos vio retrasada su llegada a siniestros por detenerse a cancelar peaje, algo similar a lo ocurrido cuando efectivos de otras comunas pretendían ir en auxilio del cuerpo de bomberos de Valparaíso.

Por otra parte se clarificó, en cuanto al principio de intangibilidad de los contratos, 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, restableciendo el equilibrio económico financiero entre las partes. Esto último no procede en la especie, dado que lo dispuesto en este proyecto no significa, en absoluto, un mayor gravamen para el concesionario.

Los vehículos de emergencia utilizados por bomberos, carabineros, servicios de salud públicos y privados, policía de

investigaciones, brigadas de la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y 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 tales que les permitan evitar que su paso por plazas de peaje sea impedido o dilatado por no contar con el dinero suficiente para cancelar la tarifa, o simplemente demorado su desplazamiento 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.

El problema enunciado, se dijo, ha sido puesto en conocimiento de la autoridad pertinente por diputados, senadores y, por cierto, por los funcionarios y voluntarios que deben desplazase con sus equipos para atender todo tipo de situaciones de emergencias y socorro, en su abnegada misión, tanto de ayudar a personas y salvar vidas, como de evitar la destrucción de bienes públicos y privados.

Se recordó que, lamentablemente, nuestro país se ve expuesto, cada cierto tiempo, a vivir situaciones de catástrofe, como son inundaciones, terremotos, tsunamis, temporales de lluvia y viento, incendios, entre otros desastres, que activan consecuentemente la generación de todo un sistema de acción que va en auxilio de aquellas personas que resultan damnificadas por tales desastres de la naturaleza. Tal sistema se encuentra constituido, entre otros, por los denominados vehículos de emergencia.

Sostienen que resulta evidente que para que la labor de estos últimos sea eficaz y expedita, se requiere un conjunto de condiciones capaces de introducir marcos de acción lo suficientemente dúctiles. Nuestro ordenamiento jurídico precisamente rescata -en diversas disposiciones, de nivel legal y reglamentario-, esta actitud que debemos tener las personas para coadyuvar en la función de rescate y emergencia, que en este momento se pretende reforzar.

Se hicieron presente, por último, las emergencias sufridas por nuestro país, como consecuencia del terremoto que afectó el norte grande el año recién pasado, y el gigantesco incendio que azotó a cuatro cerros del puerto de Valparaíso. Es irracional, en ese contexto, que los vehículos de emergencia deban detenerse ante cada plaza de peaje que se encuentra en el camino, toda vez que con ello se perturba la importante labor que desempeñan.

Puesta en votación general la idea de legislar sobre la materia de que tratan las mociones, se APRUEBA por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ALVAREZ, CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y MARIO VENEGAS.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

La totalidad de los artículos de las mociones refundidas, fueron objeto de una **indicación sustitutiva de las diputadas señoras Jenny Alvarez, Clemira Pacheco y Alejandra Sepúlveda, y de los**

diputados señores René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Felipe Letelier, Fernando Meza, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas.

Esta indicación contempla 3 artículos que tratan las siguientes materias:

El artículo 1º introduce 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 Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

Su letra a), incorpora dos incisos -segundo y final- nuevos en el artículo 11, disponiendo que los vehículos de emergencia definidos en la ley de tránsito están exentos del pago de peajes.

Su letra b) agrega un inciso final nuevo en el artículo 42, estableciendo una sanción a la empresa concesionaria que no dé cumplimiento a la obligación que se incorpora en los incisos segundo y final nuevos del artículo 11.

El artículo 2º faculta al Ministerio de Obras Públicas para celebrar convenios complementarios de los contratos de concesión vigentes y para incorporar esta modificación legal en los contratos futuros.

El artículo 3º, modifica el artículo 2º, numeral 43 de la ley de Tránsito, ampliando el concepto de vehículos de emergencia a los de las brigadas forestales de Conaf y de las Fuerzas Armadas.

La indicación fue aprobada por asentimiento unánime.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ALVAREZ, CLEMIRA PACHECO Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FELIPE LETELIER, FERNANDO MEZA, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y MARIO VENEGAS.

****

C) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

Los artículos de las mociones refundidas fueron rechazados y su texto se transcribe a continuación:

I.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS, INCORPORANDO LA OBLIGACIÓN DE LOS CONCESIONARIOS DE ASEGURAR EL TRÁNSITO LIBRE Y FLUIDO DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA, BOLETÍN N° 9311-09.

“Artículo único: Modificase 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 Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas; agregando un artículo 23 bis nuevo del siguiente tenor:

"Artículo 23 bis.- Tratándose de contratos de concesión de rutas o caminos que contengan plazas de peaje, el concesionario asegurará el tránsito libre y expedito de vehículos pertenecientes a las Fuerzas de Orden y Seguridad, Bomberos de Chile o ambulancias de servicios de salud públicos o privados; siempre que estos se encuentren atendiendo una emergencia.

