

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja.

**BOLETÍN N° 2.904-06**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la H. Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”.

Se deja constancia que de acuerdo a lo establecido en el artículo 17, inciso segundo, de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y el Reglamento del Senado este proyecto debe ser conocido por la Comisión de Hacienda, por contener normas que son propias de su competencia.

Asimismo, hacemos presente que, además de los miembros integrantes de la Comisión, concurrió a una de las sesiones en que se consideró este proyecto de ley el Honorable Senador señor Mario Ríos.

-----

**NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL**

**En conformidad a lo establecido en los artículos 107 y 111 de la Constitución Política de la República, los artículos 2°, 3° y 4° del proyecto de ley tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales por cuanto modifican la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. En consecuencia, deben ser aprobadas con los votos de las cuatro séptimas partes de los señores Senadores en ejercicio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 63, inciso segundo, de dicho Texto Fundamental.**

-----

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (S), don Patricio Tombolini; del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Francisco Vidal; del Jefe de la División Jurídica del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Eduardo Pérez; del Asesor del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Alexis Yáñez; del Abogado del Ministro del Interior, don Rodrigo Cabello; del Asesor del Subsecretario de Transportes, don Patricio Bell; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, don Lautaro Pérez; de la Abogada del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, doña Verónica León; del Fiscal de la Oficina de Coordinación General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, don Rafael Ibarra; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaria de Obras Públicas, don Rodrigo Weisner y de la Asesora Legal del Honorable Senador señor Jovino Novoa, doña Heidy Matthei.

Las opiniones emitidas por las personas señaladas anteriormente, que fueron acompañadas por escrito, se encuentran en la Secretaría de la Comisión a disposición de los señores Senadores.

-----

## **OBJETIVOS DEL PROYECTO**

Operación de los equipos de registro y detección de infracciones relacionadas con velocidad y luz roja; modificación en los límites de velocidad, y destino que se les dará a los fondos obtenidos por infracciones a las normas de tránsito relativas al exceso de velocidad, detectadas a través de fotorradares.

-----

## **ANTECEDENTES**

### **Legales**

- Ley Nº 19.791 de 6 de febrero de 2002.
- Ley Nº 18.290, de Tránsito.
- Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

- Ley 15.231, de organización y atribuciones de los Juzgados de Policía Local.
- Ley Nº 18.287, establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

### **De hecho**

La publicación de la ley Nº 19.791, el 6 de febrero de 2002, proveyó una solución temporal a la problemática planteada por infracciones a las normas de tránsito, sobre la base de elementos probatorios obtenidos a partir de equipos de registro de infracciones, comúnmente conocidos como "fotorradars", comprometiéndose en dicha oportunidad los poderes colegisladores a ingresar a tramitación, en el más breve plazo, una nueva iniciativa que, estableciendo una mayor transparencia en la administración y operación de los referidos equipos, permitiera al mismo tiempo cautelar la seguridad de las personas en materia de tránsito público.

### **ESTRUCTURA DEL PROYECTO**

El proyecto de ley en informe está estructurado sobre la base de un artículo único dividido en dos literales; a saber:

#### **Artículo Único**

Introduce mediante dos literales las siguientes modificaciones al artículo 4º de la ley Nº 18.290, de Tránsito:

Con la letra a) reemplaza el inciso segundo del artículo 4º que faculta a Carabineros de Chile y a los Inspectores Fiscales y Municipales para operar directamente, sea en forma próxima o a distancia, equipos de registro de infracciones.

El literal a) sustituye este inciso por otro que autoriza el uso de registro de infracciones con y sin registro de imágenes, en la forma en que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Con la letra b) sustituye el inciso sexto del artículo 4º por otro que establece que sólo Carabineros de Chile podrá operar equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad.

-----

## DISCUSIÓN GENERAL Y PARTICULAR

Durante la discusión general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión escuchó al Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, quien anunció que el Ejecutivo enviaría indicaciones al proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, las que tendrían por objeto dar a los Inspectores Fiscales la facultad de operar los fotorradars, asunto especialmente importante en el caso de las carreteras concesionadas, e incluir una disposición que establezca que los recursos recaudados por multas, en caso de infracciones a la ley de Tránsito detectadas a través de los fotorradars ingresen al Fondo Común Municipal a fin de evitar que sean utilizados como fuente de ganancias de los municipios.

A continuación, el Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner, explicó que esta facultad fiscalizadora de los Inspectores Fiscales se introdujo mediante una modificación a la ley de tránsito realizada en el año 1992, con el objeto de que estos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas pudieran efectuar labores de fiscalización de los contratos de obras públicas concesionadas durante la ejecución de la construcción, la explotación y la mantención de las mismas, a fin de liberar a Carabineros de Chile de estas tareas.

