



**SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes N<sup>os</sup> 18.287 y 18.290.

**BOLETÍN N° 9.252-15.**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en particular, el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, de fecha 28 de enero de 2014, con urgencia calificada de "simple", el 13 de julio de 2022.

- - - - -

**NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL**

El número 4 del artículo 2 y el artículo 8 del proyecto, son preceptos orgánicos constitucionales. Lo anterior, toda vez que traspasan, desde los juzgados de policía local a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito que se propone crear en la Subsecretaría de Transportes, la competencia para cursar determinadas contravenciones viales, así como para aplicar las sanciones respectivas.

En efecto, mientras el primer precepto otorga la atribución previamente descrita al órgano administrativo, la segunda disposición determina las faltas que tal entidad conocerá, procesará y sancionará.

De ese modo, se ven alteradas las competencias actuales de la judicatura de policía local, por lo que tales preceptos son de naturaleza orgánica constitucional, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 77 de la Constitución Política de la República.

Asimismo, los artículos 16 y 19 de la iniciativa comparten el mismo carácter normativo que las disposiciones previamente enunciadas, en tanto fija la competencia territorial de los juzgados de policía local para los efectos de este proyecto de ley.

En consecuencia, los cuatro preceptos antes enunciados deben ser aprobados por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, en conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 del texto constitucional.

### **ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA**

Los artículos 1, 11, 18 y 25 del proyecto, además del artículo primero transitorio, deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda, por cuanto inciden en materias financieras del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

### **OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA**

Se deja constancia que la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados, por medio del Oficio N° 150, de fecha 7 de mayo del año en curso, solicitó la opinión del máximo tribunal sólo respecto del artículo 16 del proyecto de ley en examen.

La Excelentísima Corte Suprema respondió tal petición por medio del Oficio N° 98-2019, de fecha 27 de mayo de 2019, sosteniendo que el precepto consultado dispone la competencia relativa de los juzgados de policía local para conocer la generalidad de las infracciones de tránsito, esto es, define cuál de tales tribunales conocerá finalmente el asunto de que se trate, en razón del lugar en que se cometa la infracción, manteniéndose inalterada la jurisdicción territorial y la competencia de los aludidos órganos jurisdiccionales en estas materias.

Sin perjuicio de lo anterior, se indica que, si bien es cierto que no se cambia ni la competencia, ni la jurisdicción de los juzgados de policía local, podría generarse un gran aumento en el trabajo de aquellos tribunales, siendo necesarios otros estudios que permitan precisar la mayor carga laboral, y como ello podría afectar el ingreso de causas en las Cortes de Apelaciones del país.

Por su parte, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en segundo trámite constitucional, remitió el oficio N° 102/TT/19, de fecha 10 de julio de 2019, solicitando el parecer de la Excelentísima Corte Suprema respecto de todo el texto del proyecto de ley en estudio, para conocer su opinión que constituye un antecedente fundamental para la discusión en general de la iniciativa en referencia.

-----

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:** 1; 10; 16; 19; 22; 25; 26 y artículo transitorio.

**II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones:** 1a); 1; 3; 7; 10; 13; 14; 16; 19; 20; 21; 22; 23; 25; 26; 27; 28; 29; 30; 32; 34; 36 bis; 37 bis; 40 ter; 41 y 42.

**III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones:** Las signadas con los números 4; 5; 6; 11; 12; 31; 36, 39 y 40.

**IV.- Indicaciones rechazadas:** Las signadas con los números 9; 15; 17; 18; 33; 35; 37 y 40 bis.

**V.- Indicaciones retiradas:** 2; 8; 24 y 38.

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

-----

Se consigna que, a una de las sesiones en las que la iniciativa en examen fue discutida asistieron, además de los miembros de la Comisión, los Honorables Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel y Kenneth Pugh.

De igual forma, se hace presente que, durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Roberto Flores, y la Coordinadora Legislativa de dicho Ministerio, señora Viviana Díaz.

Asimismo, también participaron en su oportunidad, la ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; el ex Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; el ex Jefe de

Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; el ex Jefe de Gabinete de la Subsecretaría de Transportes, señor Gonzalo Schneider; la ex Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores; el Secretario Ejecutivo (S) del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señor Sergio Álvarez; el encargado de Servicios Tecnológicos del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señor Carlos Aranda; la ex Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya; el Encargado de Relaciones Institucionales de dicha Subsecretaría, señor Jorge Gómez; la ex Jefa de Asesores de la Subsecretaría de Transportes, señora Carola Jorquera; la ex Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido, y la ex Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Johanna Vollrath.

Asimismo, concurrieron especialmente invitados a exponer sus puntos de vista, las siguientes autoridades y entidades:

- Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTRAMEN), señor Eduardo Castillo y su Secretario Ejecutivo, señor David Singh.

- Presidente del Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CNTCH), señor Eduardo Lillo.

- Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la Provincia Cordillera (FESICOR), señor Luis Contreras.

- Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOCH), señor Héctor Sandoval.

- Fundador del Movimiento contra el Exceso de Velocidad Letal Chile, señor Axel Rimbaud.

- Directora de la Fundación Conciencia Vial, señora Karina Muñoz.

- De Carabineros de Chile: el Jefe (S) de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT), Mayor Marco Bahamondes Álvarez.

- Ex Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET), señor Milton Bertin.

- Analista de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García.

Además, asistieron de la Biblioteca del Congreso Nacional: los Analistas, señora Yahel Gutiérrez y señor Raimundo Roberts, y los Asesores de la Honorable Senadora señora Órdenes, señor Juan Calderón; del Honorable Senador señor Castro, señora Teresita Fabres; del Honorable Senador señor Kusanovic, señores Henry Boys, Tomás Matheson e Iván González; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Honorable Senador señor Kuschel, señor Alejandro Mera , y del Senador señor Ossandón, señor José Tomás Hughes.

Asimismo, también participaron en su oportunidad, los ex Asesores del ex Senador señor García Huidobro, señora Magdalena Price; del ex Senador señor Navarro, señor Jamadier Uribe y de la Honorable Senadora señora Órdenes, señores Daniel Ulloa y Matías Ortiz.

## PRESENTACIONES

### Presentación de la ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, inició su exposición señalando que abordaría los contenidos del proyecto de ley en examen y los antecedentes que justifican legislar sobre la materia.

En seguida, y por medio de la siguiente lámina explicó el estado de la siniestralidad durante el año 2020.



Al respecto, indicó que, sin perjuicio de que el número total de estos eventos es menor al de los años previos, se siguen

observando dos tendencias constantes. La primera, es la alta presencia de la velocidad como causa de los accidentes. La segunda, es que casi la mitad (cuarenta y ocho por ciento) de los afectados por siniestros viales, corresponden a los usuarios más vulnerables en términos de movilidad, esto es, peatones, ciclistas y motociclistas.

Luego, por medio del siguiente gráfico, exhibió la evolución de las cifras en este contexto.



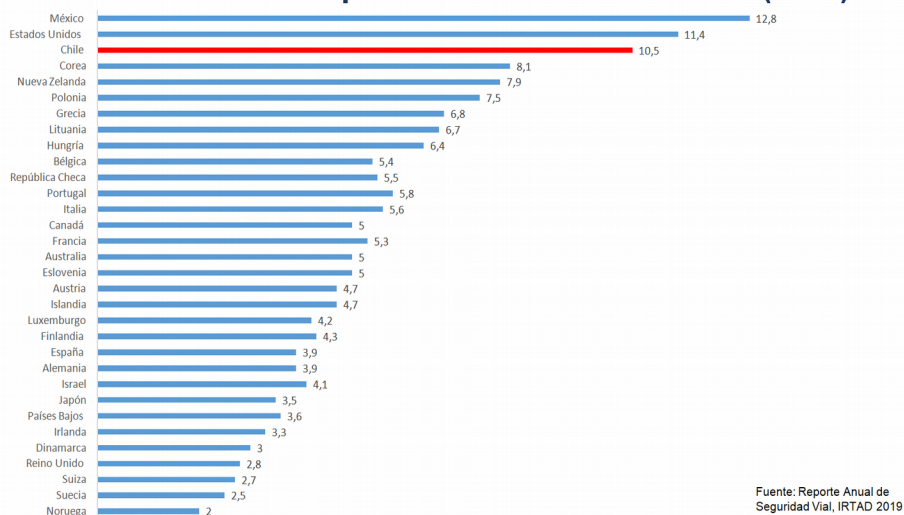
Como se observa, el promedio de personas que mueren al año como resultado de accidentes viales es de mil quinientas setenta y seis, cifra que resulta superior a las víctimas letales producto de la delincuencia, no obstante, la percepción de que existe mayor peligro por esta segunda razón.

Posteriormente, señaló que los siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte, por razones externas en niños entre uno a cuatro años de edad, y en jóvenes entre quince a veintinueve años de edad.

A su vez, resaltó que, además de estas cifras de pérdidas humanas, el costo que para la sociedad tienen los siniestros viales, en términos de recursos para la rehabilitación, recuperación, tratamiento, entre otras acciones, para los afectados, puede llegar a ser el 2,2% del producto interno bruto.

A continuación, sostuvo que de acuerdo a las estadísticas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), Chile se ubica en el tercer lugar, sólo luego de México y Estados Unidos, en el índice de fallecidos por siniestros viales por cada cien mil habitantes.

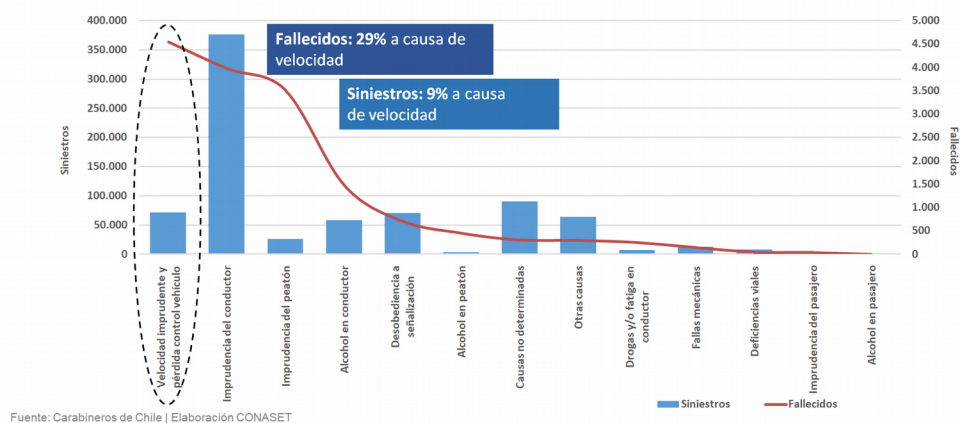
## Países OCDE – Fallecidos por cada 100.000 habitantes (2017)



Tal escenario, subrayó, resulta aún más negativo si se considera que la tasa de motorización en el país es mucho más baja que los países que se encuentran en los últimos lugares del *ranking* en este punto, los que presentan muy buenas cifras al respecto, habiendo podido combatir de manera exitosa esta problemática. En efecto, resaltó que Chile exhibe cifras cinco veces más altas que estas naciones.

En seguida, por medio del gráfico que exhibió, constató que las causas de muerte que se verificaron a nivel nacional en el período comprendido entre los años 2011 a 2020, por accidentes de tránsito.

## Principal causa de muerte a nivel nacional: Velocidad (2011 – 2020)



Al respecto, señaló que si bien sólo el nueve por ciento de los siniestros viales tiene por causa el exceso de velocidad, esta es la principal razón de los accidentes con resultado fatal, elevándose a una cifra cercana al treinta por ciento.

A su vez, la imprudencia del conductor es una causa más frecuente, pero que presenta menores índices de fatalidad.

Posteriormente, en lo relativo al actual sistema de fiscalización de velocidad, expresó que cuenta con capacidades muy limitadas. En efecto, el país cuenta con un parque vehicular mayor a cinco millones quinientos mil móviles, de acuerdo a cifras del año 2019, habiéndose verificado sólo ciento ochenta y cuatro mil cuarenta infracciones por exceso de velocidad, lo que representa un 3,2% del total del parque.

En la misma línea, observó que, de acuerdo a estudios y análisis desarrollados sobre el particular, se ha concluido que sólo tres de diez mil excesos de velocidad son detectados.

Por tales razones, existe un bajo cumplimiento de los límites de velocidad, más allá de la aprobación de la ley N° 21.103, que redujo de sesenta a cincuenta kilómetros por hora la velocidad máxima en áreas urbanas.

En el mismo sentido, en una medición reciente, en la cual se empleó tecnología piloto en distintos ejes, se verificó que, por ejemplo, en avenida La Florida un setenta y seis por ciento de los vehículos circulaban a velocidades que excedían los cincuenta kilómetros por hora. Dicha cifra, añadió, alcanzaba un setenta y dos por ciento en el caso de avenida Macul, un sesenta y nueve por ciento en avenida Colón, un cuarenta y un por ciento en avenida Independencia y un veinticinco por ciento en la avenida Eliodoro Yáñez. En esta última vía, resaltó, no obstante ser en donde se verificó el menor índice de contravenciones, los infractores circulaban a velocidades significativas, incluso alcanzando los ochenta kilómetros por hora.

Tales ejes, son representativos de muchas zonas de la capital, siendo el comportamiento de exceso de velocidad verificado de manera transversal, tanto en conductores de sexo masculino como femenino, observándose que seis de cada diez personas conducen a exceso de velocidad.

Por otra parte, informó que la experiencia internacional ha demostrado que el uso de la tecnología puede reducir los siniestros viales fatales de manera considerable, advirtiéndose, en los casos comparados que a continuación se exhiben, los siguientes resultados:

## Experiencias Internacionales



- **Francia:** Desde 2003 a 2010 ha salvado más de 14.000 vidas. 78% de reducción en siniestros de alta velocidad.
- **España:** Desde 2005 a 2010 se han salvado más de 5.400 vidas. 42% de reducción en siniestros de alta velocidad.
- **México:** Desde 2006 a 2010 hubo reducción del 13% de las víctimas fatales por siniestros de tránsito.

Lo anterior, destacó, constituyen datos incuestionables respecto de que el uso de la tecnología contribuye a la disminución de estos eventos negativos, bajo las distintas formas en que tales sistemas informáticos pueden ser desplegados. Así, añadió, estos países han configurado una institución pública que opera estas plataformas, sin que su principal propósito sea mayormente cursar sanciones, sino que más bien para generar un cambio en la conducta de los distintos actores.

Posteriormente, exhibió el siguiente recuadro con el propósito de resaltar las diferencias entre la experiencia verificada con los fotorradares, respecto de las tecnologías a implementar en virtud del proyecto de ley en discusión.

### Fotorradares vs CATI

CONCEPTO	FOTORRADAR	CATI
Objetivo	Recaudación de Fondos (caja recaudadora)	Reducción de Fallecidos (salva vidas)
Criterio de detección de infracciones	Municipales	Único a nivel nacional
Recaudación de ingresos	Municipios	Tesorería General de la República
Decisión de cobertura	Municipal	Nacional
Localización de equipos	Instalación Arbitraria "Cagabobos"	Metodología objetiva y pública basada en puntos críticos
Señalización	Sin señalización	Señalización de Zona de Control de Velocidad (Transparencia y Educación)
Procesamiento de las infracciones	100% Juggado de Policía Local	CATI (nivel administrativo) JPL (excepcionalmente)
Período de notificación	Superior a 30 días	Menos de 15 días
Pago	En municipios	Distintas alternativas (internet, transferencia electrónica, etc)

En efecto, los fotorradares dejaron una huella muy negativa asociada al control de velocidad por medios tecnológicos, siendo completamente distinto de lo propuesto por la iniciativa en debate.

En primer lugar, indicó que dejó demostrado que el objetivo de los fotorradares era recaudar dinero por la vía administrativa para las arcas municipales, para lo cual los dispositivos se instalaban en determinados puntos para sorprender al conductor con una imagen que

servía de prueba para la aplicación de la respectiva infracción que condujeron finalmente a la supresión de tales artefactos.

Por el contrario, los dispositivos que se pretenden desplegar por medio de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, pretenden reducir el número de fallecidos por siniestros viales, como también generar un cambio de conducta en la sociedad.

