

**SEGUNDO 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 presentaros su segundo informe respecto del proyecto de ley de la referencia.

A una de las sesiones en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal, asistió el Honorable Senador señor Hosaíng Sabag.

A las sesiones en que se consideró la presente iniciativa en este trámite, asistieron el Subsecretario de Obras Públicas, don Juan Carlos Latorre; el Subsecretario de Transportes, don Guillermo Díaz; 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; el Jefe de la Unidad de Control Jurídico del Departamento de Coordinación de Concesiones, don Rafael Ibarra; la Jefa de la Unidad Técnica de Sistemas en Transportes, doña Georgina Febré; el Abogado del Departamento de Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y Asesor Jurídico de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, don Leonardo Aravena; la Asesora de la Unidad Jurídica de la Subsecretaría de Obras Públicas, doña Paola Navarro; el Asesor Legislativo del Ministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, don Domingo Sánchez y el Asesor Legislativo del Subsecretario de Transportes, don Patricio Bell.

-----

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

**I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones:** Ninguno.

**II.- Artículos que sólo han sido objeto de indicaciones aprobadas:** Ninguno.

**III.- Indicaciones aprobadas:** La signada con el número 4.

**IV.- Indicaciones aprobadas con modificaciones:** Ninguna.

**V.- Indicaciones rechazadas:** Las signadas con los números 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20.

**VI.- Indicaciones retiradas:** Ninguna.

**VII.- Indicaciones declaradas inadmisibles:** Ninguna.

-----

### **DISCUSIÓN PARTICULAR**

Previo a la discusión particular, hizo uso de la palabra el Honorable Senador señor Novoa, recordando que el propósito de esta iniciativa de ley era lograr el control de los vehículos que transitarían por las autopistas urbanas, los que deberían contar con dispositivos electrónicos que permitieran su identificación y posterior cobro del peaje, así como también el establecimiento de una sanción especial en el caso de no cumplimiento de la obligación.

El señor Senador señaló que para iniciar el estudio de las indicaciones hechas a este proyecto era importante establecer dos principios generales. El primero de ellos consiste en considerar que la ley vigente establece para el adquirente de un vehículo motorizado la obligación de la inscripción del mismo en el Registro correspondiente.

El segundo principio establece que la inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados determina que la persona inscrita como propietario será la responsable de las multas, y el domicilio que figure

en la inscripción del mencionado Registro será aquél en el que se realizarán válidamente las notificaciones.

El Honorable Senador señor Lavandero manifestó su conformidad con lo expresado por el Honorable Senador señor Novoa, agregando que en la actualidad, cuando no se ha realizado la transferencia de un vehículo, se considera responsable a la persona a cuyo nombre figura la inscripción del vehículo.

Sin embargo, manifestó su rechazo a la norma contenida en el artículo 118 bis, nuevo, propuesto, porque estima que se trata de una disposición muy amplia que podría resultar peligrosa, ya que a cualquier persona se le podría impedir llegar a su destino aduciendo algunas de las circunstancias contenidas en la disposición legal citada.

El señor Senador expresó que podrían producirse problemas en los caminos públicos en que se opere con un sistema electrónico de cobro de peaje, por lo que consideró que debería existir un sistema alternativo para el cobro manual de los mismos.

El Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner, explicó que el sistema de cobro electrónico de peajes resuelve un problema originado por la ausencia de una regulación para las concesiones urbanas que se están construyendo en Santiago, ya que se ha estimado que en las autopistas urbanas el flujo de circulación será de 150.000 vehículos diarios y la posibilidad de establecer barreras para el ingreso o salida de vehículos generaría atochamientos que harían inviable el uso de las autopistas, o disminuirían las velocidades de traslado, lo que significaría que toda la tecnología que se está incorporando y las mejoras que se están realizando perderían su importancia.

Agregó que en las otras concesiones de caminos será posible usar mecanismos alternativos a los peajes electrónicos y se considerarán las barreras.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra consultó cómo se podría conocer la seguridad de que se establecerán en otras vías concesionadas sistemas alternativos de cobro de peaje, porque la iniciativa legal en estudio no las considera.

