18681-09

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas para garantizar el paso inmediato por las plazas de peaje de los vehículos que trasladen a una persona en emergencia vital

SESIÓN N° 72

FECHA 29-09-2026

☑ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☑ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☑ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS PARA GARANTIZAR EL PASO INMEDIATO POR LAS PLAZAS DE PEAJE DE LOS VEHÍCULOS QUE TRASLADEN A UNA PERSONA EN EMERGENCIA VITAL

I. FUNDAMENTOS

1. El 27 de agosto de 2026, cerca de las ocho de la mañana, una pareja se trasladaba desde Penco al Hospital Las Higueras de Talcahuano por la Ruta Interportuaria. La mujer se encontraba en trabajo de parto. En la plaza de peaje no disponían del dinero para pagar la tarifa y quedaron detenidos ante la barrera. Sólo pudieron continuar cuando un conductor que aguardaba detrás les entregó el dinero. Minutos después, la niña nació dentro del automóvil, prematura, en plena vía pública. La sociedad concesionaria ofreció disculpas públicas y abrió una revisión interna, y el Ministerio de Obras Públicas informó que la operación de la plaza corresponde a la concesionaria y que daría seguimiento a esa revisión.

2. El hecho no revela solamente una falla de criterio en una caseta de peaje. Revela un vacío normativo que ninguna revisión interna puede llenar.

3. La protección que hoy contempla la ley se construyó sobre una categoría precisa: la de los vehículos de emergencia definidos en la Ley de Tránsito. Un automóvil particular que traslada a una persona cuya vida depende de llegar a tiempo no pertenece a esa categoría. En consecuencia, no le alcanza la exención del pago de peaje, no le alcanza la prohibición de impedir u obstaculizar el paso y no existe sanción alguna aplicable a la concesionaria que lo retiene. El caso de la Ruta Interportuaria expone, con toda precisión, el límite de la ley vigente.

4. El punto decisivo es otro, y es de derecho común. La barrera de una plaza de peaje es un instrumento operativo de recaudación; no es una potestad de detención. El

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 07-09-2026 16:15 VIRTUAL

propio decreto N° 900 resuelve el incumplimiento del pago por la vía del cobro: su artículo 42, inciso primero, confiere al concesionario el derecho a cobrar judicialmente la tarifa impaga. El ordenamiento no lo autoriza, en cambio, a retener físicamente al usuario, y menos cuando de esos minutos depende una vida. Lo que esta iniciativa hace es explicitar esa consecuencia y dotarla de una regla aplicable en el momento crítico, que es cuando el usuario no está en condiciones de discutir nada.

5. Por eso el proyecto no establece una exención, sino un paso liberado con cobro diferido. La barrera se levanta de inmediato y la obligación de pago subsiste íntegra, exigible después por los medios ordinarios. El bien jurídico protegido es el tiempo, no la tarifa. El caso que motiva esta moción lo demuestra: el problema nunca fueron dos mil quinientos pesos, sino los minutos.

6. Esa arquitectura tiene, además, dos consecuencias jurídicas relevantes. No hay pérdida de ingreso para el concesionario y, por lo tanto, no se altera el régimen económico del contrato de concesión ni se configura el supuesto de compensación del artículo 19 del decreto N° 900. Y no hay condonación ni exención de ninguna especie, de modo que la materia permanece íntegramente dentro del ámbito de la ley común.

7. La responsabilidad que el proyecto establece es institucional. La multa se radica en la sociedad concesionaria, con derecho a repetir contra quien resulte directamente responsable. Se sigue en esto el criterio que la Comisión de Obras Públicas de esta Corporación adoptó expresamente en 2015, al suprimir la multa para el operador de la plaza de peaje que una de las mociones refundidas contemplaba y que el texto aprobado en general recogía, por estimar improcedente establecer una responsabilidad objetiva de quien opera las barreras. Quien decide la política de la plaza es la empresa; a ella corresponde responder.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-09-2026
16:15
VIRTUAL

8. El proyecto se circunscribe a las obras concesionadas regidas por el decreto N° 900. En los caminos públicos no concesionados, el artículo 75 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, entrega al Presidente de la República la determinación de los vehículos exentos del pago, potestad que se ejerció mediante el decreto N° 209, de 2016, del mismo ministerio. No corresponde a la ley invadir ese ámbito.

II. ANTECEDENTES

1. La ley N° 20.908, de 2016, incorporó al artículo 11 del decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, la exención del pago de peaje en favor de los vehículos de emergencia que se encuentren cubriendo una situación de tal naturaleza, y dispuso que *ninguna persona o entidad, bajo circunstancia alguna, podrá impedir u obstaculizar su paso, ni cuestionar el mérito de la emergencia invocada, tratándose especialmente de plazas de peaje*. Respaldó esa obligación con una multa a beneficio fiscal de 1 a 50 unidades tributarias mensuales, incorporada al artículo 42 del mismo decreto. Esa multa procede únicamente por infracción a los incisos segundo y tercero del artículo 11, esto es, respecto de vehículos de emergencia.