En lo referente al criterio de determinación de las infracciones, explicó que en el caso de los fotorradares, cada municipalidad decidía discrecionalmente el lugar de su instalación, mientras que en la iniciativa en discusión, los aparatos que se emplearán serán cámaras especializadas en medición de velocidad, que serán desplegadas siguiendo un criterio único a nivel nacional, con sustento técnico, que permitirá identificar los puntos viales de riesgo y la mejor forma de recoger la información, factores que luego guiarán el método de su instalación.

En cuanto los ingresos, explicó que los recaudará la Tesorería General de la República, desde la cual se distribuirán a un Fondo Común Municipal y a fondos generales de la Nación.

En lo relativo a la decisión sobre la cobertura territorial que abordarán los dispositivos, señaló que los fotorradares eran posicionados como verdaderos “cazabobos”, a fin de que las personas tuviesen mayores probabilidades de ser infraccionadas.

Por el contrario, la iniciativa en discusión pretende, primeramente, generar un cambio de conducta social, aplicándose las infracciones en los casos en que exista un verdadero riesgo.

La institucionalidad que persigue desplegar el proyecto de ley en debate, contempla señales claras de la instalación de los equipos, siendo dicha información pública, con el propósito que las personas tengan certeza del lugar en que se localizarán los controles, sean fijos o móviles. Lo anterior, obedece a la lógica de establecer estos mecanismos como un medio para el cambio de conducta en este contexto.

En materias de procesamiento de las infracciones, explicó que las faltas que se verifiquen por los dispositivos considerados por la iniciativa en discusión, serán notificadas por medios tecnológicos sin perjuicio de los reclamos que pueden presentar los sujetos en sede administrativa y luego ante los juzgados de policía local, en caso de haber existido alguna causal de justificación de su conducta.

También, se advierten diferencias en los períodos de notificación considerados en uno y otro sistema. En efecto, indicó que en

el caso de los fotorradars el plazo para ello se extendía a más de treinta días, mientras que el proyecto de ley en debate contempla un intervalo menor a quince días. Este punto, es relevante, porque el período que transcurre entre la infracción y la comunicación de ello a la persona, influye fuertemente en el cambio de conducta que se espera, porque si dicha notificación ocurre mucho después de cometida la infracción, el efecto pretendido no se verifica, ya que la persona no relaciona su sanción con el comportamiento en que incurrió.

Por último, en lo que concierne al pago de las infracciones, indicó que el sistema de fotorradars consideraba sólo al pago en sede municipal, mientras que el esquema institucional del proyecto de ley en estudio, consigna distintas alternativas de pago, especialmente electrónicas, con procesos automatizados en este ámbito.

En cuanto a los ejes inspiradores del proyecto de ley en examen, señaló que el primero de ellos apunta a salvar vidas, siendo pocas las iniciativas que presentan un objetivo tan claro y contundente, porque la implementación de un sistema tecnológico de control vial directamente, ayudará a disminuir el número de fallecimientos producto de siniestros viales.

En ese sentido, reiteró la idea de que la iniciativa persigue un cambio de conducta y no un fin de recaudación de fondos, siendo ideal no tener ningún ingreso por concepto de infracciones.

Muestra de lo anterior, resaltó, que el proyecto no considera el autofinanciamiento de la nueva División por medio de las sumas provenientes de las contravenciones, sino que se contempla un presupuesto específico para solventar las operaciones de tal repartición.

Seguidamente, hizo presente que el segundo eje de la iniciativa consiste en dotar de transparencia a toda la información relacionada con el particular, para lo cual se encontrará disponible la localización de los dispositivos, los mecanismos que se utilizarán para su instalación, su regulación, la forma de procesamiento de las infracciones, entre otros.

El tercer eje es la incorporación de elementos de modernización del Estado, toda vez que propone una fiscalización vial por medios tecnológicos, que también se extiende a las notificaciones y a la administración de las multas, sin perjuicio de mantener la posibilidad del sancionado de acudir a los juzgados de policía local.

El cuarto eje se hace cargo de una de las preocupaciones surgidas en su discusión, referente a la consideración del

interés de los usuarios en el resguardo de sus datos personales e información privada que sea obtenida por medio de los dispositivos.

Posteriormente, en lo concerniente al contenido del proyecto de ley en examen, reiteró que este último crea una División en la Subsecretaría de Transportes con funciones fiscalizadoras, lo que contrasta con el panorama actual sobre el particular, en donde se observa la existencia de sólo un programa presupuestario destinado al control vial, sin que el mismo constituya una unidad.

Asimismo, la iniciativa define y configura las plataformas digitales que existirán para los usuarios, tanto en sede administrativa como jurisdiccional, los plazos que regirán el diligenciamiento de los diversos trámites en tales sedes, las formas de notificación de las resoluciones por medios electrónicos, los estándares de protección de datos personales que deberán observarse, el establecimiento de la regulación de los equipos, la metodología de señalización de los dispositivos, los procesos de renovación de los mismos, las causales y el procedimiento de impugnación de las sanciones ante los juzgados de policía local, el plazo para el pago de las infracciones, los descuentos que al respecto las personas podrán optar, entre otros aspectos.

Respecto de la operatividad de los dispositivos tecnológicos, explicó que los artefactos en comento se ubicarán en puntos fijos o móviles, de acuerdo a razones técnicas. Por consiguiente, en las áreas de mayor peligrosidad, los aparatos estarán instalados de manera fija, mientras que a partir de los cambios de comportamiento que se observen en los desplazamientos en las ciudades, como resultado del dinamismo propio de las mismas, se dispondrán de dispositivos móviles en aquellas zonas en donde se advierta un mayor riesgo de siniestralidad.

Lo anterior estará detallado en el reglamento respectivo, en donde se considerará la metodología objetiva que se utilizará para la adopción de las definiciones previamente descritas.

El reglamento establecerá la localización, la cantidad de equipos automatizados y demás aspectos técnicos que se precisarán, como también los requerimientos de fiabilidad y certeza que deban cumplir los dispositivos. Estos equipos estarán conectados mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua, regular y segura de la información registrada.

En lo que respecta a las infracciones concretas que serán detectadas por el centro automatizado, indicó que dichas faltas responden a contravenciones por exceso de velocidad (artículos 145, 146 y

203 de la Ley de Tránsito), a la conducción con restricción vehicular en áreas urbanas (artículo 200 N° 35 de la Ley de Tránsito) y a la infracción de normas de transporte terrestre (artículo 201 N° 18), especialmente en lo que respecta a la conducción en vías destinadas sólo al transporte público.

La inclusión de estas tres contravenciones en el proyecto de ley, obedece al hecho de que las mismas pueden ser detectadas bajo una lógica binaria, que resulta incuestionable.

En lo relativo al procedimiento resaltó que se revisará que las imágenes den cuenta de la ocurrencia de alguna de las infracciones antes señaladas. Dicha captación, explicó, se hace a través de cámaras especiales, que permiten verificar la ocurrencia efectiva de la falta, lo que habilita a cursar la infracción respectiva.

Por consiguiente, expresó, luego de la detección, la información será remitida a la División, en donde se ejecutarán las medidas conducentes para la identificación del móvil y de su propietario, lo que se verificará a través del Registro de Vehículos Motorizados, para luego validar la información a través de un inspector fiscal que ejercerá la función de ministro de fe para estos efectos. Luego de ello, se realizará la notificación al propietario del móvil dentro del plazo de quince días hábiles, que constituyen la fase automatizada del procedimiento.

En consecuencia, la notificación se deberá practicar preferentemente por medios electrónicos, y en su defecto, por correo postal simple enviado al último domicilio registrado.

En lo que concierne al pago anticipado de la multa, explicó que el infractor que la pague luego de la notificación, en un plazo de veinte días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo de la infracción respectiva, con una rebaja de un 30%. En tal sentido, señaló que los pagos anticipados que se realicen deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, siendo el 15% de lo recaudado destinado al Fondo Común Municipal y el resto a beneficio fiscal.

En seguida, prosiguió, se hace necesario determinar las hipótesis en las cuales el caso se agotará en la vía administrativa, y cuando se requerirá de la intervención jurisdiccional por medio del juzgado de policía local competente.

Así, pasó a referirse a los casos en los cuales la Subsecretaría de Transportes deberá remitir directamente a la judicatura de policía local los antecedentes, a saber:

- Infracciones gravísimas.
- Cuando de la infracción se derivó un accidente o daños a terceros.
- Cuando se verifiquen cinco o más infracciones graves en un plazo de seis meses.

Para tales efectos, precisó, será competente el juzgado de policía local de la comuna en que se cometió la infracción. De ese modo, la referida Subsecretaría, en estas hipótesis, procederá a denunciar en los términos que establece la ley.

En consecuencia, una copia de la denuncia se notificará al propietario para que comparezca a la audiencia, indicando día y hora, bajo apercibimiento de proceder en su rebeldía. Para todos los efectos legales, esta notificación se entenderá válida para dar inicio a la etapa judicial y podrá practicarse por medios digitales cuando se disponga de éstos.

Para ello, la mencionada Subsecretaría dispondrá de un acceso electrónico para los aludidos órganos jurisdiccionales, de manera de remitir los antecedentes de las infracciones de tránsito en formato digital.

Casos en los cuales el infractor podrá impugnar ante el citado órgano público:

- Cuando el vehículo haya sido sustraído con anterioridad a la infracción (para lo que se requerirá acompañar la denuncia pertinente).
- Error en la identificación del vehículo o del propietario.
- Cuando la placa patente haya sido clonada, alterada o robada.

Si tal reclamación es acogida, se concluye el procedimiento. En caso de que ella sea rechazada, la persona podrá pagar la multa o impugnar la resolución administrativa en sede jurisdiccional, ante el juzgado de policía local competente.

Las modificaciones introducidas por el proyecto a la Ley de Tránsito, son las siguientes:

- Se habilita a los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a operar los equipos de registro y detección de infracciones relativas a excesos de velocidad y a la inobservancia de la luz roja.

- Se elimina la posibilidad de que los vehículos nuevos puedan transitar por la vía pública, por un tiempo no superior a cinco días, sin placa patente, permitiéndolo exclusivamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas.

- Se establece que, respecto a las infracciones cursadas por la red de dispositivos automatizados, será siempre responsable la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el conductor del mismo.

En el caso de las enmiendas que se incorporan a la ley N° 18.287, señaló que, por una parte, se establece la improcedencia de la suspensión de la sanción, en casos de infracciones detectadas por los dispositivos tecnológicos de la División.

**El Honorable Senador señor Ossandón** señaló que la iniciativa en estudio es un proyecto de ley complejo, toda vez que se sustenta en diversos postulados más bien teóricos. En ese sentido, indicó que la reducción de la velocidad máxima de circulación en áreas urbanas aprobada hace unos años, no ha generado un cambio de comportamiento, siendo inobservado tal límite por la mayoría de los conductores.

Por consiguiente, expresó que producto del eventual despliegue de los dispositivos tecnológicos en comento, se pueda elevar la velocidad máxima de desplazamiento en determinadas avenidas cuyas condiciones así lo permitan. Lo anterior, justamente debido al control automatizado que existirá en dichas vías.

Luego, consultó las razones por las cuales sólo el quince por ciento de lo recaudado por concepto de las contravenciones aplicadas por la División se destinará al Fondo Común Municipal, y no simplemente la totalidad de dicha suma.

Por último, preguntó si existe algún precepto en el articulado del proyecto que permita no cursar o dejar sin efecto una infracción, en caso de que no exista señalización que informe al conductor de la existencia de los instrumentos tecnológicos de fiscalización.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, indicó que la distribución de los montos fue el resultado de un acuerdo transversal en la Honorable Cámara de Diputados, plasmándose ello, en consecuencia, en el texto actual de la iniciativa.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que la División que el proyecto de ley crea no obtiene su financiamiento de las multas que se aplican, sino que cuenta con un presupuesto fiscal para el ejercicio de sus funciones. Lo anterior, precisó, a fin de evitar que la aplicación de contravenciones opere como un incentivo perverso en este contexto.

En lo que se refiere a la segunda pregunta señaló que todos los eventos que alteren el normal funcionamiento del sistema serán considerados en el procesamiento y ratificación de las resoluciones, de manera previa a su notificación.

En esa línea, agregó, en caso de que una infracción haya sido detectada por un dispositivo que no contaba con la señalización adecuada, ello será una circunstancia que se evaluará. Además, de la automatización propia que tendrá esta nueva institucionalidad, también existirán inspectores fiscales que validarán las situaciones que lo requieran, por lo que, de advertirse un evento que distorsione la lógica de operación del sistema, no debiese procederse a la notificación de la resolución infraccional.

Por último, indicó que la experiencia internacional recogida en estas materias será útil para ir delineando la mejor forma de funcionamiento de la nueva División y de sus procesos.

**El Honorable Senador señor Ossandón**, posteriormente, preguntó si las acciones de la División operarán sólo a nivel central o existirán determinados espacios a cargo de los municipios.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, precisó que el nuevo organismo que el proyecto de ley crea se radicará en la Subsecretaría de Transportes, por lo que sus funciones se desarrollarán desde ese nivel institucional.

- - - - -

### **Presentación del Presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile**

**El Presidente de la entidad, señor Eduardo Castillo,** inició su presentación señalando que entiende que el objetivo principal del proyecto de ley en trámite, es controlar el exceso de velocidad de los vehículos y con ello prevenir el fallecimiento en accidentes de tránsito. Sin embargo, precisó que no comparte que sea la oportunidad de impulsarlo.

El gremio que representa, estima que la creación de un centro automatizado de infracciones de tránsito no aborda la problemática existente y así lo han manifestado ante la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Existe la convicción de que el proyecto de ley es un símil de los fotorradares, por ende, sigue siendo una caja recaudadora de recursos cuyo destino final es desconocido. Antiguamente, los recursos se destinaron a los municipios.

Continuó señalando que tampoco se visualiza una capacitación respecto al tema de la conducción vial, haciendo presente que los conductores de taxis colectivos, en general, no son los que exhiben la mayor siniestralidad ni los que provocan los mayores accidentes, puesto que cuentan con licencias profesionales de conductor. Por el contrario, en las vías circulan conductores con muy baja preparación, debido a que en las escuelas de conductores no preparan debidamente a los alumnos.

En este contexto, manifestó que desde hace mucho tiempo se discute el tema de la educación en el tránsito, para lo cual en el pasado se optó por la capacitación obligatoria. Dicha exigencia no se contempla en la iniciativa legal en estudio, sino que sólo considera la implementación de medidas coercitivas que incentivan la reiteración de los mismos errores. A modo de ejemplo, indicó que en las autopistas y en las principales vías se pueden observar a conductores jóvenes, con muy poca preparación que provocan graves accidentes de tránsito.

En seguida, manifestó la importancia de la convivencia vial, la cual sin el debido resguardo puede generar un incentivo a la comisión de infracciones. La iniciativa legal en estudio, no garantiza por el solo hecho de instalar un sistema de cámaras en puntos de alta siniestralidad en las distintas ciudades, la disminución de los accidentes.

### **Presentación del Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la Provincia Cordillera**

**El Presidente de la Federación, señor Luis Contreras,** señaló que el gremio que representa no está por evitar que se cursen infracciones que pueden causar la muerte de personas, pero la forma

como se ha planteado genera temor a los conductores de taxis colectivos que pasan diez, veinte o más veces por las vías donde podrían estar instalados esos dispositivos, por mucho que tengan letrero o señalética. El gremio de taxis colectivos teme por situaciones que puedan afectar su trabajo, considerando la actual crisis pandémica y económica.

Finalmente, precisó que si el objetivo de este proyecto de ley es evitar las muertes en accidentes de tránsito, el control de velocidad debería ejecutarse a una velocidad de 55 kilómetros por hora, para que realmente sirva y se ajuste a la finalidad que se pretende obtener.

### **Presentación del Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile**

**El Presidente de esta Confederación, señor Héctor Sandoval,** expresó que es obligación de los conductores preocuparse de que las leyes de tránsito sean respetadas, pero para ello se requiere contar con sistemas transparentes y bien direccionados.

En seguida, señaló que cuando se anuncia que existirá una base objetiva de localización y equipos, requerimientos técnicos de flexibilidad y certeza de los dispositivos y controles para verificar su correcta operación, la pregunta que surge es quién va a definir esa materia.