Al respecto, el Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner, respondió que en las carreteras siempre existirá la posibilidad del cobro de peaje manual.

El Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Carlos Latorre, señaló que no habrá inversión privada para las autopistas sin

que simultáneamente se legisle respecto de un sistema de telepeaje que asegure a largo plazo la recuperación de la inversión. Agregó que este sistema de peaje electrónico garantiza que no exista tiempo de espera en el acceso a la autopista y simultáneamente asocia al usuario a un tramo preciso en el que ha usado la autopista.

La inversión en estas obras es alta por lo que el sistema exige que el peaje electrónico se pague y la infracción que se curse, a quienes no respeten una plaza de peaje, no sólo sea por el no pago del peaje, sino que se considere como una infracción a las normas del tránsito, de la misma forma que lo constituye no detenerse ante un disco "Pare". La única forma en que la persona pueda ser detectada al momento de ingresar al telepeaje es utilizando un dispositivo electrónico o un sistema alternativo. Si lo hace sin este dispositivo estará cometiendo una infracción a la ley del Tránsito.

A continuación, el Honorable Senador señor Lavandero reiteró su preocupación ya que el proyecto de ley no contempla un sistema alternativo de cobro para las personas que no son usuarios habituales de rutas concesionadas, sin embargo, no es contrario a la instalación de estos telepeajes en los lugares donde hay tránsito habitual. Expresa finalmente que del texto de la iniciativa legal no se puede inferir que estos telepeajes no se vayan a instalar en todos los caminos públicos sin excepción.

En relación con esta materia, el Honorable Senador señor Muñoz Barra recordó que durante la discusión general de este proyecto, los representantes de las empresas concesionarias explicaron que se considerarían vías alternativas aledañas a las autopistas para la circulación de aquellos automovilistas que no contaran con un TAG o no quisieran hacer uso del mismo.

No obstante lo expresado anteriormente, el señor Subsecretario señaló que, en la discusión relativa a la existencia de una calle alternativa al cobro de peaje, la Contraloría General de la República ha determinado en jurisprudencia reiterada que no es exigencia legal que en los lugares en que hay una autopista con peaje deba existir, además, una vía alternativa.

-----

Luego, se inició la discusión de cada indicación en particular.

A continuación, se efectúa una relación de las indicaciones presentadas, explicándose las disposiciones en que éstas inciden, así como los acuerdos adoptados sobre las mismas.

### **Artículo 1º**

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

#### **Nº 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 inciso segundo prescribe que la inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El inciso tercero 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.

**Las indicaciones números 1 y 2**, de los Honorables Senadores señores Fernández y Novoa, respectivamente, tienen por finalidad reemplazar el inciso final del artículo 36 por los siguientes:

El primero prescribe que el adquirente de un vehículo deberá requerir su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición.

El inciso segundo obliga al propietario de un vehículo a mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, de acuerdo con el procedimiento que determine el Servicio de Registro Civil e Identificación.

El Honorable Senador señor Novoa explicó que las indicaciones presentadas tienen por finalidad mantener una norma vigente que señala que el adquirente de un vehículo deberá solicitar su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición.

Agregó que el proyecto reitera esa norma y que el ministro de fe que autorice un acto traslativo de dominio deberá requerir la inscripción, con lo cual se establecería la misma obligación para dos personas, adquirente y ministro de fe. Es de interés del adquirente que el vehículo quede inscrito y también es de interés del vendedor para eximirse de responsabilidad.

Por lo anterior, considera preferible establecer en el proyecto de ley que el propietario responderá siempre de las multas y no será necesario establecer más trámites. Además, la norma no señala qué sucede si la inscripción que realiza el ministro de fe es rechazada en el Registro de Vehículos Motorizados, por lo que resulta lógico que sea el adquirente el que realice la inscripción. El hecho de agregar una obligación al ministro de fe autorizante no obsta al hecho de que el propietario sea siempre responsable.

La indicación, además, suprime la exigencia de que en la inscripción se indique el domicilio del propietario, puesto que esa norma se considera en otra disposición de la ley, artículo 47, inciso cuarto, número 3.

El Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Leonardo Aravena señaló que el Ejecutivo prefiere la norma original propuesta en el proyecto de ley porque el artículo 47, inciso cuarto, número 3, se refiere al certificado de inscripción y no al Registro. Éste solicita el domicilio a los otros registros existentes. Agregó que al estudiar este sistema con las empresas concesionarias, se ha llegado a la conclusión de que existe un incumplimiento grave de la ley, ya que un 70 u 80% de los partes cursados, no se hacen efectivos, con una pérdida de ocho mil millones para la Municipalidad de Santiago en el año 2000. En efecto, se cursaron 5.478 infracciones en el mes de enero de 2000 y se pagaron sólo 1.728, detectándose que una de las causales del no pago era la imposibilidad de notificar a los infractores por no estar actualizados sus domicilios. Durante el año 2000 el porcentaje de recuperación en los meses de enero, febrero y marzo, alcanzó sólo al 30,86%, vale decir, se perdió más del 69% de los partes. El porcentaje de recuperación en el año 2001 fue de 25,95%; y en el año 2002 de 23,54%. En algunos casos el porcentaje de recuperación sólo alcanzó a 12,23%.

Considerando los datos entregados, el Subsecretario de Obras Públicas reiteró la conveniencia de aprobar el texto propuesto en el proyecto de ley, ya que la información con la que se cuenta refleja que no existe un cumplimiento real de las normas actuales ya que no se garantiza la inscripción del vehículo con indicación de sus datos reales y domicilio del adquirente, en tanto que la normativa propuesta incentiva la inscripción de todas las transferencias.

Las disposiciones del proyecto en estudio están destinadas a cautelar el cumplimiento de una obligación por parte del segmento que elude sus obligaciones y evita el pago de las multas, o que de buena fe, por desconocimiento, igualmente no las paga.

En relación a la actuación del ministro de fe, se pretende que actúe como colaborador para que los datos sean debidamente registrados.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que la obligación del adquirente es la misma que se asigna al ministro de fe, a costa del primero, y que lo importante es establecer que el propietario inscrito es el responsable, para lo cual debería buscarse un sistema que sea efectivo.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra manifestó que el Ejecutivo hizo presente que las normas actuales no se cumplían, y que si bien este proyecto de ley no establecía un sistema perfecto, lo importante era proteger e incentivar la inversión de los privados en las concesiones de las autopistas.

**En votación las indicaciones números 1 y 2, fueron rechazadas con los votos en contra de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Vega y con el voto a favor del Honorable Senador señor Novoa.**

**La indicación número 3** del Honorable Senador señor Stange propone reemplazar el inciso final del artículo 36, por dos incisos: el primero señala que el adquirente de un vehículo deberá requerir su inscripción dentro de los diez días siguientes a la fecha de su adquisición.

El segundo inciso radica en el propietario de un vehículo la obligación de mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, de acuerdo con el procedimiento que determine el Servicio de Registro Civil e Identificación.

Esta indicación reduce de 30 a 10 días la obligación del adquirente para requerir su inscripción.

El Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Leonardo Aravena, explicó que el plazo de treinta días se consideró por la eventualidad de que fuera rechazada la inscripción, en cuyo caso el adquirente tendría un plazo mayor para solicitarla nuevamente, una vez subsanados los inconvenientes.

**En votación la indicación número 3, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.**

**La indicación número 4** del Honorable Senador señor Horvath propone, a su vez, sustituir el inciso final del artículo 36, por los siguientes:

El primero establece que la inscripción de los vehículos deberá requerirse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición, y será de cargo del adquirente. Tratándose de vehículos nuevos, la inscripción deberá requerirla el adquirente, dentro del plazo indicado; en los demás casos, 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.

El segundo señala que la inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El tercero determina que 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.