2. El diseño que aquí se propone no es nuevo. El boletín N° 9.311-09, una de las tres mociones refundidas que dieron origen a la ley N° 20.908, proponía incorporar al decreto N° 900 un artículo 23 bis que disponía el levantamiento inmediato de las barreras y entregaba al concesionario 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*. Ese texto fue admitido a tramitación en abril de 2014 sin objeción alguna y sólo desapareció porque la indicación sustitutiva que refundió los tres boletines adoptó una fórmula distinta.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-09-2026
16:15
VIRTUAL

3. Se trata, en rigor, de la práctica operativa que el propio sector describió ante el Congreso Nacional. Ante la Comisión de Obras Públicas del Senado, en 2015, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. sostuvo, respecto de las ambulancias de establecimientos particulares, que podía continuar rigiendo el protocolo vigente, *que permite su libre tránsito y que establece que con posterioridad se efectuará el cobro del peaje respectivo*. En la misma sesión, el Ministerio de Obras Públicas informó que en algunos casos los pasos por pórticos y peajes se consolidan en un solo pago posterior. El cobro diferido no es, entonces, una construcción teórica: es el modo en que la industria ya opera cuando decide dejar pasar.

4. La experiencia de la ley N° 20.908 enseña también que los instrumentos voluntarios no bastan. El protocolo suscrito en 2011 entre el Ministerio de Obras Públicas y la asociación gremial, destinado precisamente a asegurar el libre tránsito de los vehículos de emergencia, no impidió que éstos siguieran siendo detenidos en las plazas de peaje, y fue esa insuficiencia la que obligó a legislar. Lo mismo ocurre hoy con los protocolos internos de las concesionarias frente a las urgencias de los usuarios particulares.

5. Corresponde dejar constancia, por último, de una referencia desactualizada que el proyecto corrige. El inciso segundo del artículo 11 del decreto N° 900 remite a los vehículos de emergencia definidos en el número 43) del artículo 2° de la Ley de Tránsito. Esa remisión era exacta al publicarse la ley N° 20.908, pero quedó desfasada con la renumeración de definiciones que introdujo la ley N° 21.088, de 2018: en el texto vigente, el número 43) corresponde a la definición de taxi y la de vehículo de emergencia se encuentra en el número 47). La corrección es formal y no altera el ámbito de la norma.

III. PROYECTO DE LEY

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-09-2026
16:15
VIRTUAL

Artículo 1°.- Agrégase, en el decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el siguiente artículo 23 bis, nuevo:

"Artículo 23 bis.- Tratándose de contratos de concesión de rutas o caminos que contemplen plazas de peaje, el concesionario asegurará el paso inmediato y expedito de todo vehículo que traslade a una persona afectada por una emergencia vital.

Se entenderá que existe emergencia vital cuando el vehículo traslade a una persona cuya vida o integridad física se encuentren en riesgo actual y que requiera atención de salud impostergable, así como cuando traslade a una mujer en trabajo de parto.

Invocada la emergencia por el conductor o por cualquier ocupante del vehículo, el concesionario, por medio del personal de la plaza de peaje, levantará de inmediato la barrera o retirará el dispositivo que impida materialmente el paso, y dispondrá el paso preferente del vehículo. No podrá exigirse el pago previo de la tarifa ni cuestionarse el mérito de la emergencia invocada. Ninguna persona o entidad podrá, bajo circunstancia alguna, impedir u obstaculizar dicho paso.

El paso liberado no extingue la obligación de pago de la tarifa. Corresponderá al concesionario individualizar el vehículo a través de su placa patente. El usuario podrá enterar el valor de la tarifa dentro de los treinta días corridos siguientes, por cualquiera de los medios de pago que el concesionario tenga habilitados. Transcurrido dicho plazo sin que se verifique el pago, el concesionario podrá cobrarla en conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 42.

Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las acciones que correspondan en contra de quien invocare falsamente una emergencia vital.".

OFICINA
07-09-2026
16:15
VIRTUAL

Artículo 2°.- Reemplázase, en el inciso final del artículo 42 del decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, la expresión "en los incisos segundo y tercero del artículo 11" por "en los incisos segundo y tercero del artículo 11 o en el artículo 23 bis".

Artículo 3°.- Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 11 del decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, la expresión "número 43)" por "número 47)".

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-09-2026
16:15
VIRTUAL

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JOSE RIVAS V.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CHRISTIAN MELLA A.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. PATRICIO PINILLA V.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
07-09-2026
16:15
VIRTUAL