Por otra parte, respecto de las definiciones de la instalación de los equipos que podrán contar con mecanismos de participación de los municipios y de participación ciudadana, la palabra “podrá” no permite saber si la ejecución recaerá en el municipio o si la ejecución implica que cada junta de vecinos va a pedir su cámara al frente de la sede social y entonces se van a llenar las calles de cámaras.

Asimismo, un párrafo señala que se habilitarán a inspectores fiscales del Ministerio de Transportes para operar equipos en plazas de peaje, en la operación de los túneles y en los tramos en que sólo pueden operar los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, es decir, circularán vehículos de un lado para otro, para instalar cámaras donde se concentre el mayor número de vehículos para aumentar los ingresos.

En cuanto a la infracción, indicó que se cursará al propietario del vehículo, sin embargo, en el caso de los taxis colectivos el 70% de los vehículos corresponde a conductores, con una alta tasa de rotación, y algunos no son habidos y cuando el propietario deba renovar su permiso de circulación existirá un gran número de infracciones.

Junto con lo anterior, manifestó su preocupación por la fiscalización y los convenios de funcionamiento de los sistemas de cámaras instaladas actualmente en los municipios, las cámaras de la

Conaset y las del Ministerio de Obras Públicas, instaladas en las carreteras o en las autopistas concesionadas.

Respecto de las cámaras fijas o móviles, que se instalarán en todo el país, en vías locales, troncales y autopistas, señaló que se convertirá en una fábrica de recursos, a semejanza o al igual de lo que ocurría con los antiguos fotorradars.

Finalmente, expresó que la entidad que representa considera que dada la actual situación de crisis económica y sanitaria que afecta al país, no es adecuada la implementación de este sistema de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito.

### **Presentación del Presidente del Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile**

**El Presidente de este Consejo, señor Eduardo Lillo**, señaló que existe un serio problema de confianza, que proviene del pasado, puesto que aun cuando se afirme que la instalación de un sistema automatizado de infracciones de tránsito no es un negocio y que tampoco tiene por objetivo la aplicación de sanciones, persiste en la memoria todos los problemas que derivaron de la instalación de los fotorradars.

Junto con lo anterior, manifestó que existe un serio problema porque el parte por la infracción de velocidad excesiva se cursará al propietario del vehículo y en el rubro de los taxis colectivos existe una rotación de 70% de conductores.

Afirmó que la siniestralidad del transporte menor es muy baja y no se puede evaluar de la misma forma al conductor de un vehículo particular que pasa dos veces en el día por el punto de control automatizado con los taxis colectivos que pueden pasar 10, 20 o 30 veces en el día, por un mismo lugar. Para ello propuso la existencia de un procedimiento distinto y un proceso educativo, como los partes de cortesía.

### **Presentación de la ex Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito**

**La ex Secretaria Ejecutiva de la Conaset, señora Johanna Vollrath**, manifestó que todos los años en Chile, alrededor de 1.660 personas pierden la vida por accidentes de tránsito y cerca de una tercera parte es a causa del exceso de velocidad. Lo anterior significó que en el último decenio, más de 4.500 personas perdieron su vida por el exceso de velocidad, que es la primera causa de muerte en calles y carreteras.

Añadió que existen otras causas de muerte en accidentes de tránsito, pero la velocidad se está marcando, en las últimas décadas, por sobre las otras como la más grave y fatal y es por eso la insistencia respecto de la gestión de la velocidad.

El Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito, se desmarca por completo de lo que fueron los fotorradars, puesto que se basa en el principio de la transparencia, en avisar debidamente donde estarán las cámaras, la metodología de implementación de esos radares y no transformarse en cajas recaudadoras. Agregó que no se pretende tener instalado un cazabobos en un lugar. Por el contrario, tiene un fin educativo, que es la importancia de educar a través de una fiscalización que exhibe buenos resultados en diversos lugares del mundo, dado que al avisar al conductor donde se encontrarán las zonas de control, se genera un cambio de conducta en los automovilistas para que bajen la velocidad y de esa forma no se multa al conductor y se puede reducir el número de muertes en accidentes de tránsito.

En España, se ha logrado una reducción de 40% de las muertes en accidentes de tránsito por el establecimiento de un sistema de control automatizado.

Mediante la instalación de este sistema de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito, se quiere resguardar la seguridad de los conductores de un automóvil, de peatones y ciclistas, en los cuales la probabilidad de que un peatón sobreviva a un impacto de un automóvil aumenta al doble al bajar la velocidad de 60 a 50 kilómetros por hora. La seguridad de las personas no es negociable y las tecnologías de hoy pueden ayudar a educar a las personas.

Enseguida, señaló que mediante esta iniciativa legal no se pretende innovar con las velocidades permitidas por la legislación ni la tabla de infracciones ni los intervalos, que está regulado en el artículo 203 de la ley N° 18.290, de Tránsito.

A su vez, el control automatizado no solamente se aplicará en las ciudades, sino que también en las autopistas donde algunos circulan a altas velocidades por sobre 150 o 180 kilómetros por hora, cuando un impacto a esa velocidad se consuma el resultado es siempre fatal y es por eso que el sistema CATI, a cargo de la Subsecretaría de Transportes, determinará sobre la base de una metodología de conocimiento público. La red de radares, no se instalará al azar ni en lugares para captar a la mayor cantidad de personas, sino que en lugares donde hay un alto riesgo de accidentes, donde hay altas velocidades que se están midiendo para justamente lograr un cambio de conducta en aquellos lugares y así evitar el fallecimiento de las personas en las calles.

### **Plan de Experiencias Piloto de Medición de Velocidad.**

Indicó que el mencionado plan persigue medir el comportamiento por parte de los conductores para visibilizar el problema de exceso de velocidad; probar distintas tecnologías de control automático, y concientizar y educar a las personas sobre los temas relacionados con el exceso de velocidad.

Agregó que, en la aplicación del plan piloto, no se cursan infracciones.

Seguidamente, detalló que, en ejes grandes de la Región Metropolitana, seis de cada diez conductores exceden la velocidad permitida. Así, en algunos ejes relevantes de la Región Metropolitana, la situación es la siguiente:

Av. La Florida: 76%  
 Av. Macul: 72%  
 Av. Colón: 69%  
 Av. Independencia: 41%  
 Av. Eliodoro Yáñez: 25%

Luego, remarcó que exceder la velocidad al conducir constituye un comportamiento transversal, tanto en hombres y mujeres, y abarca a todas las edades.

Por otro lado, hizo presente que existe la red educativa de control de velocidad que tiene por objetivo medir velocidades y alertar a los conductores respecto su velocidad de circulación, como medida preventiva.

Los lugares donde se ha implementado se encuentran detallados en la siguiente lámina:

INTERSECCIÓN	COMUNA
AVENIDA BILBAO - AMAPOLAS	PROVIDENCIA
AVENIDA PAJARITOS ALTURA 5783	ESTACION CENTRAL
AVENIDA CAMILO HENRÍQUEZ Nº 3910	PUENTE ALTO
RUTA G-730	MARIA PINTO
AVENIDA SALVADOR ALLENDE	ANTOFAGASTA



Luego, hizo referencia al radar educativo en Estación Central, cuya fecha de la primera medición se llevó a cabo entre los días 3 y 11 de junio 2021. Añadió que, de los 105.422 vehículos que transitaron por ese lugar, 34.317 vehículos (33%) lo hicieron a exceso de velocidad. Más de dos mil vehículos pasaron a una velocidad mayor o igual a 76 km/h (infracción gravísima); 131 conductores circularon a más de 100 km/h y la velocidad máxima detectada fue de 133 km/h.

Luego, hizo referencia a Pilotos de Medición de Velocidad, que constituyen una experiencia similar al del proyecto de ley en discusión. Detalló lo ocurrido en Puente Alto y Las Condes:



### Puente Alto (2019)

- Av. Camilo Henríquez, entre Av. El Peñon y Av. San Carlos (en sentido norte-sur).
- 4 días de medición: 51.521 registros.
- 74,22% supera el límite máximo de velocidad (37.757 vehículos).
- 261 Vehículos transitaron con velocidades mayores a 100Km/h.
- Techvial Chile.



### Las Condes (2020)

- Camino El Alba con Camino La Fuente (sobre camino El Alba).
- La velocidad máxima detectada por el MESTAfusion: en el sitio fue de 116,03 Km/h.
- Durante la semana completa se registraron 9.824 infracciones.
- 39,3% supera el límite máximo de velocidad (23.822 vehículos).
- IDEMIA.

Constató que la experiencia más reciente, se realizó en la avenida Andrés Bello, en la comuna de Providencia, entre el 19 de julio y el 25 de agosto 2021. De un total de 423.311 vehículos, 129.795 conductores excedieron la velocidad máxima (31%, circuló a más de 50 km/h). Agregó que, todos los días se registraron velocidades por sobre 100 km/h, la máxima velocidad registrada fue de 209 km/h, y, 35 conductores, en promedio diario, no respetaron la luz roja.

Seguidamente, sostuvo que es relevante contar con una metodología para la localización de equipos de fiscalización automática

Agregó que, los pasos para analizar el uso de equipos de fiscalización automática en vías urbanas o rurales son los siguientes:

**Figura 1 Proceso de análisis del uso de equipos de fiscalización automática**



Por su parte, el decreto supremo número 60 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dispone, en su artículo 6° que, para justificar la instalación de un equipo de fiscalización automática se debe generar un informe que como mínimo acredite los siguientes aspectos:

- Accidentabilidad histórica y factores de riesgo de siniestros de tránsito del sector.
- Análisis de factibilidad de implementación de medidas alternativas.
- Plan de seguimiento y análisis ex post del nivel de accidentes.

Luego, afirmó que las cifras internacionales demuestran el impacto de la implementación de un equipo automático de control. En las publicaciones internacionales, se ha demostrado el impacto que genera un equipo automático de control de velocidad.

Específicamente, en el libro: “The handbook of road safety measures”, se indica que, una cámara instalada en un lugar correcto, reduce los siniestros con fallecidos en un 28%, y en un 10% los siniestros con lesionados.

Finalmente, recalcó que, en Chile mueren cada día en promedio 5 personas víctimas de un siniestro vial, y el 29% de los fallecidos se debe a la velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo (2011- 2020).

## **Presentación del Movimiento contra el exceso de velocidad letal Chile**

**El señor Axel Rimbaud**, fundador de dicho movimiento, explicó que una vez analizado el riesgo de la velocidad, es necesario señalar cómo funciona la fiscalización de la misma, indicando que existe una ostensible vinculación entre el exceso de velocidad y la fiscalización. Mientras mayor es la fiscalización, decrece el número de personas fallecidas, por lo que es muy importante contar con una fiscalización automática, que la experiencia internacional respalda.

Respecto a la normativa en debate, mencionó que se ha establecido en muchos países con un resultado exitoso. En Francia, el número de muertes en accidentes de tránsito y el número de radares deja ver una relación elocuente. Al comparar los años 2009 y 2012, es notoria la diferencia del número de fallecidos que registra una disminución de 45% y la causa se explicaría en un 71%, sólo por la baja de la velocidad. En consecuencia, es una herramienta muy eficaz para salvar vidas.

En cuanto a la eficiencia del control automatizado expresó que esa clase de control y su impacto económico, según el Banco Mundial es rotunda, puesto que se estima que es una de las medidas más eficientes en el tránsito y que por cada peso que se pone en el sistema, la sociedad ganará 14,5 pesos, sin tener que lamentar siniestros causantes de heridos y fallecidos.

Agregó que existe un estudio de la Pontificia Universidad Católica de Chile que estima que en el país se podría disminuir en un 10% el número de fallecidos, esto es, alrededor de 200 personas, considerando que mueren casi 2.000 al año.

Respecto de los fotoradares, manifestó que es una medida que se practicó a fines del siglo pasado y fue discontinuado, en 2002 por problemas de una implementación defectuosa, pero a nivel de la seguridad vial ha demostrado ser efectivo para reducir el número de fallecidos, lo cual alienta la esperanza de que el proyecto en estudio, puede salvar muchas vidas. Además, permitirá una mejor cobertura de fiscalización y mayor cumplimiento de la Ley de Tránsito.

Por otra parte, los conductores podrán recibir sus multas rápidamente y eso favorecerá el cambio de conductas con el efecto positivo de salvar vidas. El nivel de la educación es muy importante, puesto que se mostrarán los puntos de mayor riesgo y eso ayudará al conductor a conocer los lugares de mayor peligro, para efectos de la velocidad.

La iniciativa legal en estudio, cuenta con el apoyo de víctimas de accidentes por exceso de velocidad y de sus deudos, de asociaciones de seguridad vial, de académicos, de mutuales y de gran número de peatones, ciclistas, motociclistas; automovilistas, resaltando que este proyecto representa un beneficio universal para todos los que transitan en calles y en las carreteras.

Finalmente, expresó que durante los períodos de cuarentena impuestos en algunas comunas, como consecuencia de la pandemia, muchos conductores aprovecharon de exceder la velocidad de circulación dado el menor número de vehículos, lo que produjo un aumento de personas fallecidas en zonas urbanas, que refuerza el hecho de que, a pesar del menor número de conductores en circulación, creció el número de accidentes debido a la mayor velocidad.

### **Presentación de la Fundación Conciencia Vial**

**La Directora de la fundación, señora Karina Muñoz,** manifestó que la seguridad vial es una materia de salubridad pública en todo el mundo y que su transgresión cobra más de 1.035.000 de víctimas cada año, siendo la primera causa de muerte en personas entre los 25 y los 29 años de edad.

En Chile, cada año mueren más de dos mil personas y más de 57.000 resultan con lesiones de distinta gravedad. Los siniestros viales son una de las principales causas de muertes de menores y de adultos jóvenes. En promedio, cada día se pierden cinco vidas en accidentes de tránsito, lo que equivale a casi cuatro veces más pérdidas de vidas de las que se perdieron en ocasión del maremoto de 2010. En consecuencia, es prioritario adoptar medidas en este ámbito.

En los accidentes se pierden más vidas que las causadas por homicidios, sin embargo, las cifras de letalidad en el tránsito son aceptadas sin que se manifiesten esfuerzos consistentes para reducirlas. Las cifras se han normalizado sin atender a que esas muertes son una externalidad negativa que no es posible aceptar por transitar en las ciudades.

En los últimos tres decenios, sólo se ha reducido en un 5% las muertes por accidente del tránsito y los países exitosos han generado buenos resultados en el tiempo. España, en similar lapso, ha reducido en 80% los accidentes fatales en el tránsito, por lo que es posible estimar que con voluntad y decisión se pueden alcanzar buenos resultados.

Una de las principales causas de muerte en accidentes de tránsito, en Chile, tiene directa relación con el exceso de velocidad, que se encuentra presente en más de 30% de los siniestros con resultado fatal. La velocidad es un riesgo porque, en primer término, aumenta la probabilidad de ocurrencia de un accidente y, enseguida, porque agrava los efectos del accidente.

La velocidad puede ser la diferencia entre la vida o la muerte y pequeños impactos tienen efectos significativos, como se puede ver en un gráfico, que exhibió en la sesión. En atropellos por choques laterales por alcance, situaciones de frecuente ocurrencia en nuestras ciudades- los excesos de velocidad tienen efectos muy significativos.

**El ex Senador Señor Navarro** recordó que hace veinte años presentó una moción que establecía la obligación del Estado de introducir la educación del tránsito en la enseñanza media, incorporando conceptos de buen peatón- buen pasajero- buen conductor, de manera tal de enfrentar estas estadísticas.

La principal causa de muerte de los adolescentes son los accidentes de tránsito.

El debate sobre la formación de los jóvenes, en esta materia sigue abierto y recordó que antes existían brigadas escolares del tránsito que educaban y cooperaban, a la salida de clases, en un tiempo en que había un menor parque de vehículos. Sin embargo, desde la década de los años 80, se ha triplicado dicho parque y la enseñanza a ese respecto no existe.

Por último, señaló que es partidario de todas las medidas para reducir las tasas de accidentes de tránsito.

**El Honorable Senador Señor Pugh** expresó que el exceso de velocidad, es letal, por lo que la inversión en esta materia debe realizarse con estándar de interoperabilidad, que requiere certeza jurídica de los actos digitales de ese dispositivo; actos digitales que pueden ser del Estado, de personas naturales o jurídicas, para generar evidencia, porque la cadena digital conservada puede ser ocupada en los tribunales de justicia y generar una plataforma de interoperabilidad abierta.