Agregó que los Inspectores Fiscales cumplen funciones importantes en los contratos de obras públicas, tales como la supervigilancia de la construcción de la obra, a fin de que se lleve a efecto de acuerdo a las normas propias de sus respectivos contratos, así como el cuidado de la seguridad de las personas que trabajan en dichas obras.

Explicó que en situaciones de emergencia se instalan y se operan equipos de semaforización a cargo de Inspectores Fiscales, como en el caso de “puentes mecanos”, y que de no contar con estos funcionarios se requeriría la presencia de Carabineros de Chile.

Lo mismo sucede con los semáforos ubicados a las entradas de los túneles ubicados en rutas concesionadas, que tienen por finalidad regular el tránsito en caso de accidente o cuando hay sobrealtura de camiones ya que con la operación de estos semáforos se impide su ingreso y se evitan daños en la infraestructura del túnel. Si los Inspectores careciesen de esta facultad, Carabineros de Chile debería hacerse presente para regular estas situaciones. Otro tanto acontecería con el control en las Plazas de Pesaje y el pago de peajes en las rutas concesionadas.

Hacer ver además que limitar esta facultad de los inspectores fiscales puede significar un factor negativo para el sector

financiero que está invirtiendo en las obras públicas interurbanas y urbanas vía concesiones.

A continuación, el señor Subsecretario anunció que se presentaría una indicación para que los recursos provenientes de la aplicación de multas provenientes de fotorradares ingresaran al Fondo Común Municipal.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, consultó cuál fue la razón que se esgrimió para eliminar a los Inspectores Fiscales en esta iniciativa legal.

Al respecto, el señor Subsecretario respondió que en la Comisión de Gobierno Interior de la Cámara de Diputados se consideró que si se entregaba esta facultad a Carabineros de Chile, entidad cuya probidad no merece ningún reparo, no resultaba lógico requerir además de Inspectores Fiscales considerando que se eliminaban a los Inspectores Municipales.

El Honorable Senador señor Mario Ríos expresó que muchas de las informaciones que se toman en consideración para la aprobación de una determinada iniciativa pueden ser poco confiables. Para fundamentar su aseveración informó que se decía que Chile detentaba un alto índice de accidentes de tránsito, con 2.000 personas muertas durante el año. Sin embargo, de acuerdo a las últimas informaciones emanadas de Carabineros de Chile, el 50% de las personas fallecidas durante el año 2001, fueron peatones, y las personas fallecidas como consecuencia de colisiones de tránsito no superaron las 800. Esta cifra era desconocida, de lo cual se infiere que los conductores chilenos no tienen la más alta tasa de accidentes de América Latina, como algunos han afirmado.

A continuación, el señor Senador anunció que de aprobarse esta iniciativa legal, será partidario de que los recursos que se recauden por estas multas ingresen al Fondo Común Municipal.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa expresó que se debe buscar una solución completa y racional al tema, a fin de terminar con prácticas cuestionables. Negarse a tener registros de infracción, con o sin imágenes, sería privarse de un instrumento adecuado. Entregar a Carabineros de Chile su operación restringiría casi al mínimo las posibilidades de malos usos y de efectos negativos.

Respecto de los Inspectores Fiscales, el señor Senador expresó que las explicaciones entregadas por el Abogado del Ministerio de Obras Públicas son satisfactorias, por lo que propuso acotar en forma precisa el objetivo de las funciones de estos funcionarios.

El Honorable Senador señor Mario Ríos expresó que la instalación de los fotorradars es el resultado de una acción excesivamente centralizada por parte del Ministerio de Transportes y telecomunicaciones. Según su parecer estos equipos deberían instalarse a partir de una acción conjunta de Carabineros de Chile y los municipios.

El Honorable Senador señor Carlos Cantero expresó que el texto del proyecto de ley excede al enunciado del título de esta iniciativa legal, por lo cual sería posible analizar otros temas. Sin embargo, precisó que esta iniciativa no pretende disuadir conductas en la conducción de un vehículo, ya que se refiere más bien a un tema de financiamiento municipal, pues se trata de reorientar la mayor cantidad de recursos para otros fines y no para disuadir conductas.

Para avanzar en el estudio de este proyecto de ley, resulta fundamental en concepto del señor Senador, conocer el destino de los recursos y no sólo el recurso proveniente de estos equipos de registro. Todos los recursos provenientes de infracciones por velocidad y luz roja deberían tener como destino el Fondo Común Municipal, ya que se trata de un tema de equidad y de redistribución aparte. Del análisis de la concentración del parque vehicular se evidencia una gran concentración de los beneficios en Santiago, y si se realiza una correlación entre la concentración de los vehículos, la concentración de las infracciones y la concentración de la población, el resultado indica que esta correlación es muy alta, lo que demuestra que la concentración demográfica en Chile no logra romper el predominio de Santiago.