**En votación la indicación número 4, fue aprobada sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.**

## **Nº 2**

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

El primero de ellos establece que 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 como grave, y le serán además aplicables las normas que radican la responsabilidad solidaria en el propietario y 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 que se regirán por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3º y en el artículo 24, ambos de la ley N° 18.287 que establece procedimientos ante los Juzgados de Policía Local, y en el artículo 4º de la ley N° 18.290 de Tránsito, salvo en sus incisos quinto, sexto, séptimo y octavo. Los estándares técnicos y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los equipos de registro de infracciones serán regulados por el Ministerio de Obras Públicas.

**Las indicaciones números 5, 6 y 7** de los Honorables Senadores señores Fernández, Novoa y Stange, respectivamente, proponen suprimir el inciso primero del artículo 118 bis propuesto.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que es necesario concordar estas indicaciones con lo que proponen las indicaciones número 12, 13 y 14, que agregan un número 32, nuevo, al artículo 198 de la ley de Tránsito, el que contempla las infracciones graves a dichas normas.

El señor Senador prosiguió explicando que no resulta conveniente establecer un artículo nuevo para regular esta situación, ya que existe una norma expresa que indica las infracciones graves a las normas del tránsito.

El Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Carlos Latorre, señaló que el texto propuesto en las indicaciones no innova respecto de lo que el Ejecutivo ha propuesto, pero que faltaría la referencia a las normas sobre responsabilidad contempladas en los artículos 174 y 175 de la ley de Tránsito, lo que sí está contemplado en el inciso primero del artículo 118 bis nuevo.

Además, indicó que el Ejecutivo no es partidario de aumentar el número de infracciones contenidas en el artículo 198, y lo que pretende es regular las infracciones cometidas en las vías concesionadas, en una norma especial, la que se propone en el artículo 118 bis, nuevo.

Por su parte, el Honorable Senador señor Novoa, expresó que, sin perjuicio del interés del Ejecutivo por contemplar en una norma especial las regulaciones relativas a las concesiones, resulta importante considerar que a través de esta iniciativa legal se está modificando la ley de Tránsito que se aplica a una generalidad de casos, por lo que resulta preferible que las infracciones graves se contemplen en una sola norma.

El artículo 198 de la ley de Tránsito identifica las infracciones graves a este cuerpo legal, muchas de las cuales pueden dar lugar a la responsabilidad del propietario del vehículo motorizado, por lo que resulta preferible por razones de técnica legislativa, considerar las normas pertinentes dentro de la ley general que se aplica no sólo a las autopistas, en lugar de señalar otras normas que posteriormente podrían motivar problemas de interpretación.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra señaló que la infracción contenida en el artículo 118 bis, nuevo, que se propone, constituye una infracción nueva y especial, por lo que resulta preferible que se la considere en dicha norma, en lugar de agregarla como un nuevo número al artículo 198 de la ley de Tránsito.

A su vez, el Honorable Senador señor Martínez expresó que tratándose de una infracción diferente al regular la circulación por caminos públicos concesionados, era preferible que esta nueva infracción fuera considerada en una nueva disposición.

Agregó que debía precisarse que la facultad que se entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través del artículo 118 tenía como finalidad prohibir la circulación en determinadas vías públicas, en circunstancias que la prohibición contenida en el artículo 118 bis, que se propone, se refiere sólo a los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de peaje.

**En votación las indicaciones números 5, 6 y 7, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

**La indicación número 8** del Honorable Senador señor Horvath es para reemplazar el artículo 118 bis, nuevo, propuesto, por el siguiente:

“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 que permita su cobro automático, o de un elemento de otra naturaleza que acredite el pago de la tarifa o peaje. 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 operación y fiscalización de este sistema, constituyen equipos de registro de infracciones, rigiéndose por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3º y en el artículo 24, ambos de la ley N° 18.287, y en el artículo 4º 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.”.”.

Como consecuencia del rechazo de las indicaciones números 5, 6 y 7, se acordó rechazar la indicación número 8.

**En votación esta indicación número 8, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

### Nº 3

Intercala, como inciso cuarto del artículo 175, de la ley de Tránsito, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso final, uno que dispone que para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del 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.