En seguida, se refirió a la importancia de la protección de datos personales y el tratamiento automatizado de la data, cómo ésta va a fluir con trazabilidad y quién estará accediendo a ella y cuál será su finalidad.

Precisó que la data va a tener inalterabilidad y debería ser mantenida por un tiempo necesario para contar con los

antecedentes que se requieren. Esta información no sólo servirá para las fiscalizaciones, pues también es útil para el desarrollo de políticas públicas, como el diseño de las carreteras por parte del Ministerio de Obras Públicas. La disposición de los radares ayudará al flujo adecuado y, por ende, a la gestión del tránsito.

Concluyó expresando que si existe capacidad de gestionar los datos con eficiencia se podrán disminuir, definitivamente, esas estadísticas.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora, señora Ordenes,** expresó que cuando se aprobó en general esta iniciativa, algunos Senadores manifestaron su preocupación por el sistema de protección de datos, haciendo presente el temor de los fotoradares. No obstante, existen diferencias en materia de política pública, pues a muchos el tema de los fotoradares no les convence lo que difiere de un control automatizado transparente, que requiere ser analizarlo en qué tipo de vías se implementará y cómo se definen.

**El ex Senador Señor García Huidobro** solicitó información acerca de la relación de accidentes por exceso de velocidad con personas en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol, en accidentes de tránsito. A su vez, compartió con el **ex Senador Señor Navarro**, la importancia de considerar en la enseñanza media la educación vial. En Chile, las escuelas de conductores con unas pocas horas, posibilitan la obtención de una licencia de conducir, pero se carece de una cultura y una educación en la enseñanza media, que debiera ser una materia básica antes de los 17 años.

Respecto del exceso de velocidad manifestó que existen distintas normas sobre la materia y los municipios tienen facultades para reducir la velocidad en determinados sectores. Lo importante en esta iniciativa legal es resolver el tratamiento que se otorgará a la privacidad de las personas por parte del Ministerio.

**El ex Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez,** destacó la importancia vital de la educación, y expresó que en ese contexto se ha trabajado con el Ministerio de Educación que incluyó en su currículo el curso de educación vial, que si bien no está aún como curso propiamente tal, por lo cual es vital perseverar en ese esfuerzo, porque constituye la esencia para resolver el problema de fondo, sin perjuicio de lo cual deben emplearse en el trabajo todas las herramientas disponibles y el proyecto en debate es vital.

De las estadísticas de Carabineros de Chile, alrededor de un tercio de los accidentes con consecuencias fatales, son debido a la pérdida de control del vehículo que se asocian con exceso de

velocidad y eso está debidamente documentado por lo que es muy importante perseguir ese tipo de infracciones. Añadió que Conaset ha implementado radares educativos, para los lugares de mayores accidentes, cuyos resultados son desalentadores: más de la mitad de los vehículos circulan a exceso de velocidad.

**La ex Secretaria Ejecutiva de la Conaset, señora Johanna Vollrath,** acotó que la educación vial es la base de la cultura vial, para lo cual se trabaja junto al Ministerio de Educación para cambiar conductas. Resaltó la importancia de la fiscalización permanente en aquel proceso educativo. La fiscalización y la educación son elementos permanentes.

Respecto de la relación entre velocidad y alcohol, expresó que conforme a las estadísticas, el 30% de los fallecidos se deben a exceso de velocidad y el 10%, es debido al alcohol en la conducción. En la última década, se ha constatado una reducción muy consistente, en razón de las políticas públicas Tolerancia 0 y la aprobación de la ley N° 20.580, en combinación con la fiscalización y la educación.

#### **Presentación del ex Secretario de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito**

**El señor Milton Bertín,** inició su presentación manifestando que su comparecencia responde al ánimo permanente de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile de colaborar con las instancias legislativas y ejecutivas.

Señaló que en el gobierno anterior se les encargó una presentación de políticas que consta de una serie de medidas que podrían reducir a la mitad el número de víctimas fatales, solamente una de aquellas -la signada con el nombre "Introducción del fotorradar"- tiene el beneficio de disminución en el orden de un 39%, a nivel nacional, y una relación beneficio-costo, en el primer año, de 128 veces de aplicación de radar el costo de ese sistema se paga en dos días de operación, lo cual no es una situación inusual en seguridad de tránsito porque los proyectos no son muy caros.

A continuación, exhibió un gráfico relativo a la experiencia internacional en materia de reducción de víctimas y de la gestión estatal, según el cual en todos los países se inician en un nivel de 100%. En Estados Unidos, en el año 2000 había bajado a un nivel de 80%, y todos los países europeos lo habían hecho hasta un 50%.

Refiriéndose a la experiencia nacional, manifestó que esta clase de proyecto ha fracasado dos veces. La primera vez fue cuando se encomendó a los municipios efectuar dicha actividad y fue

derogado por el Congreso Nacional, aunque la experiencia limitada de esa oportunidad demostró que 28 municipios lo implementaron y la reducción de víctimas fatales alcanzó a 28%; por lo tanto, se tiene experiencia nacional en lo que concierne a este sistema.

El proyecto de ley en trámite, entrega la gestión de este nuevo sistema a la Subsecretaría de Transportes y, en su concepto, los ministerios son organismos de política y no son elementos de operación, la cual se hace por la vía de las organizaciones específicas. Este proyecto considera la ejecución de un gran número de actividades que realiza la Subsecretaría de Transportes y es un error derivar actividades a organismos que deberían ser políticos y no de operación, debería establecerse una organización específica en esta materia, con las atribuciones necesarias, para asegurar la mejor calidad técnica posible y para ello sugirió que la organización del sistema tenga un consejo que podría estar formado por escuelas de ingeniería de primer nivel, que tienen acreditación de siete años. Lo anterior va en la línea de modernizar el Estado y empoderar a las organizaciones intermedias, lo que permitiría que la jefatura de esta nueva organización sea elegible por los decanos de aquellas instituciones y por esa vía se asegure la calidad profesional de la organización.

En seguida, propuso que dicha organización tenga su sede en La Serena, para fortalecer la regionalización del país, sugiriendo que en materia de vocación, el personal debe ser idóneo para agregar valor a la organización y, por lo tanto, en la línea con la modernización del Estado, sugirió que el personal se rija por el Código del Trabajo y no por el Estatuto Administrativo, aduciendo que en este régimen las personas permanecen no por su cooperación ni tampoco agregan valor al sistema, sino por gozar de inmovilidad y una función tan importante como esta se deberá regular por su aporte de valor al sistema, y no por una norma que impide el reemplazo.

También, sugirió que la propiedad y operación de los equipos puedan ser licitados, de un modo similar al empleado por el Servicio de Registro Civil e Identificación.

En cuanto a la instalación de los equipos en la vía pública señaló que no se requiera de una autorización municipal o de otros órganos, sugiriendo asimilarlo a la ley eléctrica, que permite instalar protecciones sin necesidad de una autorización previa de la red de dispositivos.

**La ex Ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt,** manifestó en relación a la objeción de que el Centro no forme parte del Ministerio, hizo notar que cada Secretaría de Estado tiene su propia estructura, argumentando que el Ministerio cuenta con estructuras operativas adecuadas mencionando, a la Unidad Operativa de Tránsito, el Directorio de Transporte Público

Metropolitano, la Sección de Transporte Público Regional, y el Programa de Fiscalización que también hacen gestión y son un ejemplo para el Ministerio.

Lo anterior, recalco, con independencia de que el Ministerio es responsable de las políticas públicas; razón por lo que cabe afirmar que esto ya opera y no escapa a la regularidad del Ministerio, dadas las condiciones desarrolladas por las unidades desplegadas en trece de las dieciséis regiones del país.

En seguida la señora Ministra se refirió a los nombramientos por capacidad técnica y señaló que la mayor parte del personal de Conaset tiene varios decenios trabajando en el servicio. Explicó que, en Chile no existe ninguna universidad que imparta una formación específica en seguridad de tránsito: son todos ingenieros de transporte que se especializan y forman parte de su planta, sea por la experiencia adquirida en la práctica, o en cursos internacionales para adquirir estos conocimientos que han ido avanzando muchísimo.

Respecto de la regionalización de la sede del Centro, compartió la idea y ejemplificó que, en el caso de Francia, la localización del mismo está fuera de París, agregando que dadas las condiciones tecnológicas no se requiere que las personas se ubiquen en una localización física especial para recibir, oportunamente, las comunicaciones.

En lo que concierne al estatuto laboral de las personas del Centro, expresó que dejaría fuera del proyecto de ley aquella proposición porque implicaría una regulación más compleja, a menos que fueran todas contrataciones nuevas, caso en que se podría hacer por medio del Código del Trabajo. En la dotación de personal de Conaset, muchos se desempeñan a contrata o a honorarios, cuestión que no es fácil cambiar por lo que cree que esta materia debería dejarse fuera de esta ley.

Respecto de la licitación de los servicios, manifestó que es lo que está planteado y es lo que se hace, por ejemplo, en el caso de la Unidad Operativa de Control de Tránsito, donde se licita gran parte de sus proveedores tecnológicos. Más aún, también se licitarán todos los controladores. El Ministerio no tiene ningún propósito de administrar como propiedad fiscal ninguna de esas instalaciones, además, la tecnología tiene un grado de obsolescencia rápida y es más conveniente para los recursos públicos, contratar los servicios y contar con una permanentemente actualización.

Para el Ministerio es indispensable que el sistema telemático sea continuo y que por ello no se comparta ese criterio de recoger información a ciertas horas, en primer término, porque la tecnología actual permite tener la recolección continua sin mucha dificultad; no hay ahorro de costos en el caso de mantenerlo continuo o no y, en cambio, sí permite tener

perfiles horarios de donde ocurren los excesos de velocidad, el lugar en que se localizan y los horarios del día de mayores riesgos. En suma, hay una razón para que el flujo sea continuo.

### **Presentación del Mayor de Carabineros, de la Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito, de Santiago**

**El Mayor de Carabineros, señor Marco Bahamonde Jefe (S)** de dicha Prefectura, señaló la importancia de considerar una serie de aspectos que se relacionan con antecedentes estadísticos, y enfatizó que anualmente fallecen en el mundo 1.035.000 personas; cifrando en tres mil personas el número de fallecidos diarios, y en ese orden de consideraciones precisó que Chile no se encuentra ajeno a cifras de magnitud relevantes.

En el año 2020, fallecieron 1.485 víctimas de siniestros viales cuyo costo para el país es alto, pues si bien en promedio, para el resto de los países implica un costo de 3%, para Chile el impacto fue de un 2,2 del producto interno bruto, en el año 2019. Agregó que se observan cifras ascendentes debido a diversos tipos de accidentes que se van generando y también por la cantidad de personas lesionadas y fallecidas. De igual forma, se detectan una gama de usuarios vulnerables que equivalen al 48% de los usuarios generales de participación en accidentes viales, que se refiere a ciclistas, peatones y automovilistas.

Respecto de esta materia, señaló que, en agosto de 2020, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas adoptó una resolución relacionada con el decenio para mejorar la seguridad vial mundial. Para el decenio de acciones de la seguridad vial, desde 2021 a 2030, el objetivo principal es prevenir al menos el 50% de los siniestros viales relacionados principalmente con los traumatismos, esto es, lesiones viales, y con los traumatismos y fallecimientos por estas causas.

Sobre aquella base, enfatizó, es importante señalar la trascendencia de legislar sobre seguridad vial, a lo menos en dos aspectos: el primero, porque mejorará el comportamiento de los usuarios de las vías y con ello se dispondrá de un mejor marco regulatorio; en segundo término, porque permitirá reducir los siniestros viales y al existir una legislación regulatoria que establezca los límites de las conductas, es posible no sólo reducirlos sino que también los traumatismos y las muertes.

Ante la necesidad de saber cómo esas orientaciones están relacionadas con los factores de riesgo que permiten construir, de manera positiva y efectiva, la prevención vial, que incluye el exceso de velocidad, la conducción con alcohol, el uso de cinturón de seguridad, el sistema de retención para menores y el uso de casco por los

motociclistas, indicó que se observa que se ha avanzado en los últimos años de manera importante en cuatro de estos tópicos. Sin embargo, en lo que se relaciona con la velocidad el avance es menor puesto que para el control de velocidad se requiere de una fiscalización más profunda que utilice tecnologías.

Todos los años se observa en las introducciones en el foro de Davos que la tecnología crece considerablemente y en relación a eso se señala que se debe estar a la vanguardia y anteponerse a las situaciones.

La fiscalización que se sustenta en el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, logrará la obtención de excelentes resultados, con disminución de personas fallecidas de un 30 o 40%.

En los últimos años, se ha mantenido constante el número de fallecidos, con un promedio para los últimos diez años de 1.576 víctimas. En el año 2020, el número fue de 1.485.

La variación estadística se mantiene en promedio en un rango de 95%, por lo que cabe deducir que se requiere aplicar una medida correctiva porque son 1.500 personas que quedan sin hijos, sin padres o hermanos. Se trata de personas y por ello, se requiere operar con la diligencia correspondiente a la gravedad y recurrir a la fiscalización y a los controles. Se necesita una medida correctiva y preventiva, con el fin de poder disminuir esas cantidades; 1.500 personas que merecen que se le dé la dimensión necesaria a la fiscalización y al control.

Enfatizó que Carabineros de Chile realiza muchos esfuerzos, en forma diaria y constante, que se traducen en más de siete millones de controles vehiculares y quinientas cincuenta mil denuncias por infracciones de tránsito, anualmente, pero sólo el 13% de ellos están asociadas a la velocidad. Lo primero que puede deducirse de ello es que la capacidad operativa institucional relacionada con la fiscalización de accidentes de tránsito es limitada, porque si se analizan los tráficos medios diarios, en las diferentes rutas del país, se puede observar, trimestralmente, que 3,9 millones de vehículos se desplazan por las principales rutas del país.

Destacó que, con mucho esfuerzo, se logra fiscalizar el 1 ó 2% de los vehículos que transitan por las diferentes rutas del país. Se puede automatizar mediante un método debidamente calificado, certificado bajo una orientación técnica, focalizando y georreferenciado los lugares donde ocurren los siniestros viales, será posible salvar vidas y esto ayudará directamente, puesto que los funcionarios pueden realizar fiscalizaciones o georreferenciadores en los lugares donde están situadas las unidades de carretera o en los sectores urbanos. Son esfuerzos que se

realizan con mucha capacidad técnica y de análisis de diversas unidades que permiten obtener resultados deseados, de suma relevancia, mediante la automatización de un sistema que permite salvar vidas.

Las tres principales causas de accidentes de tránsito, en relación sólo con personas fallecidas se deben a eventos de exceso de velocidad y corresponden al 21% de los casos; le siguen los conductores no atentos a las condiciones del tránsito y peatones que cruzan por lugares no habilitados. Si se analizan estas tres principales causas, se totaliza un 41% de los accidentes de tránsito con resultados de muerte, y lo relevante es que esto va asociado a la velocidad, porque ello aumenta las consecuencias, pues a mayor velocidad de desplazamiento, mayor será la deformación residual de los vehículos, al igual que los heridos. Por lo tanto, la velocidad excesiva a que se desplazan los conductores -ya sean rurales o urbanos-, generan un mayor número de fallecidos. También, es posible observar que los accidentes rurales corresponden a un 80% de los accidentes y que allí en ese 80% hay menor cantidad de vehículos; de modo tal, que las velocidades allí son elevadas lo que se trasunta en una mayor severidad de los siniestros rurales: el 58% de los fallecidos ocurre en los sectores rurales y un 42% en los sectores urbanos. De esto resulta, nuevamente, la importancia de que se realice una fiscalización constante y permanente a través de la tecnología.

A continuación, presentó una serie de imágenes de siniestros pesquisados por el Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito, (SIAT), correspondientes a hechos que ocurren en las carreteras. La primera gráfica corresponde a una colisión en sector rural, que impactó a una velocidad de 168 kilómetros por hora, liberando un nivel de energía, de dispersión de esta, que prácticamente, pulverizó al vehículo que colisionó y originó las lesiones y fallecimiento de personas que viajaban en el bus.

Con una reducida capacidad de fiscalización, de un parque de cinco millones de vehículos, es un escenario en que aumenta la posibilidad de acceder a una colisión de esos extremos, y se incrementará cada año.