Desde la perspectiva anterior, resulta preferible buscar mecanismos de redistribución de recursos que cautelen la equidad y una eficiente redistribución con un enfoque distinto al que actualmente existe. Las interacciones que se observan entre Carabineros e Inspectores Municipales y entre éstos y los ciudadanos se restringen fundamentalmente a establecer si se cursó o no la infracción por velocidad. Pero en los problemas de contaminación, focos de basura, focos de infección, la situación es diferente ya que no existe una relación directa entre el hecho y la sanción económica.

En consecuencia se observa la existencia de una asimetría entre las actuaciones de los agentes del Estado, frente a una infracción de velocidad y a otra que ocasiona daño al medio ambiente o tiene relación con tráfico de drogas, delincuencia u otras.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, manifestó que es importante legislar en esta materia

evitando que el círculo perverso que se genera cuando los recursos forman parte de los presupuesto municipales.

**Puesto en votación general el proyecto, se aprobó la idea de legislar por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

- - - - -

Se efectúa, a continuación, una relación de las indicaciones presentadas, explicándose las disposiciones en que inciden, así como lo acuerdos adoptados sobre las mismas.

Las indicaciones presentadas por el Ejecutivo son las siguientes:

#### **ARTÍCULO UNICO**

1.- Para reemplazar su encabezado por: "Artículo 1º".

En discusión la indicación, ningún señor Senador hace uso de la palabra. En votación, se aprueba con la enmienda de suprimir en el encabezamiento, la referencia a modificar un artículo específico, pues como se verá, se modifican más disposiciones de dicha ley de Tránsito.

#### **Letra a)**

2.- Para reemplazar la letra a) del Artículo único, que ahora pasa a ser Artículo 1º, por la siguiente:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

Puesta en discusión la indicación, el H. Senador señor Novoa precisó que esta norma distingue entre los equipos de registro y los de detección de infracciones. Los primeros, conocidos como fotorradars, proporcionan una fotografía, en tanto que los segundos miden la velocidad.

**En votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

**Letra b)**

3.- Para agregar al final de la letra b) a continuación de la expresión "Carabineros de Chile" las expresiones "o inspectores fiscales".

En discusión la indicación hace uso de la palabra el Honorable Senador señor Novoa quien propone agregar a continuación de la expresión "Carabineros de Chile" la expresión: "y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

**En votación esta indicación se aprueba con la modificación propuesta y otras de carácter formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

-----

Eliminar en el inciso séptimo del artículo 4º de la ley 18.290, de Tránsito, la expresión "o municipales".

**En votación la indicación se aprueba con una enmienda formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

-----

A continuación, los Honorables Senadores señora Matthei y señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega, presentaron las siguientes indicaciones:

Reemplazar el artículo 150 de la ley N° 18.290, de Tránsito, por el siguiente:

"Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar, cuando transporten escolares, no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.

En discusión la indicación, hizo uso de la palabra el Honorable Senador señor Cantero quien manifestó su inquietud por el hecho de que se permita aumentar la velocidad en la Carretera Panamericana en aquellos lugares en que las vías tienen un solo sentido.

Asimismo, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, expresó que no considera conveniente que al transporte de carga se le limite la velocidad a 90 kilómetros en zonas rurales, considerando que la modernización que ha experimentado el transporte de carga tanto en sus vehículos como en sus equipos, les permite operar con tanta seguridad como en el caso de los vehículos livianos.

Finalmente, el Honorable Senador señor Vega propuso establecer 90 kilómetros por hora, como límite permanente de velocidad, a los vehículos de transporte escolar ya sea que lleven o no escolares en su interior.

Aceptada la sugerencia del Honorable Senador señor Vega, la Comisión unánimemente acordó suprimir la frase: “cuando transporte escolares”, en el numeral 2.3. de la indicación presentada para reemplazar el artículo 150 de la ley de tránsito.

**En votación la indicación se aprueba con la modificación propuesta, por la unanimidad de los miembros de la**

**Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

Derogar el número 3 del artículo 197 de la ley N° 18.290, de Tránsito.

**En votación la indicación se aprueba por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

Agregar el siguiente artículo 200 bis, nuevo, a la ley N° 18.290, de Tránsito:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora máximo de velocidad del artículo 150.

En discusión la indicación el Honorable Senador señor Novoa señaló que esta norma considera ciertos márgenes de tolerancia porque los instrumentos no son absolutamente precisos.

**En votación la indicación se aprueba por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

-----

A continuación el Ejecutivo presentó las siguientes indicaciones:

**Artículos 2º, 3º Y 4º, nuevos**

4. Para incorporar a continuación del artículo único, que pasa a ser artículo 1º del proyecto, los siguientes artículos 2º, 3º y 4º, nuevos:

“Artículo 2º.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 , de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el DFL N° 1-19.704, de Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.