**Las indicaciones número 9, 10 y 11** de los Honorables Senadores señores Fernández, Novoa y Stange, respectivamente, son para reemplazar este número 3 por otro que intercala los siguientes incisos cuarto y quinto al artículo 175 de la ley de Tránsito, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso final.

El inciso cuarto que se intercala dispone que para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo de acuerdo a las normas contempladas en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal que permita su notificación.

El inciso quinto que se agrega preceptúa que en caso de no poderse practicar tal notificación, por no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, o bien, porque habiendo sido el conductor o tenedor debidamente emplazado, no paga la multa dentro del plazo legal, responderá de dicho pago el propietario y se

aplicará lo establecido en el artículo 24 de la ley N° 18.287, sin perjuicio del propietario inscrito a repetir lo pagado.

Cabe precisar que la indicación se diferencia del texto aprobado en general, fundamentalmente en que sin perjuicio de la responsabilidad del propietario por el pago de la multa, éste pueda repetir contra el conductor o tenedor del vehículo que haya sido debidamente emplazado.

Es necesario considerar que el artículo 38 de la ley de Tránsito identifica como propietario a la persona que figura como tal en el Registro de Vehículos Motorizados, salvo prueba en contrario.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra expresó que sería fundamental para el adecuado funcionamiento de las concesiones de caminos públicos contar con un sistema que permita el cobro expedito de los peajes para circular por estas vías, lo que hace necesario contar con un instrumento que permita identificar con precisión al responsable del pago de la multa por la infracción cometida.

El Honorable Senador señor Martínez manifestó que era indispensable para el adecuado funcionamiento de este nuevo sistema que se considerarán mecanismos necesarios que permitieran el cobro de los peajes cuyo pago haya sido evadido. Para ello propuso que fuera la patente del vehículo la que permitiera su identificación, la que debería ser grabada en forma electrónica en los vidrios.

**En votación las indicaciones números 9, 10 y 11 fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

o o o o o o

**Las indicaciones número 12, 13 y 14** de los Honorables Senadores señores Fernández, Novoa y Stange, respectivamente, tienen por finalidad intercalar, a continuación del número 3, un numeral que agrega al artículo 198 de la ley de Tránsito un número 32, nuevo, establece que es infracción grave la circulación en caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de tarifas o peajes, sin el dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permitan su cobro.

Como consecuencia del rechazo de las indicaciones números 5, 6 y 7, se acordó rechazar las indicaciones números 12, 13 y 14.

**En votación las indicaciones número 12, 13 y 14, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

o o o o o o

#### Nº 4

Sustituye el inciso segundo del artículo 201 de la ley de Tránsito, por otro que sanciona con una multa de 3 a 50 UTM al adquirente o propietario de un vehículo que no cumpla 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, inciso cuarto, de la ley de Tránsito. Asimismo, establece que 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.

**Las indicaciones números 15 y 16** de los Honorables Senadores Fernández y Novoa, respectivamente, proponen sustituir el inciso segundo del artículo 201 por otro que prescribe que el propietario de un vehículo que no cumpliera las obligaciones establecidas en los incisos cuarto y quinto del artículo 36, será sancionado con una multa de dos a cincuenta unidades tributarias mensuales. Esta infracción también podrá ser denunciada por el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, fundada en cualquier información oficial que recibiera.

El Jefe de la Unidad de Control Jurídico del Departamento de Coordinación de Concesiones, señor Rafael Ibarra, explicó que el numeral 4, en análisis, considera la existencia de dos obligaciones distintas; la primera, consiste en la que tiene el adquirente de un vehículo de inscribirlo dentro de los treinta días siguientes a su adquisición en el Registro de Vehículos Motorizados cuyo incumplimiento se sanciona con una multa de 3 a 50 UTM.

La segunda obligación, contenida en el numeral 4, es la del propietario de un vehículo de mantener actualizado en el Registro de Vehículos Motorizados su domicilio y el de su representante legal, cuando procediere, y en el caso de incumplimiento establece como sanción una multa de 3 a 5 UMT, menor que la estipulada para la infracción anterior, toda vez que la gravedad de la infracción también es menor.