Presentó, a continuación, otra imagen, de un vehículo que se desplazaba a 211 kilómetros por hora, y en ese caso, si bien la deformación residual de la parte frontal no afectó el habitáculo, el conductor que se desplaza a esas velocidades expone al riesgo de fallecimiento o de traumatismo al resto de conductores que guarden las reglas de conducción.

Finalmente, señaló que, en promedio, durante los últimos tres años, en el tramo Santiago-Los Vilos, hubo 20 fallecidos; en los tramos de Valparaíso, por la ruta del sol 17 fallecidos y por la ruta 68, se contabilizan 22 muertos, lo que suma un total de 39 víctimas de accidentes

de tránsito y en Chillán, el recuento en promedio es de 44 fallecidos, o sea, 103 personas en esta parte del territorio, donde se tiene un desplazamiento de 600.000 vehículos al día. Por lo tanto, si existiera la automatización o la fiscalización de modo constante, con una mayor efectividad, las velocidades serían menores y las consecuencias de los accidentes viales menos graves.

En España, se implementó en el año 2007, el Centro de Tratamiento de denuncias automatizadas con el fin de detectar las infracciones a las normas de circulación y de seguridad a través del empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes. En el año 2006, antes de su implementación, el número de accidentes con víctimas fue de 99.797, el año 2007 aumentó un 0,7%, y recién el año 2008 se observó un descenso importante del 6,6% al reducirse a 93.161 los accidentes con víctimas. Pese a que el descenso se evidenció hasta el año 2011, con posterioridad se ha registrado un alza hasta llegar a 104.080 el año 2019, el valor más alto desde 1993.

En el año 2006, el número de fallecidos por causa de accidentes del tránsito era de 4.104 personas; el año 2007 bajó un 6,8%, y el 2008 lo hizo un 24,5% respecto el 2006. Al año 2019, los fallecidos descendieron a 1.755 personas, siendo un 57,2% menor al registro del año 2006.

En Francia, el año 2003 se implementó el Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico. El año de su implementación se registraron 90.220 accidentes con víctimas, lo cual representó un descenso del 5,4% respecto a los 105.470 del año anterior. Al año 2010, el número de accidentes con víctimas fue igual a 67.288, representando un descenso del 36,25% respecto al año 2002. Este descenso se evidenció continuamente hasta el año 2013, si bien con posterioridad se registraron aumentos, desde el año 2018 ha vuelto a descender, llegando a 56.016 en 2019.

Respecto al número de fallecidos en Francia, el año 2002, se habían registrado 7.655 personas, cifra que descendió un 20,9% al siguiente año. Al año 2019, los fallecidos fueron sólo 3.244 personas, siendo igual a una disminución de 4.411 personas menos que el 2002, equivalente a un descenso del 57,6%.

### **Presentación de la Biblioteca del Congreso Nacional**

**El señor Nicolás García, analista de la Biblioteca del Congreso Nacional**, manifestó que el propósito de esta iniciativa legal es incorporar la tecnología para resguardar el respeto a la velocidad máxima en puntos de mayor conflicto en las zonas urbanas.

En el documento elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, que se anexa al presente informe, se entregan antecedentes respecto a la experiencia internacional, principalmente respecto de los casos de España y Francia, y el funcionamiento en aquellos países. Asimismo, se analizan las cifras de accidentes y víctimas que han sido consecuencia de aquéllos.

Finalmente, se deja constancia que, se debe tener en consideración que, si bien en el documento se toma referencia el año en el cual se comenzaron a implementar los medios tecnológicos para el control de infracciones de tránsito, no es posible atribuir causalidad de dicha tecnología en la variación en el número de accidentes o heridos y fallecidos, debido a que existe una serie de otros factores, tales como políticas públicas y medidas adoptadas que pueden haber tenido algún grado de influencia en las variables analizadas.

**El Honorable Senador Señor Pugh** manifestó que se debe reconocer que se está en un momento trascendente, en el sentido de la revolución tecnológica a que está sometida la humanidad. Dentro de poco se verán vehículos dirigidos por inteligencia artificial. Esos ya no son temas de ciencia ficción; eso es una realidad y por eso el Estado impulsa una transformación digital.

La cadena de conducción digital va a funcionar permanentemente, con la licitación del espectro en 5G, y con la expansión de las prestaciones se llegará a una cobertura gigantesca. Todas las carreteras están cubiertas con capacidad de entregar de datos, en forma instantánea, y eso va a permitir incrementar las medidas de fiscalización, que va a llegar a los juzgados de policía local, a las licencias de conducir.

La transformación digital no es un cambio por computadores ni por máquinas; es un cambio de personas que entienden y son capaces de hacer mejores cosas: Queremos mejores conductores, con reglas claras y que se puedan hacer cumplir las reglas, y para eso, obviamente, se requiere de tecnología segura desplegada, que otorgue la certeza de lo que está ocurriendo

Se trata de construir un sistema de confianza digital para que sobre esa base las personas pueden tener una mejor reacción: los mecanismos de advertencia puede ser el correo electrónico, el mensaje de texto, como ocurre con el transporte aéreo y marítimo.

Al concluir su intervención, expresó que presentó indicaciones, específicamente dirigidas al tratamiento digital y a la protección de los datos personales, aunque escapan al ámbito de esta Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, porque más bien competen a la

gobernanza de la interoperabilidad, sin embargo, las sostiene porque es esencial para la verdadera transformación digital del Estado.

**El ex Senador señor Letelier** manifestó que este proyecto de ley tiene un alcance bien acotado, si se cumple con lo que ha propuesto el Ejecutivo, no se trataría de un proyecto de índole punitivo.

Luego, afirmó que el propósito es cambiar conductas; no es tender cazabobos sino tener información previa para que los conductores tengan conocimiento que hay ciertos lugares de mayor peligro y que deben estar más atentos, precisamente porque en esos puntos donde hay un registro se sabe que ha habido más muertes. Reiteró que el espacio acotado, y es importante plantearlo así porque, de lo contrario, dado que hay una resistencia a este proyecto, va a tener mal destino.

#### **Presentación del abogado señor Cristóbal Gigoux, especialista en derecho regulatorio**

**El señor Cristóbal Gigoux** inició su presentación señalando que la ética de los datos debe considerarse como el nuevo verde, en lo que dice relación con el uso que se le confiere a la capacidad de análisis de datos que existe en la actualidad.

Reseñó que los avances tecnológicos durante los últimos cinco años, han permitido que la capacidad de extracción y de análisis de datos hayan evolucionado de manera vertiginosa. La consideración sobre cómo se usan y almacenan dichos datos debe estar vinculado estrechamente con lo ético.

Desde el punto de vista del ámbito regulatorio, indicó que la legislación nacional, específicamente la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada, establece principios rectores y parámetros específicos. A nivel internacional, las dos regulaciones que deberían guiar el tratamiento de datos, es la legislación de los Estados Unidos de Norteamérica y la de la Ley General de Protección de Datos de la Unión Europea. Añadió que, los principios que inspiran estas regulaciones son bastante similares a las vigentes en nuestro país, a saber:

- 1.- Legalidad, justicia y transparencia;
- 2.- Limitación al objetivo;
3. Proporcionalidad o minimalización: Se debe recolectar sólo los datos que sean necesarios;

- que sea necesario;
- 4.- Precisión;
  - 5.- Limitación de la tenencia: Solo por el tiempo
  - 6.- Integridad y confidencialidad, y
  - 7.- Responsabilidad del tenedor.

Asimismo, apuntó que se consagran ciertas exenciones, a saber:

1.- Objetivos domésticos: “Los datos personales procesados en el curso de un uso puramente doméstico o personal, sin conexión con actividades comerciales o profesionales quedarán fuera del alcance de esta norma.”

2.- Normas de policía o cumplimiento de la ley: “El procesamiento de datos personales efectuado por la autoridad competente, para fines del cumplimiento de la ley”.

3.- Servicios de Inteligencia.

Desde el punto de vista regulatorio, precisó que existen una serie de recomendaciones contenidas en las Directrices de la OCDE Sobre Protección de la Privacidad y Flujos Transfronterizos de Datos Personales. Agregó que, ellas están en línea con la forma en que se diseñó la ley N° 19.628.

Las mencionadas directrices son las siguientes:

- Principio de limitación;
- Principio de calidad de los datos;
- Principio de especificación del propósito;
- Principio de limitación de uso. Excepto, si se tiene el consentimiento del sujeto implicado;

Imposición legal o de las autoridades.

- Principio de salvaguardia.

En ese contexto, constató que, todo el tratamiento de datos personales, y todo el almacenamiento de data tiene riesgos y beneficios. Los beneficios consideran un aumento de la eficiencia; una mejor

respuesta por parte de los órganos públicos a su competencia, y un mejor servicio de las agencias del Estado a los ciudadanos.

Ejemplificó con la situación de la clave única, lo que obedece a la capacidad del Estado para almacenar y tratar datos personales.

Hizo presente que los riesgos dicen relación con el mal uso de estos datos, por el Estado, y por parte de privados. Agregó que ese riesgo es real, por las brechas que se han producido con el almacenamiento de datos en distintos lugares y momentos, lo que puede afectar a muchas personas.

En tal escenario, hizo presente que, la ética de datos forma parte de la dualidad en esta materia. Por un lado, se advierten los grandes beneficios asociados con la calidad de vida de las personas, y por otro, la consideración de que existe un riesgo en el uso ilegítimo de los datos.

En definitiva, apuntó que el fin a alcanzar consiste en balancear de forma razonable, los beneficios con los riesgos.

Finalmente, indicó que en los Conservadores de Bienes Raíces, se almacena una gran cantidad de datos personales. En la actualidad, existe la posibilidad de disminuir en gran medida el riesgo de brechas y de robo de información por parte de personas que busquen el uso ilegítimo de datos, lo que permite aminorar el riesgo.

**El Honorable Senador señor Pugh** manifestó que la protección de los datos personales, parte desde el diseño. Los sistemas se deben implementar pensando en la privacidad y en la seguridad de la información.

Respecto a la iniciativa en estudio, señaló que la data puede ser usada en las investigaciones, haciendo presente la relevancia del tiempo y la forma en que se almacena la información.

En otro aspecto, advirtió que la interoperabilidad es la que confiere certeza jurídica a los actos digitales del Estado, de las personas naturales y jurídicas y de los dispositivos del sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito. Si no se cuenta con interoperabilidad, será imposible tener trazabilidad de la información que dice relación con quiénes acceden a la información y la razón de ello. De tal manera que, cualquier persona puede saber quién está accediendo a sus datos personales.

A raíz de lo anterior, sostuvo que también es

relevante la integridad, porque la data no puede ser alterada.

Hizo hincapié que, es importante avanzar en la nueva ley sobre protección de datos personales, para crear la agencia respectiva, con la mayor autonomía posible. Asimismo, destacó que se debe avanzar con el nuevo Ministerio de Seguridad Pública, porque éste debe crear un organismo intergerencial, para que el trabajo de las policías y el sistema de inteligencia, sea armónico con los datos. Asimismo, aseveró que debe presentarse una iniciativa que cree la nueva agencia nacional de ciberseguridad, porque los datos pueden ser usados para fines diversos.

Luego, preguntó al señor Gigoux, por cuánto tiempo el Estado debería disponer de la información.

**El ex Senador señor García Huidobro** compartió plenamente lo planteado por el Senador Pugh, en relación al avance de la agencia de protección de datos personales y consultó al señor Gigoux su opinión por el tenor de las indicaciones presentadas. Asimismo, manifestó su preocupación por el hackeo de datos.

**El ex Senador señor Navarro** expresó que los datos se constituyen en un elemento para fortalecer la democracia y las libertades, o se convierten en una amenaza para éstas.

Consultó por el ente que administrará los datos del proyecto de ley en discusión, haciendo presente que el Estado no está preparado para proteger los datos y lo más probable es que termine externalizando el almacenamiento de los mismos.

Seguidamente preguntó por el modelo de protección para un país que forma parte de la OCDE y que busca innovar en el manejo y en la protección de los datos.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, manifestó que el Ministerio administra todas las bases de datos de los vehículos de transporte público y no han tenido incidentes de filtración de información.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes**, aseveró que el tratamiento de datos no es una variable menor en las distintas iniciativas, dada la experiencia que ha existido en esta materia.

**El abogado señor Gigoux** indicó que en la actualidad, el Estado cuenta con una serie de datos agregados o desagregados, los cuales tienen una protección suficiente, como por ejemplo, aquellos de carácter tributario, resguardados por el Servicio de

Impuestos Internos.

En relación al texto del proyecto de ley y las indicaciones presentadas, expresó que, es relevante que el texto legal sea lo suficientemente flexible para permitir adecuarse a los avances en dicha materia.

Aclaró que las indicaciones cumplen adecuadamente el rol de levantar el riesgo y de moderarlo de manera razonable, sobre todo al hacer referencia a la ley N° 19.628.

Hizo hincapié que existe un riesgo en la externalización de los servicios, sin embargo, aseveró que es posible de eliminar si el órgano del Estado tiene las capacidades suficientes para llamar a una licitación correcta; para establecer los marcos suficientes de protección, y para crear la estructura suficiente para que la operación esté regulada dentro de lo que establece la ley.

El texto del proyecto, más las indicaciones presentadas, son suficientes para la protección real de los datos de las personas que ingresan al registro al que se refiere la iniciativa. Sin perjuicio, de considerar que la encargada de administrar los datos deba tener las atribuciones suficientes para poder desarrollar los estándares de seguridad que existen en la actualidad.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes**, indicó que, dos son los aspectos que deben ser abordados de manera especial en la presente discusión. El primero de ellos dice relación con la determinación del Ministerio bajo el cual debe depender el Centro de Fiscalización y el Tratamiento Automatizados de Infracciones de Tránsito. El segundo ámbito, está relacionado con la protección de los datos personales de las personas fiscalizadas.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, señaló que es posible analizar que dicho Centro quede bajo la subordinación de otro Ministerio. Sin embargo, como en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones existe el Programa de Fiscalización que avanza en esta dirección y cuenta con personas especializadas en tareas similares, estimó conveniente que quede bajo el control de esa Secretaría de Estado.

Es por lo anterior, que sugirió que la Fiscalización la lleve a cabo una División, dentro de la Subsecretaría de Transportes.

En relación a la protección de datos, remarcó que ellos se encuentran resguardados.

**La ex asesora del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido,** complementó en cuanto a la ubicación del Centro, que en un inicio se estimó que podría ser un organismo independiente. Sin embargo, desde el punto de vista presupuestario, se consideró pertinente que dependa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Luego, hizo referencia a un estudio de la Biblioteca del Congreso Nacional que aborda la institucionalidad de acuerdo a estándares OCDE. En el mencionado estudio se concluye que no existe una figura uniforme, sino que se recalca que es importante que en la legislación respectiva quede fijada su organización y sus atribuciones. Agregó que, en Francia, la División de Fiscalización depende del Ministerio del Interior, y en España de la Dirección General de Tráfico.

Actualmente, el Programa de Fiscalización tiene una gran experiencia en el manejo de tecnología para llevar a cabo esas funciones, y enfatizó que, la iniciativa en discusión viene a contribuir en la institucionalización de sus labores y a su mejor organización.

**La ex Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, señora Paula Flores,** hizo hincapié que en España, el Centro de Fiscalización depende del Ministerio del Interior, porque no existe la figura de los inspectores fiscales de nuestro país. Añadió que, éstos, cuentan con todas las atribuciones para fiscalizar, con excepción del control de la velocidad, atribución que se les entrega en virtud del proyecto en estudio.

En ese orden de ideas, consignó que debe aprovecharse la experiencia con que cuenta el Programa Nacional de Fiscalización en la operación del sistema tecnológico, para que sea dicho ente el encargado de ejercer las funciones que otorga la presente iniciativa.

En relación a la protección de los datos personales, remarcó que, todos los sistemas automatizados que operan en la actualidad, cumplen cabalmente con la legislación vigente.

En esa misma línea, expresó que las leyes otorgan a los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el acceso a la información del Registro Nacional de Vehículos motorizados, lo que permite llevar a cabo una notificación en línea a todas las personas y de manera eficaz.