**En votación la indicación respecto al artículo 2º, se aprueba con enmiendas formales, por cuatro votos a favor de los Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Pizarro y Vega, y la abstención del Honorable Senador señor Novoa.**

Artículo 3º.- Reemplázase el artículo 55 de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

**En votación la indicación respecto a este artículo 3º, se aprueba con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

Artículo 4º.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la Ley N° 18.827, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14, de la Ley N° 18.695, Orgánica de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la Ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.

**En votación la indicación, respecto al artículo 4º, se aprueba con una enmienda formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.**

-----

### **MODIFICACIONES**

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene a honra proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados:

#### **ARTÍCULO ÚNICO**

Sustituir el encabezamiento por el siguiente:

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito.”.

Letra a)

Sustituirla por la siguiente:

“a) Reemplázase el inciso segundo del artículo 4º, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

Letra b)

Reemplazarla por la siguiente:

"b) Sustitúyese el inciso sexto del artículo 4º, por el siguiente:

"Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

-----

Agregar a continuación de la letra b), las siguientes letras c), d), e) y f) nuevas:

"c) Elimínase en el inciso séptimo del artículo 4º la frase "o municipales".

d) Reemplázase el artículo 150 por el siguiente:

"Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.”.

e) Derógase el número 3 del artículo 197.

f) Agrégase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis, nuevo:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.”.”.

-----

A continuación, incorporar los siguientes artículos 2º, 3º y 4º, nuevos:

“Artículo 2º.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1-19.704, del Ministerio del Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.

Artículo 3º.- Reemplázase el artículo 55 de la ley Nº 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los Juzgados de Policía Local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

Artículo 4º.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la ley Nº 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley Nº 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.

- - - - -

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

**PROYECTO DE LEY:**

**"Artículo 1º.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.290, de Tránsito:

a) Reemplázase el inciso segundo del artículo 4º, por el siguiente:

**"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."**

b) Sustitúyese el inciso sexto del artículo 4º, por el siguiente:

**"Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."**

c) Elimínase en el inciso séptimo del artículo 4º la frase "o municipales".

d) Reemplázase el artículo 150 por el siguiente:

**"Artículo 150.-** Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

**1.- En zonas urbanas:**

**1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.**

**1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.**

**2.- En zonas rurales:**

**2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.**

**2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.**

**2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.**

**e) Derógase el número 3 del artículo 197.**

**f) Agrégase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis, nuevo:**

**“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.**

**Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.**

**Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.**

**Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.”.**

**Artículo 2º.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1-19.704, del Ministerio del Interior, de 2002, de la siguiente forma:**

**a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).**

**b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.**

**c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:**

**“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.**

**Artículo 3º.- Reemplázase el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:**

**“Artículo 55.- Las multas que los Juzgados de Policía Local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.**

**Artículo 4º.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.”.**

-----

Acordado en sesiones celebradas los días 8 y 9 de mayo de 2002, con asistencia de sus miembros, Honorables Senadores señores Jorge Pizarro (Presidente), Carlos Cantero, Roberto Muñoz Barra, Jovino Novoa y Ramón Vega.

Sala de la Comisión, a 9 de mayo de 2002.

**MARÍA ISABEL DAMILANO PADILLA**  
Secretario Accidental

## RESEÑA

- I. BOLETÍN N°:** 2.904-06.
- II. MATERIA:** Proyecto de ley que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja.
- III. ORIGEN:** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- IV. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** Segundo trámite constitucional.
- V. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** Fue aprobado con 83 votos afirmativos, 4 negativos y 7 abstenciones.
- VI. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 7 de mayo de 2002.
- VII. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** Primer Informe.
- VIII. URGENCIA:** Suma.
- IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- Ley N° 19.791 de 6 de febrero de 2002.
  - Ley N° 18.290, de Tránsito.
  - Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.
  - Ley 15.231, de organización y atribuciones de los Juzgados de Policía Local.
  - Ley N° 18.287, establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.
- X. ESTRUCTURA DEL PROYECTO PROPUESTO:** El proyecto se encuentra estructurado sobre la base de cuatro artículos permanentes.
- XI. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz

roja; modificación en los límites de velocidad, y destino que se les dará a los fondos obtenidos por infracciones a las normas de tránsito relativas al exceso de velocidad y detectados a través de los fotorradares.

**XII. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** En conformidad a lo establecido en los artículo 107 y 111 de la Constitución Política de la República, los artículos 2º, 3º y 4º del proyecto de ley tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales por cuanto modifican la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. En consecuencia, deben ser aprobadas con los votos de las cuatro séptimas partes de los señores Senadores en ejercicio, de acuerdo a lo establecido en el artículo 63, inciso segundo, de dicho Texto Fundamental.

**XIII. ACUERDOS:** Aprobado en general por unanimidad (5X0).

**MARIA ISABEL DAMILANO PADILLA**  
Secretario Accidental