El Honorable Senador señor Martínez expresó que ambas obligaciones contenidas en el numeral 4 son complementarias y tienden a hacer efectivo el sistema de registro de los vehículos motorizados, por lo que en su concepto era preferible considerar la misma sanción, la que sería aplicada conforme lo determinase el Juez competente.

**En votación las indicaciones número 15 y 16, fueron rechazadas con los votos en contra de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Pizarro y con el voto a favor del Honorable Senador señor Martínez.**

## **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 fuere aceptada o fuera devuelta al tribunal.

**La indicación número 17** del Honorable Senador señor Horvath propone eliminar este artículo.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra propuso el rechazo de esta indicación, considerando que el proyecto de ley en estudio parte del supuesto de la existencia de que el último domicilio que el propietario de un vehículo tuviera anotado en el Registro de Vehículos Motorizados sería válido para permitir la identificación del infractor. De otro modo, resultaría imposible proceder al cobro de las multas por infracciones cursadas por circular en los caminos públicos en que opere un sistema electrónico de cobro de peajes, sin el dispositivo electrónico u otro complementario que permita el cobro.

**En votación la indicación número 17, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

**La indicación número 20** del Honorable Senador señor Stange tiene por finalidad intercalar en la oración final que se propone agregar al inciso tercero del artículo 3º, la frase “efectuar la notificación personal o por cédula”, a continuación de la preposición “para”, y eliminar el resto del inciso.

Se acordó rechazar esta indicación por la misma razón que se hizo con la anterior.

**En votación la indicación número 20, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

**Las indicaciones número 18 y 19** de los Honorables Senadores señores Fernández y Novoa, respectivamente,

proponen reemplazar el artículo 2º por otro que introduce a través de dos literales las siguientes modificaciones a la ley N° 18.287:

Con la letra a) intercala los siguientes incisos cuarto y quinto al artículo 3º:

El primero de ellos señala que, sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, en los casos de denuncia por escrito cuando el infractor no estuviere presente, el juez podrá decretar que la primera notificación al propietario o al conductor o tenedor, que el propietario individualizarse oportunamente, se efectúe por cédula, diligencia que será practicada por un funcionario municipal que el respectivo juez designe. La notificación podrá efectuarse en el domicilio que conste en el proceso y sólo cuando el Ministro de Fe verifique, por cualquier medio, que el domicilio señalado en el proceso corresponde al notificado, lo que deberá constar en el acta de notificación. Cuando el domicilio en que deba practicarse la diligencia se encuentre en sectores rurales, el juez podrá decretar que la citación sea practicada por Carabineros de Chile.

El segundo dispone que será aplicable al Ministro de Fe que designe el juez para la notificación señalada en el inciso anterior, lo establecido en el inciso final del artículo 8º de esta ley. Si la municipalidad respectiva proporcionare los medios de movilización, los derechos, que serán de cargo de la municipalidad, no podrán exceder del 25% del Arancel de los Receptores Judiciales.

Con la letra b) reemplaza el inciso quinto del artículo 23, por otro que preceptúa que en las denuncias señaladas en el inciso tercero del artículo 3º, el tribunal podrá decretar las medidas de apremio que señala el inciso primero, sólo cuando la citación hubiere sido notificada por cédula al propietario inscrito o a quien éste hubiere individualizado en la oportunidad legal correspondiente como conductor, comprador o tenedor del vehículo o cuando habiéndosele notificado por carta certificada, existan antecedentes suficientes en el proceso que permitan presumir fundadamente que el domicilio del notificado es aquél al que se envió la carta certificada, lo que certificará el Secretario del Tribunal en el proceso. Con todo, si no se hubiere cumplido la orden de arresto, el juez deberá decretar que se comunique la sentencia al Registro de Multas No Pagadas.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra resaltó que diversos organismos públicos notifican mediante el envío de cartas certificadas, como es el caso de la Tesorería General de la República y el Servicio de Impuestos Internos. Señaló que era necesario considerar, además, que dado el gran porcentaje de multas que podrían cursarse sería difícil que este trámite se realizara por medio de una cédula ya que podría

significar el colapso del sistema y originar posteriormente la dictación de leyes de amnistía, como ha sucedido por el incumplimiento de las obligaciones ciudadanas en los procesos electorales.

El Honorable Senador señor Sabag puntualizó que era fundamental para la credibilidad del sistema que el domicilio fuera un factor determinante para obtener el pago del peaje.

Por su parte, el Honorable Senador señor Martínez agregó que la carta certificada constituye una buena señal inicial para lograr el pago de las multas por peajes y la existencia de un procedimiento posterior también reforzaría el pago de la multa.

A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, manifestó que la existencia de un procedimiento complejo para obtener el pago de la multa tendría como consecuencia una mayor impunidad en el pago del peaje.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que el sistema de vías concesionadas considera 1.000.000 de viajes diarios y si las infracciones proyectadas alcanzan al 2% de los viajes en que se cometa algún tipo de infracción, se cursarían 2.000.000 de infracciones anuales. Considerando que la efectividad en la tramitación de las infracciones alcanza al 2 y 5%, en los casos de más eficiencia, esto significaría el colapso del sistema de concesiones.

Finalmente, el Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, don Lautaro Pérez, explicó que la notificación mediante carta certificada ordenada por el tribunal pretendía que el infractor tomara conocimiento de la infracción a través de un sistema efectivo, idóneo y rápido, lo que no se obtendría con una notificación por cédula.

Agregó que la legislación contempla diversas situaciones en que las citaciones se realizan a través de una carta certificada, como es el caso de lo establecido en los artículos 11, 63 y 64 del Código Tributario.

**En votación las indicaciones números 18 y 19, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Martínez, Muñoz Barra y Pizarro.**

- - - - -

## MODIFICACIÓN PROPUESTA

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley aprobado en general por el Senado, con la siguiente modificación:

### Artículo 1º

#### Nº 1

Reemplazarlo por el siguiente:

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

“La inscripción de los vehículos deberá requerirse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición, y será de cargo del adquirente. Tratándose de vehículos nuevos, la inscripción deberá requerirla el adquirente, dentro del plazo indicado; en los demás casos, 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.”.

**(Aprobado por unanimidad 3x0. Indicación Nº 4).**

-----

Como consecuencia de la modificación propuesta, el texto del proyecto queda como sigue:

## PROYECTO DE LEY

**"Artículo 1º.-** Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley N° 18.290, de Tránsito:

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

**"La inscripción de los vehículos deberá requerirse dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición, y será de cargo del adquirente. Tratándose de vehículos nuevos, la inscripción deberá requerirla el adquirente, dentro del plazo indicado; en los demás casos, 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 3º y en el artículo 24, ambos de la Ley N° 18.287 y en el artículo 4º 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 Nº 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 sesiones celebradas los días 10 y 17 de julio de 2002 con asistencia de los Honorables Senadores señores Pizarro (Presidente), (Lavandero), Cantero, Martínez (Vega), Muñoz Barra (Presidente accidental), Novoa y Vega.

Sala de la Comisión, a 17 de julio 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:** Segundo informe.
- VII. URGENCIA:** Simple, que venció el 17 de julio de 2002.
- 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 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, 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:**

**Indicaciones N°s 1 y 2:** Rechazadas (2x1)  
**Indicación N° 3:** Rechazada (3x0)  
**Indicación N° 4:** Aprobada (3x0)  
**Indicaciones N°s 5, 6 y 7:** Rechazadas (3x0)  
**Indicación N° 8:**Rechazada (3x0)  
**Indicaciones N°s 9, 10 y 11:** Rechazadas (3x0)  
**Indicaciones N°s 12, 13 y 14:** Rechazadas (3x0)  
**Indicaciones N°s 15 y 16:**Rechazadas (2x1)  
**Indicación N° 17:** Rechazada (3x0)  
**Indicaciones N°s 18 y 19:** Rechazadas (3x0)  
**Indicación N° 20:** Rechazada (3x0)

Valparaíso, 18 de julio de 2002.

**MARIA ISABEL DAMILANO PADILLA**  
Secretario Accidental