**El ex Senador señor Letelier** hizo presente que actualmente existe la Unidad Operativa de Control de Tránsito y las cámaras que existen deben integrarse con las del sector público, porque debe avanzarse hacia un sistema que propenda a contar con ciudades

inteligentes.

Consultó sobre la posibilidad de que la División que se está creando mediante la presente iniciativa, se incorpore a la Unidad Operativa mencionada precedentemente.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes**, consideró que lo relevante es llevar a cabo un análisis profundo sobre la gobernanza y la protección de datos.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, señaló en cuanto a la gobernanza que se le confiere categoría administrativa al Programa Nacional de Fiscalización, pasando de ser un Programa, a conformar una División. No se crea una entidad nueva, sino que se le otorga al mencionado Programa, nuevas facultades necesarias para ejercer las labores de control.

En respuesta a lo consultado por el **ex Senador Letelier**, respecto a la Unidad Operativa de Control de Tránsito, expresó que el tipo de cámara que controla la velocidad tiene características distintas del tipo de cámaras que se usa para la regulación de los semáforos.

Respecto a la institucionalidad, reiteró que es importante tener en cuenta que se refuerza una unidad que ya existe.

**El ex Senador señor Letelier** insistió en que la División se incorpore en la Unidad Operativa de Control de Tránsito, manifestando su preocupación sobre la forma de integrar toda la información que se recoja, y sobre aquellos puntos en que se instalarán las cámaras.

**El ex Senador señor García Huidobro** se mostró partidario de solucionar la problemática asociada a la velocidad con la implementación de resaltos. Agregó que la instalación de cámaras no implica necesariamente que los conductores disminuyan la velocidad.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, hizo presente que la velocidad constituye una de las principales causas de muerte a nivel mundial. Añadió que, en Chile alcanza al 30% de los fallecimientos. Dado lo anterior, remarcó que, en el mundo se han explorado distintas vías de solución, entre ellas los resaltos, sin embargo, la más eficaz la ha constituido el control de velocidad mediante medios tecnológicos.

En ese sentido, subrayó que, la posibilidad de controlar que los vehículos circulen a una velocidad inferior se obtiene mediante la tecnología, y es la eficacia del método lo que lleva a impulsar con fuerza la presente iniciativa.

## **Presentación del Gobernador de la Región Metropolitana**

**El Gobernador de la Región Metropolitana, señor Claudio Orrego**, inició su presentación manifestando que la Región Metropolitana se ha visto afectada por numerosos siniestros viales, por lo tanto, la presente iniciativa constituye una herramienta esperada para poder resolver dicha realidad.

Constató que, en el año 2020, en la mencionada región, ocurrieron alrededor de 20.000 siniestros viales, y con una cifra cercana a 400 fallecimientos.

En ese orden de ideas, expresó que el Gobierno Regional ha desarrollado una política regional de movilidad sustentable y activa. Agregó que, para ello cuentan con un consejo asesor de expertos, tanto públicos como privados y se conformó una mesa social con más de 60 organizaciones, que se ha denominado “Santiago pedaleable y caminable”.

Hizo presente que en todos estos ámbitos ha surgido el tema de la seguridad vial como tema central.

Seguidamente, destacó que el Estado, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Congreso Nacional han llevado a cabo importantes medidas, tales como, establecer límites de velocidad en las ciudades e implementar las zonas calmas. Añadió que, el Gobierno que representa ha trabajado en términos de infraestructura, principalmente para aquellos segmentos más vulnerables del ecosistema de la movilidad. Remarcó que se encuentran actualizando el plan maestro de ciclovías de la Región Metropolitana, sin perjuicio de lo cual se ha ido avanzando con proyectos emblemáticos, como las ciclovías de la Chimba, Puente Alto, Mapocho pedaleable; Alameda y Providencia.

En esa misma línea, subrayó que cuentan con un proyecto fundamental en materia de educación vial, junto con la CONASET, con un presupuesto cercano a los \$700.000.000.-

En resumen, destacó que están abordando distintos ámbitos y están interviniendo algunos sectores. Informó que se estableció una mesa intersectorial, para el intermodal de La Cisterna, que constituye un punto de alta conflictividad en materia de seguridad ciudadana.

El aspecto más débil lo constituye la fiscalización, debido a que existe una sobre demanda de los actores; los equipos municipales están colapsados y Carabineros no cuenta con el personal suficiente para ese tipo de tareas.

Luego, enfatizó que el presente proyecto no resuelve todos los problemas en materia de seguridad vial, sin embargo, constituirá una herramienta fundamental para lograrlo.

Indicó que representa a distintos actores de la Región Metropolitana que están clamando porque esta iniciativa ayude hacer realidad los cambios normativos en materia de velocidad y el proyecto de ley en discusión ayudará a educar y a modificar conductas que se deben identificar aquellos puntos de las ciudades donde se generan más riesgos. Es decir, se debe elaborar una política pública basada en la evidencia, detectando dónde hay siniestros y atropellos, y en esos lugares, con la debida señalización, instalar el sistema automatizado que permita generar una fiscalización efectiva.

Asimismo, sostuvo que existen dos bienes jurídicos que deben ser protegidos; el que dice referencia con la protección de datos y la seguridad vial.

Este proyecto es fundamental para una política integral de seguridad vial, y desde el punto de vista de su gobernanza, los gobiernos regionales están llamados a cumplir un rol en ese sentido.

Finalmente, aseveró que en las ciudades se requiere un ente coordinador territorial, que colabore en la detección de los puntos de mayor siniestralidad vial.

**El Honorable Senador señor Ossandón** advirtió que no está dispuesto a aprobar un proyecto que se transforme en un “cazabobos”, y en ese sentido, afirmó que la presente iniciativa debe establecer que sólo se cursarán partes en aquellos lugares donde exista señalética.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes**, coincidió con el señor Senador en el sentido que deben otorgarse garantías de transparencia en la aplicación de la normativa que se apruebe.

**El ex Senador señor García Huidobro** recalcó que la manera más segura para evitar el exceso de velocidad lo constituyen los resaltos, cuya implementación es menos onerosa que la del presente proyecto.

**El Gobernador de la Región Metropolitana, señor Claudio Orrego**, sostuvo que existe consenso en que se deben determinar los puntos donde se produce la mayor cantidad de siniestros viales. Agregó que, lo relevante es disminuir la siniestralidad y la velocidad, y

todos los mecanismos cumplen su rol, entre ellos, los resaltos. Sin embargo, estos últimos no constituyen el mejor mecanismo en las grandes avenidas.

En aquellos países donde se ha implementado de manera correcta el sistema que se pretende instaurar con la presente iniciativa, la siniestralidad se ha reducido a la mitad.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, destacó que la información cubre puntos más amplios, mediante plataformas. Aseveró que lo que se pretende lograr con el presente proyecto es modificar conductas y los puntos de control serán comunicados de distintas maneras; uno de ellos es la señalética.

Destacó que es relevante la participación de los gobiernos regionales en el análisis de aquellos puntos de mayor siniestralidad.

En relación a la instalación de los resaltos, sostuvo que ellos forman parte de las medidas de mitigación de tráfico y velocidad. No obstante, no existe evidencia comparable del uso de los resaltos como factor de reducción de los siniestros viales por exceso de velocidad.

La fiscalización con medios tecnológicos cuenta con abundante sustento de evidencia de su eficacia, y resulta ser la medida más efectiva para combatir la siniestralidad vial y el exceso de velocidad al conducir. Es por eso que, los países más desarrollados han utilizado este mecanismo como el principal para reducir los siniestros viales que implican fallecidos por exceso de velocidad.

#### **Presentación de fecha 29 de junio de 2022, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Juan Carlos Muñoz**

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, inició su presentación señalando que la iniciativa legal en estudio es muy relevante por el impacto que tiene en materia de seguridad vial.

Sostuvo que el proyecto de ley en estudio pretende evitar que una gran cantidad de personas fallezca en las vías producto de siniestros viales.

Seguidamente, presentó un cuadro que ilustra sobre las estadísticas en materia de siniestralidad. Constató que un 30% de las personas que sufren un accidente fallecen con posterioridad. Por lo tanto, estadísticamente, fallecen más de dos mil personas cada año.

## Estadísticas Siniestralidad 2021



Agregó que, el impacto que se genera a nivel social es enorme. Indicó que un 23% de los que fallecen son peatones; un 4% circula en bicicletas y 13% corresponde a motociclistas.

Luego, presentó un cuadro sobre la evolución de fallecidos por accidentes de tránsito.

## Evolución de fallecidos en el tránsito

(2002 – 2021)



En tal escenario, advirtió que la siniestralidad disminuyó en virtud de la pandemia y la consecuente menor circulación de vehículos en las calles. Posteriormente, una vez que las cuarentenas cesaron, las personas adquirieron más vehículos y las velocidades aumentaron, lo que produjo que en el año 2021 se haya elevado la cifra de fallecidos, siendo la más alta de los últimos 13 años.

Uno de los elementos más importantes en materia de seguridad vial es la posibilidad de fiscalizar el exceso de velocidad de manera más eficiente.

Luego, señaló que comparando los años 2021 y 2022, este último registra una variación relativa del 22,7% por encima del año 2021.

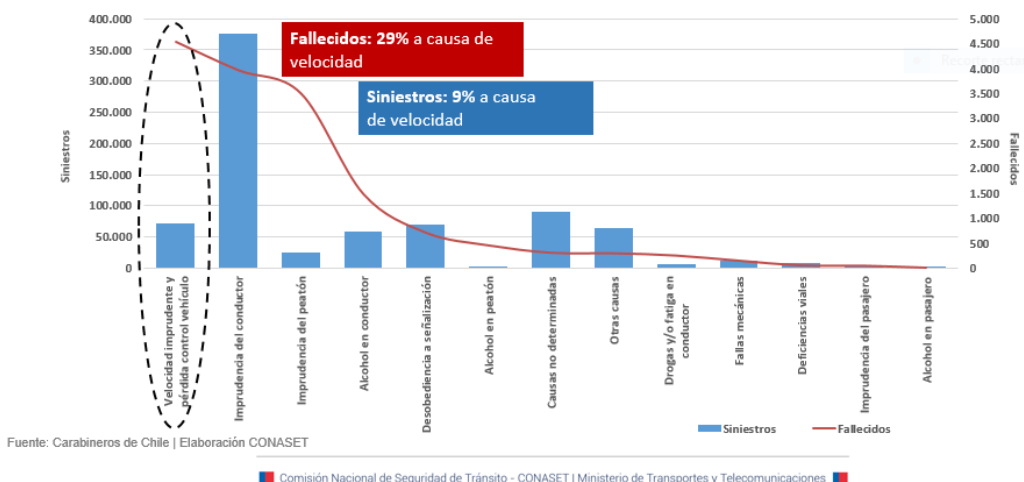
## Comparación 2021 - 2022

	Hombres fallecidos	Mujeres fallecidas	Total fallecidos a la fecha	Promedio de fallecidos diario	Variación absoluta	Variación relativa
2022	733	180	913	5,1	169	22,7
2021	585	159	744	4,2		

\*Si la tendencia se mantiene durante el año 2022, el número total de fallecidos ascendería a 2071, lo que implica un aumento de 383 casos respecto a 2021.

Posteriormente, presentó un cuadro en que se indica que la principal causa en siniestros viales corresponde a la velocidad imprudente y la pérdida de control del vehículo.

### Principal causa de muerte a nivel nacional: Velocidad (2011 – 2020)



En ese orden de ideas, manifestó que la iniciativa en discusión, se hace cargo del principal problema, a saber, disminuir la siniestralidad en accidentes vehiculares.

**El Honorable Senador señor Castro** consultó por la causal “imprudencia del conductor”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que la

mencionada causa no implica conducir a exceso de velocidad, sino que se refiere a acciones, tales como, girar en una esquina sin observar la presencia de peatones.

Respecto a las experiencias internacionales, señaló que, en Francia, desde el año 2003 al 2010, se han salvado más de 14.000 vidas, y ha habido un 78% de reducción en siniestros de alta velocidad. En España, desde 2005 a 2010, se han salvado más de 5.400 vidas, con un 42% de reducción en siniestros de alta velocidad. Finalmente, en México, desde el año 2006 a 2010 hubo una disminución del 13% de víctimas fatales por siniestros de tránsito.

Seguidamente, presentó una comparación entre los fotorradares y el proyecto en discusión.

CONCEPTO	FOTORRADAR (1996 – 2002)	CATI
Objetivo	Persuadir velocidad (interpretación: recaudación de fondos)	Reducción de fallecidos (salvar vidas)
Criterio de detección de infracciones	Municipios	Único a nivel nacional
Recaudación de ingresos	Municipios	Tesorería General de la República
Decisión de cobertura	Municipios	Nacional
Localización de equipos	Instalación oculta ("cazabobos")	Metodología objetiva y pública basada en puntos críticos
Señalización	Sin señalización	Señalización en "Zonas de Control de Velocidad" (transparencia y educación)
Procesamiento de las infracciones	100% Juzgados de Policía Local	CATI (Subtrans, nivel administrativo) Juzgados de Policía Local
Pago	En municipios	Distintas alternativas que ofrece Tesorería General de la República

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET | Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

A continuación, mencionó los cuatro ejes inspiradores del proyecto en estudio:



En relación a los aspectos centrales de la iniciativa, precisó que son los siguientes:

1.- Creación de un sistema nacional de tratamiento de aquellas infracciones que sean susceptibles de ser captadas mediante mecanismos automatizados de registro visual o audiovisual.

2.- Establecimiento de una red de equipamientos, procesos, sistemas y aplicaciones susceptibles de producir un registro visual o audiovisual de determinadas infracciones por exceso de velocidad.

3.- El sistema automatizado que se propone, supone el empleo de tecnologías de la información de última generación, tanto para el envío y procesamiento de la información visual o audiovisual que sea registrada en el Centro, como para su posterior tratamiento y validación y, por sobre todo, para la oportuna comunicación de la sanción correspondiente al sujeto infractor.

En términos de la institucionalidad, hizo presente que, se amplía el “Programa Nacional de Fiscalización” a una “División de Fiscalización del Tránsito y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito”, dependiente de la Subsecretaría de Transportes.

En relación a la administración digital del Centro Automatizado, explicó que consistiría en plataformas digitales de gestión de datos de usuarios, información y notificación, y en plataformas digitales de acceso a los juzgados de policía local, con la finalidad de facilitar el trámite de las causas, a través de estándares de protección de datos.

En cuanto a los ajustes a leyes complementarias, éstos deben abordar particularmente a la Ley de Tránsito, y deben consistir en:

- Habilitar a inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a operar equipos en plazas de peaje, túneles y en los tramos en que se estén realizando reparaciones. En la actualidad, solo pueden operar inspectores del Ministerio de Obras Públicas.
- Establecer una modificación relativa a la excepción de circular sin patente, habilitando sólo a los vehículos pesados nuevos, con el fin de desplazarse por sus propios medios exclusivamente a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas.

- Permitir al propietario de un vehículo al que se le imputa una infracción gravísima cursada por el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, repetir contra el real infractor y define el procedimiento para ello.

Respecto a las indicaciones propuestas por el Ejecutivo, destacó las siguientes:

- Ajuste respecto a la excepción de circular sin patente, habilitando sólo a vehículos pesados nuevos, con el único fin de desplazarse por sus propios medios a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas.
- Compatibilidad con la ley N° 21.180. El CATI consideraba la notificación electrónica en su diseño original. Se establece un artículo transitorio que adecúa la regulación propuesta a la entrada en vigencia íntegra de la señalada ley.
- Adecuación del lenguaje utilizado en el proceso de infracción y denuncia, en miras a no producir incompatibilidades con el derecho de las personas al debido proceso.
- Ajustes en lenguaje formal utilizado para las referencias a sistemas electrónicos y plataformas digitales.

Concluyó su exposición, remarcando que, tanto para el actual Ministerio, como para el anterior, la iniciativa en discusión es esencial.

-----

## **DISCUSIÓN EN PARTICULAR**

Luego de haber escuchado las exposiciones previamente descritas, la Comisión se abocó al estudio de las **47** indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron

objeto, como, asimismo, de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

## **TÍTULO I**

### **De la Fiscalización y el Tratamiento Automatizados de Infracciones de Tránsito**

#### **ARTÍCULO 2**

**El artículo 2, aprobado en general por el Honorable Senado**, es del siguiente tenor:

**“Artículo 2.-** A la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito le corresponderán las siguientes funciones:

1. Proponer al Subsecretario de Transportes planes y programas para la fiscalización y el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.