Bastará la activación de sirenas y balizas por parte de los vehículos antes señalados, para que los funcionarios de la empresa concesionaria levanten inmediatamente las barreras en las plazas de peajes y dispongan su paso preferente, sin que se pueda cuestionar de manera alguna la emergencia invocada.

Se entenderá que un vehículo policial, una ambulancia o un carro bomba atienden una emergencia, cuando se dirija a un lugar donde está teniendo lugar un acto delictual; cuando acuda a asistir a una persona enferma o accidentada; o cuando se dirija al lugar de un incendio o accidente, respectivamente.

Corresponderá a la empresa concesionaria la individualización del vehículo a través de su placa patente, pudiendo o no requerir de pago a la institución correspondiente dentro de segundo día hábil siguiente.

Quienes hagan mal uso de las prerrogativas dispuestas en este artículo, serán sancionados de acuerdo a lo señalado en el artículo 42. Asimismo, la inobservancia de la presente norma por parte de la concesionaria se sancionarán con las multas establecidas en el reglamento.".”.

II.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS Y LA LEY DE TRÁNSITO, CON EL OBJETO DE AMPLIAR LA DEFINICIÓN DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA Y DE EXIMIRLOS DEL PAGO DE PEAJE, BOLETÍN N° 9313-09.

“Artículo 1° Modifíquese el Decreto 900 del decreto con fuerza de ley N°164 de 1991, Ley de Concesiones 00.PP. en lo siguiente:

a) Incorpórese en el artículo 11, el siguiente inciso final nuevo:

"No obstante, estarán exentos del pago de peaje, sea manual, con sistema automático o tele peaje, los vehículos de emergencia definidos en el artículo 2 número 43 de la ley N°18.290".

b)°: incorpórese al artículo 42, el siguiente inciso final nuevo:

"Las empresas concesionarias que no dieren cumplimiento a los dispuesto en el inciso final del artículo 11 serán sancionados

con una multa a beneficio fiscal de 10 UTM. por cada incumplimiento. Si la responsabilidad es imputable exclusivamente al funcionario operador del peaje, éste sufrirá una multa de 3 UTM. por cada vehículo de emergencia cuyo paso se haya visto entorpecido producto de la acción u omisión de dicho funcionario.

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; como asimismo, incorporar en los futuros contratos estas condiciones.

Artículo 3°: Intercálace en el numeral 43), del artículo 2° de la Ley 18.290 entre las palabras "particulares" y "que tengan" lo siguiente: "a las brigadas forestales de CONAF y de las Fuerzas Armadas".".

III.- MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY Nº 18.290, DE TRÁNSITO, PARA EXIMIR DEL PAGO DE PEAJE A LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA DURANTE EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, BOLETÍN N° 9318-15.

“Artículo Único: Incorpórese un nuevo inciso final al artículo 2° de la ley N° 18.290, sobre el Tránsito, norma que reza de la siguiente manera:

"Los vehículos de emergencia, establecidos en el número 43 de este artículo, en sus desplazamientos realizados con ocasión del desempeño de su labor, no se les podrá en caso alguno, impedir u obstaculizar el paso, especialmente en plazas de peajes, ni siquiera a pretexto de circunstancias legales o administrativas, debiendo toda persona o entidad facilitar su trayecto. Adicionalmente se le aplicará una multa a la empresa concesionaria en caso del cobro de peaje al carro de emergencia, de 1 a 50 UTM.".

D) INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

No hubo.

****

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

PROYECTO DE LEY

“Artículo 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, ley de Concesiones de Obras Públicas:

a) En su artículo 11°, incorpórese los siguientes incisos segundo y final, nuevos:

"No obstante lo señalado en el párrafo anterior, estarán exentos del pago de peaje, ya sea en forma manual, con sistema automático o de tele 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 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 peajes.".

b) En su artículo 42, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"La empresa concesionaria que no diere cumplimiento a los dispuesto en los incisos segundo y tercero del Artículo 11°, será sancionada con multa a beneficio fiscal de entre 1 a 50 unidades tributarias mensuales, cada vez que se trasgreda la norma. Si la responsabilidad fuere imputable sólo al operador del peaje, éste sufrirá una multa de entre 1 a 3 unidades tributarias mensuales, por cada vehículo de emergencia cuyo paso se haya visto dificultado a raíz de su acción u omisión.".

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; como, asimismo, incorporar en los futuros contratos estas condiciones.

Artículo 3°. En el Artículo 2 número 43), del decreto con fuerza de ley N° 1 de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaria de Transportes, Ministerio de Justicia y Subsecretaria de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito, intercalase la frase: "a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal y de las Fuerzas Armadas,", entre las palabras "particulares" y "que tengan".".

SALA DE LA COMISIÓN, a 8 de enero de 2015.

Tratado y acordado en sesiones de fecha 3 de junio de 2014 y 7 de enero de 2015, con asistencia de las diputadas señoras **Jenny Alvarez, Loreto Carvajal, Clemira Pacheco y Alejandra Sepúlveda,** y los diputados señores **René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Felipe Letelier, Fernando Meza (Presidente), Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas.**

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión