

MONICA MADARIAGA GUTIERREZ

Abogado

PERIODO
PRESIDENCIAL
006160
ARCHIVO

49-2-32

MATERIA.

Si en virtud de la Constitución Política de 1980 han quedado derogadas las disposiciones legales que facultan al Presidente de la República para fijar tarifas de peaje por el uso de vías públicas.

INFORME JURIDICO

MONICA MADARIAGA GUTIERREZ
Abogado

FEBRERO, 1994.

Quinto

INFORME

I. ANTECEDENTES

El artículo 3º de la Ley N°14.999 de 1962 facultó al Presidente de la República para establecer peajes en los caminos, puentes y túneles que estime convenientes y fijar su monto.

Agregó la misma disposición que los ingresos provenientes de este tributo deberán destinarse anualmente a la construcción y conservación de la red caminera.

La norma anterior, con algunas modificaciones, se incorporó como artículo 75 de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas (Decreto Supremo N°294 de 1984) y en su virtud se han dictado decretos supremos reajustando el valor de las tarifas de peajes. El último de estos decretos es el N°363 de 1993.

En relación con la normativa anterior, el Ministerio de Obras Públicas ha recibido Oficio del Senado, a nombre de tres señores senadores, en el que se considera que el decreto recién mencionado y anteriores adolecerían de inconstitucionalidad.

Acerca de lo anterior, el Señor Ministro se ha servido solicitar informe al infrascrito.

II. OPINIÓN

Sobre la materia, puedo informar lo siguiente:

carpete

ANTECEDENTES ECONOMICOS DE LAS TARIFAS DE PEAJE

Considerando el requerimiento presentado al Tribunal Constitucional que pone en duda las facultades del Ejecutivo para colocar y modificar los peajes en la red vial nacional, se desarrollan en la presente minuta los principales argumentos técnicos y económicos que hacen necesario y conveniente mantener estas facultades :

1. Los peajes son una tarifa que recupera parcial y en algunos casos totalmente los costos de la vialidad : construcción, mantención y gestión. La recaudación de ellos constituye un ingreso directo del MOP y se destina totalmente a financiar los costos viales de este Ministerio, cubriendo aproximadamente un 20 % del gasto o inversión anual.
2. La política vial a nivel nacional tiene como objetivo prioritario disminuir el déficit de infraestructura vial existente e invertir en la vialidad que el desarrollo económico necesita. Esto significa aumentar el nivel de inversión respecto de lo invertido en los últimos años, financiado mediante una eficiente combinación de aporte fiscal, peajes y participación privada (concesiones viales), la cual a su vez requiere de un sistema tarifario razonable y estable, para recuperar inversiones de largo plazo de maduración y recuperación.

En caso de no aumentarse los niveles de inversión vial a nivel nacional continuarán aumentando los costos de transporte y producción (tales como mayores tiempos de viaje, congestión en las ciudades, daños a los productos transportados, pérdidas por accidentes y otros) en una cantidad muy superior al ahorro logrado por la menor inversión. En otras palabras, la subinversión en vialidad es un muy mal negocio para el país y los usuarios de las vías, ya que lo que se ahorra es muy inferior a los mayores costos asociados.

En consecuencia, se postula que la política de financiamiento vial en primer lugar satisfaga los requerimientos de un Plan de Inversión Vial eficiente desde un punto de vista nacional y en segundo lugar utilice herramientas de recaudación también eficientes, en una combinación de aporte fiscal proveniente de tributos, tarifas expresadas en peajes fiscales y participación privada o concesiones.