2. Gestionar el sistema informático y administrativo que permitirá la gestión electrónica de tratamiento de infracciones y de los pagos a que hace referencia esta ley mediante sistemas remotos o de transferencia electrónica.

3. Mantener la operación y desarrollo del equipamiento, sistemas y aplicaciones necesarios para el procesamiento automatizado de las infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante equipos de registro automáticos, de conformidad a la ley.

4. Cursar las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados contraviniendo las disposiciones de la presente ley por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones.

5. Definir, organizar y publicar las zonas de control mediante la red de dispositivos que serán de competencia exclusiva de la Subsecretaría de Transportes y para el tratamiento automatizado de infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante la red de equipos de registro automatizados de que trata la presente ley. Las zonas de control deberán encontrarse debidamente señalizadas y ser comunicadas además en el sitio web institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

6. Coordinar con los órganos competentes la instalación de equipos de registro automatizados en calles, plazas, parques, caminos y otros bienes nacionales de uso público, incluyendo aquellos que se encuentren entregados en concesión bajo el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996. La instalación se efectuará de modo tal que no perjudique el uso principal de los bienes ahí señalados.

7. Implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas que regulen la instalación, operación, publicidad y explotación de los distintos equipos, sistemas y aplicaciones que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito, establecidos en la presente ley.

8. Llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante los dispositivos que forman parte de la red, de conformidad con lo establecido en el reglamento.

9. Ejercer las demás atribuciones señaladas en esta ley.”

**A este artículo se presentaron cinco indicaciones signadas con los N°s 1a, 1, 2, 3, 4 y 5.**

#### **Indicación N° 1a)**

**1a).- Del Presidente de la República,** para agregar en el inciso primero, luego de la frase “Infracciones de Tránsito”, la siguiente: “, o la entidad que la reemplace,”.

Se explicó que esta indicación tiene por finalidad establecer en la ley que este sistema de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito, que se radicará, inicialmente en la División de Fiscalización del Transporte que existe en la Subsecretaría de Transportes, se trasladará a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que se creará en el futuro o a la entidad que lo reemplace.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la**

**Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, y Van Rysselberghe.**

---

## **Número 2**

### **Indicación N° 1**

**1.- Del Honorable Senador señor Pugh,** para incorporar a continuación del punto final, que pasa a seguir punto seguido, la siguiente oración:

“Dicha gestión deberá cumplir con los principios de neutralidad tecnológica, de actualización, de equivalencia funcional, de fidelidad, de interoperabilidad y de cooperación, establecidos en el numeral 6 del artículo 1° de la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado.”.

**La ex asesora legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido,** explicó que esta indicación pretende adecuar la norma en estudio con la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado, que entrará en vigencia en diversos estamentos públicos de manera diferida; para los ministerios será en el año 2022.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García-Huidobro, Navarro y Ossandón.**

---

## **Número 4**

### **Indicación N° 2**

**2.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro**, para reemplazarlo por el siguiente:

“4. Cursar las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones infringiendo las normas de tránsito vigentes.”.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

### **Indicación N° 3**

**3.- De S. E. el Presidente de la República**, para sustituir la expresión “Cursar” por “Tramitar y cursar”.

Se explicó que la indicación propone un ajuste, puesto que el Jefe de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito no cursará directamente las infracciones, sino que dicha labor la realizará el Subsecretario de Transportes. En la mencionada División se llevará a cabo el trámite administrativo y tecnológico de las infracciones, para que después sean validadas por la autoridad.

**El Honorable Senador señor Ossandón** preguntó si todos los partes serán firmados por el Subsecretario de Transportes.

Se respondió que los partes se firman de manera electrónica por la autoridad competente, haciendo presente que en el proyecto de ley se regula la delegación de la firma en el Jefe de División antes mencionado.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Navarro y Ossandón y con la abstención del Honorable Senador señor García Huidobro.**

#### **Indicación N° 4**

**4.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro**, para incorporar la siguiente oración final: “El tratamiento de los datos personales recolectados por estos dispositivos se hará en la forma prescrita en el artículo 21 del presente cuerpo legal en relación a la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.”.

- - -

#### **Párrafo nuevo**

#### **Indicación N° 5**

**5.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para incorporar a continuación del punto final, el siguiente párrafo:

“El tratamiento de los datos personales y sensibles recolectados a partir de estos dispositivos se llevará a cabo conforme lo establece el artículo 21 de esta ley, y en las normas aplicables de la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.”.

La Comisión acordó analizar conjuntamente las indicaciones números 4 y 5, puesto que ambas incorporan en el numeral octavo del artículo 2°, las protecciones de privacidad que debe tener la captación de las imágenes.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, señaló que las indicaciones confieren consistencia al proyecto con los criterios de tratamiento de la información personal.

En consecuencia, se acordó agregar la siguiente oración final al número 8 del artículo 2:

“El tratamiento de los datos personales y sensibles recolectados por estos dispositivos se realizará en la forma prescrita en el artículo 21 de esta ley y a las normas aplicables de la ley N° 19.628.”.

**- En votación las indicaciones números 4 y 5, fueron aprobadas con modificaciones, por la unanimidad de los**

**miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García-Huidobro, Navarro y Ossandón.**

- - -

### **ARTÍCULO 3**

**El artículo 3, aprobado en general por el Honorable Senado**, señala que las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley podrán realizarse por medios físicos o electrónicos.

La Subsecretaría de Transportes podrá celebrar convenios con organismos públicos para efectos de obtener información que permita notificar a los infractores por medios electrónicos, tales como direcciones de correo electrónico o número de telefonía móvil, la que será usada exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley.

Todas las comunicaciones que se realicen por medios electrónicos deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma; a las normas establecidas en la presente ley, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan.

La Subsecretaría de Transportes dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los dueños de vehículos motorizados ingresar de manera voluntaria información para efectos de realizar comunicaciones electrónicas, tales como dirección de correo electrónico, número de teléfono móvil u otro similar.

La Subsecretaría de Transportes mantendrá en su sitio electrónico información actualizada para los propietarios de los vehículos sobre las contravenciones detectadas de acuerdo con esta ley, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada. Las publicaciones electrónicas se realizarán de manera de impedir el tratamiento y acceso masivo de tales datos.

**A este artículo se presentaron siete indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 6, 7, 8, 9,10,11 y 12.**

### **Inciso primero**

#### **Indicación N° 6**

**6.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar la frase “podrán realizarse por medios físicos o electrónicos”, por la siguiente: “deberán realizarse por medios electrónicos de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9, N° 5, de la presente ley”.

**El Honorable Senador señor Ossandón** hizo presente que en los sectores rurales aún no existe un acceso cabal al uso de las tecnologías e internet, por lo tanto, consideró que la norma en discusión será difícil de aplicar.

Se explicó que la indicación en estudio, hace referencia al artículo 46 de la ley N° 19.880, que fue reemplazado en la ley N° 21.180, que establece la notificación digital entre el Estado y los ciudadanos, poniendo término a la notificación en papel, a menos que la persona señale que no cuenta con los medios necesarios para ser notificado de ese modo. Dicha norma establece que quienes carezcan de los medios tecnológicos o que no tengan acceso a medios electrónicos o que sólo actúen excepcionalmente a través de ellos, podrán solicitar por medio de un formulario, ante el órgano respectivo o ante el encargado del registro, que la notificación se practique en forma diversa. En ese caso, la notificación se realizará en la forma solicitada si fuere posible o mediante carta certificada dirigida al domicilio que debiere designar al presentar esa solicitud.

**El ex Senador señor Navarro** consultó por el problema que se puede generar con la adulteración y la clonación de patentes.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, manifestó que tanto la licencia de conducir como el permiso de circulación próximamente serán digitales, lo que implica que todos los conductores tienen que tener un domicilio digital, exigencia que dificultará la clonación y facilitará la verificación de los datos por los medios digitales. Por lo tanto, la indicación se adecua a los avances en materia de notificación digital.

En ese orden de ideas, declaró que la forma de notificación está cambiando y la forma física se extinguirá.

**El ex Senador señor Letelier** señaló que existe una brecha digital que impide que en la actualidad se pueda aplicar la notificación digital de manera global.

Por otro lado, recalcó que tal como se señaló precedentemente, es indispensable la presencia de señalética en el lugar donde se controle la velocidad.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, recordó que el 84% de las conexiones a internet se lleva a cabo a través de teléfonos móviles, y que, el 70% de los hogares en Chile cuentan con conexión a internet. Afirmó que, las notificaciones pueden realizarse al teléfono vía mensaje de texto.

Considerando el debate previo, se propuso la siguiente redacción:

“Artículo 3°.- Las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9°, número 5, de la presente ley.”

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García-Huidobro, Letelier, Navarro y Ossandón.**

#### **Incisos segundo y tercero**

##### **Indicación N° 7**

**7.- De S. E. el Presidente de la República**, para eliminarlos.

Se informó que la indicación busca dar consistencia a las modificaciones que se están realizando en la iniciativa

legal en estudio, en razón de la entrada en vigencia, en junio de 2022, de la ley N° 21.180.

Dicho cuerpo legal contempla un sistema de interoperabilidad entre las entidades públicas que debería estar plenamente vigente en el año 2024, de acuerdo a la gradualidad establecida en la misma ley. En esa fecha, desaparecerán los convenios de colaboración que se celebran entre entidades públicas para traspasar datos y solamente van a existir términos y condiciones electrónicos entre los servicios públicos. Sin embargo, para el evento que la presente iniciativa se apruebe antes de la plena entrada en vigencia de la ley N° 21.180, el Ejecutivo propuso en la indicación N°41, un artículo tercero transitorio, nuevo, que regula esa materia.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes, y señores García-Huidobro y Ossandón.**

#### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 8**

**8.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro, para reemplazarlo por el siguiente:**

“La Subsecretaría de Transportes podrá oficiar a los organismos públicos para el solo efecto de obtener información que permita notificar a los infractores por medios electrónicos, tales como dirección de correo electrónico o número de telefonía móvil.”.

**- Esta indicación fue retirada por su autor.**

#### **Indicación N° 9**

**9.- Del Honorable Senador señor Pugh, para reemplazar la frase “el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley”, por lo siguiente: “la notificación de infractores. En lo pertinente, el tratamiento de estos datos se sujetará a lo dispuesto en el artículo 21 de esta ley”.**

- En votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes, y señores García-Huidobro y Ossandón.

#### **Incisos cuarto y quinto**

#### **Indicación N° 10**

**10.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazarlos por los siguientes, pasando a ser incisos segundo y tercero, respectivamente:

“Sin perjuicio de ello, la Subsecretaría de Transportes dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los propietarios de vehículos motorizados ingresar de manera voluntaria datos de contacto para efectos de recibir comunicaciones electrónicas, indicando una dirección de correo electrónico. Tales comunicaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9, N° 5.

Asimismo, los propietarios de los vehículos podrán consultar en dicho sistema las contravenciones detectadas de acuerdo con esta ley. Las publicaciones electrónicas se realizarán de manera de impedir el tratamiento y acceso masivo de tales datos, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.”.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, aseveró que el espíritu de la indicación es reforzar el acceso a la información, la disponibilidad de los datos y procura restringir el acceso masivo a información de los usuarios.

Además, pretende uniformar el lenguaje que se utiliza en el proyecto de ley en estudio. Agregó que, se busca prevenir la sustracción de datos de sistemas automatizados.

El sistema se remite a la ley N° 19.880, que contempla una forma de notificación en domicilios digitales únicos, que serán conferidos por el Estado. Si la persona desea reemplazar el mencionado domicilio, puede hacerlo, mediante la incorporación de su correo electrónico.

**El ex Senador, señor García Huidobro** consultó acerca de la posibilidad de que los propietarios de los vehículos puedan acceder a información relacionada con las infracciones cometidas.

**La ex Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió que dicha información deberá estar consignada en el Registro de Multas de Tránsito no Pagadas.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García-Huidobro y Ossandón.**

#### **Inciso quinto**

#### **Indicación N° 11**

**11.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para reemplazarlo por el siguiente:

“En la implementación y funcionamiento de las plataformas electrónicas descritas en los incisos anteriores, la Subsecretaría de Transportes deberá adoptar las medidas técnicas y organizativas que permitan garantizar una adecuada protección de los datos personales de los propietarios de vehículos, estableciendo, al menos, políticas de privacidad que estén a disposición para la consulta permanente de los titulares, mecanismos de autenticación seguros, y los demás resguardos de seguridad que sean pertinentes para que sólo la autoridad y los titulares de datos puedan tener acceso a la información disponible en ellas.”.

---

#### **Inciso nuevo**

#### **Indicación N° 12**

**12.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro**, para incorporar el siguiente inciso final, nuevo:

“En la implementación y funcionamiento de las plataformas electrónicas señaladas en los incisos anteriores, la Subsecretaría de Transportes adoptará las medidas técnicas necesarias para garantizar la debida protección de los datos personales, pudiendo acceder a ellos única y exclusivamente sus titulares y la autoridad competente.”.

**El ex Senador señor García Huidobro** propuso aprobar la indicación en discusión, agregándola como un nuevo inciso sexto.

**La ex asesora legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido**, afirmó que las indicaciones números 11 y 12 son compatibles, complementarias y refuerzan lo aprobado precedentemente. No obstante lo anterior, se acordó aprobarlas con modificaciones, entendiéndose que están comprendidas en la redacción de la Indicación N° 10 del Ejecutivo, aprobada.

**- En votación las indicaciones N°s 11 y 12, fueron aprobadas con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García-Huidobro y Ossandón.**

- - -

## **TÍTULO II**

### **De la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito**

#### **ARTÍCULO 4**

**El artículo 4, aprobado en general por el Honorable Senado**, dispone que la Subsecretaría de Transportes, a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, deberá informar a los infractores respecto de las contravenciones de tránsito detectadas de conformidad a esta ley por los equipos de registro y las multas asociadas a éstas, los derechos que les asisten, los plazos para el ejercicio de tales derechos y las rebajas asociadas al pago anticipado por los medios dispuestos por la Subsecretaría.

Su inciso segundo señala que el Subsecretario de Transporte, mediante resolución, podrá delegar en el Jefe de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de

Tránsito el envío de las notificaciones, denuncias y comunicaciones a las que hace referencia esta ley, quien deberá firmar “por Orden del Subsecretario

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 13.**

#### **Inciso primero**

#### **Indicación N° 13**

**13.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar la expresión “informar” por “notificar”.

**El Honorable Senador señor Ossandón** señaló que las infracciones se notifican, no se informan, por lo tanto, se mostró partidario de aprobar la indicación.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes, y señores García-Huidobro y Ossandón.**

### **ARTÍCULO 5**

**El artículo 5, aprobado en general por el Honorable Senado**, propone que las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad con lo establecido en la presente ley, deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII de la ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia. Deberá entregarse información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación.

Su inciso segundo dispone que un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá la metodología de carácter objetiva que determinará la localización y la cantidad de equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito y demás aspectos técnicos. La definición de la instalación de los equipos podrá contar con mecanismos de participación de los municipios y de participación ciudadana, en la forma y en los casos que determine el reglamento.

A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 14 y 15.

#### Inciso segundo

#### Indicación N° 14

**14.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro**, para intercalar, a continuación del punto seguido, la siguiente oración: “En ningún caso la cantidad de los dispositivos instalados ni su localización podrá generar privación, perturbación o amenaza a las garantías fundamentales que la Constitución Política de la República garantiza a todos los ciudadanos, especialmente a aquellas relativas al respeto y protección de la vida privada, la protección de los datos personales y la inviolabilidad del hogar.”.

#### Indicación N° 15

**15.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para intercalar, a continuación del punto seguido, la siguiente oración: “El reglamento establecerá condiciones y limitaciones que procuren que la localización y cantidad de dispositivos no generen privación, perturbación o amenaza al legítimo ejercicio de los derechos fundamentales establecidos en la Constitución Política, especialmente los relativos al respeto y protección a la vida privada, la protección de datos personales, y la inviolabilidad del hogar.”.

En el análisis de estas indicaciones se explicó que ambas se refieren al tratamiento y refuerzan la protección de datos personales en un sistema automatizado; la indicación número 14 propone que la regulación se establezca en la ley, sin embargo, la indicación número 15, sugiere que se regule mediante reglamento.

En consideración que se refiere a garantías constitucionales, se estimó preferible que la protección y tratamiento de datos personales se regule mediante una ley.

**- En votación la indicación N° 14, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con el voto en contra del Honorable Senador señor Kusanovic.**

- En votación la indicación N°15, fue rechazada, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con el voto a favor del Honorable Senador señor Kusanovic.

#### **ARTÍCULO 6**

El artículo 6, aprobado en general por el Honorable Senado, indica que los requerimientos técnicos, de fiabilidad y certeza que deban cumplir los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito deberán ser especificados mediante un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estos requerimientos establecerán las condiciones en que tales dispositivos deberán ser utilizados. Asimismo, el reglamento establecerá los controles que deban realizarse durante la vida útil de los referidos dispositivos para verificar su correcta operación.

A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N°s 16 y 17.

#### **Indicación N° 16**

**16.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro**, para intercalar, después de la palabra “Telecomunicaciones”, la siguiente frase: “, con apego irrestricto a lo señalado en el inciso segundo del artículo 5 de esta ley”.

Se explicó que esta indicación reitera las normas contenidas en el artículo 5° del proyecto de ley, que regula el resguardo de los derechos personales, por lo que se propuso su aprobación.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic.

#### **Indicación N° 17**

**17.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para intercalar, a continuación del primer punto seguido, la siguiente oración:

“Dicho reglamento considerará los aspectos de ciberseguridad y protección de datos personales que sean necesarios para el resguardo de los derechos de las personas y que obedezcan, al menos, al estado actual de la técnica, la probabilidad de los riesgos y la gravedad de sus efectos.”.

Se informó que los derechos personales están regulados en el artículo 5 y no tendría sentido regularlo nuevamente en otra disposición, además propone que esta regulación sea mediante un reglamento. En consideración que se refiere a garantías constitucionales, se estimó preferible que la protección y tratamiento de datos personales se regule mediante una ley.

**- En votación esta indicación, fue rechazada con los votos en contra de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Van Rysselberghe y con el voto a favor del Honorable Senador señor Kusanovic.**

#### **ARTÍCULO 7**

**El artículo 7, aprobado en general por el Honorable Senado**, propone que las actividades de fiscalización podrán realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil. Se deberá entregar en forma previa información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación de tales equipos.

Su inciso segundo dispone que los equipos instalados para el cumplimiento de las funciones de fiscalización estarán conectados mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua, regular y segura de la información registrada.

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 18.**

#### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 18**

**18.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para sustituir el punto final por lo siguiente: “; y que permita, asimismo, la notificación inmediata de la ocurrencia de una falta, a la dirección de correo

electrónico, número de teléfono móvil u otro similar de los dueños de vehículos motorizados, en conformidad al numeral 5 del artículo 9 de la presente ley.”.

Se explicó que la tecnología que propone la indicación se podría implementar, sin embargo, se producen dos dificultades; En primer lugar; aunque sea una cámara la que capte la infracción, que podría notificarse de inmediato, es necesario la intervención de un ministro de fe de la División de Fiscalización del Transporte, puesto que se deben respetar las normas del debido proceso, en el sentido de que exista un procedimiento de notificación.

En segundo lugar, no siempre las infracciones que capte el CATI se tramitarán en la División, porque de acuerdo al artículo 12 de esta iniciativa legal, las infracciones gravísimas, la reiteración de infracciones, o cuando haya sido el motivo de un accidente de tránsito o haya ocasionado daños a terceros, la Subsecretaría de Transportes remitirá los antecedentes al juzgado de policía local competente.

**- En votación esta indicación, fue rechazada con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, y Van Rysselberghe y con el voto a favor del Honorable señor Kusanovic.**

### **TÍTULO III**

#### **De la detección y notificación de las infracciones de la ley de Tránsito y la denuncia ante el juzgado de policía local**

### **ARTÍCULO 8**

**El artículo 8, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:**

**“Artículo 8.-** Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes notificar al propietario de un vehículo motorizado la existencia de alguna de las contravenciones de tránsito que se señalan a continuación, detectada por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, y sobre la posibilidad de pagar anticipadamente la multa, reconociendo la comisión de una infracción de tránsito, en los siguientes casos:

1. Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 de la ley de Tránsito, en relación con lo dispuesto en su artículo 203.

2. Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 de la ley de Tránsito.

3. La infracción a las normas de transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 201 de la ley de Tránsito, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

Lo anterior es sin perjuicio de lo señalado en el artículo 12 de esta ley.

Para los efectos señalados en esta ley, los inspectores fiscales de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de infracciones de Tránsito tendrán el carácter de ministros de fe.”

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 19.**

**Inciso primero**

- - -

**Número nuevo**

**Indicación N° 19**

**19.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi, para consultar el siguiente número 4, nuevo:**

“4. No respetar la luz roja de un semáforo.”.

**La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes,** informó que presentó esta indicación en consideración a que la infracción a que se refiere es susceptible de ser percibida por aparatos electrónicos, por lo que debería incorporarse con la finalidad de persuadir una mejor conducta vial.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

- - -

## **ARTÍCULO 9**

**El artículo 9, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:**

**“Artículo 9.-** La notificación al propietario de un vehículo que sea detectado por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito en alguno de los casos indicados en el artículo anterior se practicará de conformidad a las siguientes reglas:

1. Se revisará que las imágenes o los demás elementos obtenidos de los dispositivos de registro den cuenta de la ocurrencia de alguna de las infracciones de tránsito señaladas en el artículo precedente, en los términos de la presente ley.

2. Se deberán ejecutar las medidas conducentes para la debida identificación del vehículo y su propietario, lo que se verificará a través de la información que figure en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

3. Se verificará si el propietario se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en el artículo 12 de esta ley.

4. Se procederá a notificar a quien figure como propietario del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, la evidencia de haberse configurado alguna de las infracciones o contravenciones señaladas en el artículo precedente, en el plazo máximo de quince días contado desde la detección de la infracción de tránsito.

5. Se deberá notificar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3 de esta ley. Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio que el propietario del vehículo tuviere inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente a su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día siguiente a aquél en que se notifique la infracción.”

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 20.

#### Número 5

#### Indicación N° 20

**20.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar la oración “Se deberá notificar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3 de esta ley.”, por la siguiente: “Se deberá notificar por medios electrónicos de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento.”.

Esta indicación es formal y tiene por finalidad adaptar la regulación del sistema de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito con las nuevas normas contenidas en la ley N° 21.180 que señalan la forma en que se tendrá conocimiento del domicilio electrónico de las personas, que se establecerá en el Registro Civil.

El correo electrónico estará sistematizado en el Servicio de Registro Civil e Identificación.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con la abstención del Honorable Senador señor Kusanovic.**

#### ARTÍCULO 11

**El artículo 11, aprobado en general por el Honorable Senado**, señala que el infractor que no impugne la sanción y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo fijado para la infracción respectiva, con una rebaja equivalente al treinta por ciento.

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 21.

#### Indicación N° 21

**21.- De S. E. el Presidente de la República**, para intercalar, entre los vocablos “El” e “infractor”, la palabra “supuesto”; y reemplazar la palabra “sanción”, por la siguiente frase: “notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8”.

Esta indicación tiene por finalidad compatibilizar esta regulación con las normas del debido proceso. Se cambia la calificación de “infractor” por “supuesto infractor”. Además, se precisa que se tiene que impugnar la notificación y no directamente la sanción.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

## **ARTÍCULO 12**

**El artículo 12, aprobado en general por el Honorable Senado**, es del siguiente tenor:

**“Artículo 12.-** En los siguientes casos, la Subsecretaría de Transportes remitirá los antecedentes de las contravenciones detectadas al juzgado de policía local competente, y no podrá otorgar la posibilidad de realizar el pago anticipado de la multa:

a) Cuando se trate de infracciones calificadas como gravísimas por la ley de Tránsito.

b) Cuando la infracción haya sido el motivo de un accidente de tránsito o haya ocasionado daños a terceros.

c) Cuando la red de dispositivos haya detectado cinco o más infracciones graves en el plazo de seis meses, contado desde la comisión de la primera infracción, por parte de un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas.

En estos casos, la Subsecretaría de Transportes, al detectar la infracción, deberá ponerla en conocimiento del juzgado de policía local competente, y remitirle todos los antecedentes y medios de prueba.”

A este artículo se presentaron tres indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 22, 23 y 24.

**Letra b)**

**Indicación N° 22**

**22.- De S. E. el Presidente de la República,** para sustituirla por la siguiente:

“b) Cuando de la infracción cometida se haya derivado inmediatamente la ocurrencia de un accidente de tránsito o la producción de daños a terceros.”.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe y con el voto en contra del Honorable Senador señor Kusanovic.**

**Letra c)**

**Indicación N° 23**

**23.- Del Honorable Senador señor Ossandón,** para reemplazarla por la siguiente:

“c) Cuando la red de dispositivos haya detectado dos o más infracciones graves en el plazo de los doce meses previos, contado desde la última infracción cometida, por parte de un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas.”.

Esta indicación propone un cambio favorable porque compatibiliza la norma con el artículo 207 de la Ley de Tránsito.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **Indicación N° 24**

**24.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi, para sustituirla por la siguiente:**

“c) Cuando la red de dispositivos haya detectado tres o más infracciones graves dentro de los seis meses anteriores a la nueva infracción, por parte de un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas.”.

**- Esta indicación fue retirada.**

### **ARTÍCULO 13**

**El artículo 13, aprobado en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:**

“**Artículo 13.-** El infractor podrá impugnar la sanción aplicada dentro del término de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes. El procedimiento de reclamación podrá ser gestionado por medios electrónicos y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales:

1. Que el vehículo haya sido sustraído con anterioridad al momento de la infracción. En este caso el infractor deberá acompañar los antecedentes de la denuncia realizada en Carabineros de Chile, en la Policía de Investigaciones o en la fiscalía local correspondiente.

2. Que exista error en la identificación del vehículo o de su propietario. En este caso el infractor deberá adjuntar una copia del padrón del vehículo, la solicitud de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación o contrato de compraventa, u otros que permitan identificar el vehículo o su propietario.

3. Que la placa patente del vehículo haya sido clonada, alterada o robada. En este caso, el infractor deberá acompañar la respectiva denuncia en los términos señalados en el numeral 1, u otro antecedente que permita acreditarlo.”

**A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N°s 25 y 26.**

### **Indicación N° 25**

**25.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar su encabezamiento por el siguiente:

“Artículo 13.- Cuando no corresponda el conocimiento a un juzgado de policía local, el infractor podrá impugnar la notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8, dentro del término de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes. El procedimiento de reclamación podrá expresarse por medios electrónicos y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales:”.

Esta indicación tiene por finalidad resguardar los principios del debido proceso sustituyendo la expresión “sanción “por “notificación”.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

---

### **Inciso nuevo**

### **Indicación N° 26**

**26.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para agregar un inciso segundo, nuevo, del siguiente tenor:

“Asimismo, podrán formular alegaciones fundadas cuando tengan antecedentes suficientes que deberán aportar junto con la reclamación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 de la ley N° 19.880.”.

Se explicó que esta indicación permite una excepción para casos de emergencia porque las cámaras pueden captar el exceso de velocidad, sin embargo, puede deberse a una situación muy calificada, por lo que se considera apropiado que esos casos que puedan

tener alguna justificación, se puedan impugnar de acuerdo a lo establecido en la norma legal citada.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

- - -

#### **ARTÍCULO 14**

**El artículo 14, aprobado en general por el Honorable Senado**, señala que la Subsecretaría de Transportes deberá pronunciarse sobre la impugnación en el plazo de veinte días, contado desde su presentación. Si acoge la reclamación, dejará sin efecto la multa cursada. En caso de que la rechace, comunicará este hecho al infractor, quien tendrá el plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja.

En caso de no registrarse el pago de la multa correspondiente en el plazo de veinte días contado desde la fecha de notificación, o en el plazo de cinco días contado desde la notificación del rechazo de la impugnación de la sanción, la Subsecretaría de Transportes comunicará la multa impaga para ser anotada en el Registro de Multas de Tránsito no Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación.

**A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 27 y 28.**

#### **Inciso primero**

#### **Indicación N° 27**

**27.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar las oraciones segunda y tercera, por las siguientes: "Si acoge la reclamación, se pondrá término al procedimiento. En caso de que la rechace, comunicará este hecho al infractor, y aplicará la multa correspondiente. El infractor tendrá un plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja."

### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 28**

**28.- De S. E. el Presidente de la República**, para eliminar la expresión “de la multa”; e intercalar, entre la frase “fecha de notificación” y la coma que le sigue, lo siguiente: “señalada en el artículo 9”.

Estas indicaciones tienen por objetivo resguardar normas del debido proceso.

**- En votación las indicaciones N°s 27 y 28, fueron aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **ARTÍCULO 15**

**El artículo 15, aprobado en general por el Honorable Senado**, dispone que dentro del término de veinte días hábiles, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del artículo precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local, a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través del acceso electrónico que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287. La reclamación no suspenderá la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas por parte de la Subsecretaría de Transportes.

La resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada, mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito, y, asimismo, si se absolviera respecto de la multa aplicada, al Registro de Multas No Pagadas del Servicio de Registro Civil, para los efectos pertinentes.

**A este artículo se presentaron tres indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 29,30 y 31.**

### **Inciso primero**

#### **Indicación N° 29**

**29.- De S. E. el Presidente de la República**, para modificarlo en el siguiente sentido:

Eliminar la expresión “hábiles” y reemplazar la expresión “del acceso electrónico” por “de una plataforma electrónica”.

Se explicó que el artículo 20 de la iniciativa legal en informe, establece que los plazos serán de días hábiles, de lunes a viernes, regulación compatible con la ley N° 19.880.

Por su parte, la segunda modificación, tiene por finalidad concordar esta norma con la modificación introducida a la ley N° 19.880, en virtud de la cual para referirse a páginas web y sitios electrónicos de las instituciones públicas, se optó por usar la expresión “plataforma electrónica” en lugar de “acceso electrónico”.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 30**

**30.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazar la expresión “un acceso electrónico habilitado” por “una plataforma electrónica habilitada”.

Se explicó que esta indicación es formal y tiene por finalidad concordar esta norma con la modificación introducida a la ley N° 19.880.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **Indicación N° 31**

**31.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para intercalar, entre las expresiones “si se absolviera” y “respecto de la multa aplicada”, lo siguiente: “o rebajara”.

El Ejecutivo estuvo de acuerdo con el espíritu de esta indicación, sin embargo, señaló que la expresión “o rebajara” puede generar confusión en el sentido que podría entenderse que se refiere a rebajar el tiempo de suspensión de la licencia de conducir, por lo que se propuso precisar que se refiere a rebajar el monto de la multa aplicada.

En consecuencia, esta indicación fue aprobada con la siguiente redacción:

“o rebajara el monto”

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **ARTÍCULO 17**

**El artículo 17, aprobado en general por el Honorable Senado**, señala que la Subsecretaría de Transportes dispondrá de un acceso electrónico para los juzgados de policía local, de manera de remitir en formato digital los antecedentes de las infracciones de tránsito indicadas en el artículo 12. Todas estas comunicaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento.

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 32.**

### **Indicación N° 32**

**32.- De S. E. el Presidente de la República**, para reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 17.- La Subsecretaría de Transportes dispondrá una plataforma electrónica con los antecedentes de las infracciones de tránsito indicadas en la presente ley, a la que tendrán acceso electrónico los juzgados de policía local. Dicha plataforma deberá ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; y a la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento.”.

Se explicó que se trata de una modificación formal para adecuar esta iniciativa legal a las nuevas normas introducidas en la ley N° 19.880.

En ese sentido, se modifica la expresión “acceso electrónico” por “plataforma electrónica” y se precisa que debe ser compatible con la ley N° 19.799.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

### **ARTÍCULO 18**

**El artículo 18, aprobado en general por el Honorable Senado**, es del siguiente tenor:

“**Artículo 18.-** Los pagos anticipados que se realicen en virtud de lo prescrito en esta ley deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

El quince por ciento de lo recaudado de conformidad con lo establecido en el inciso anterior se destinará al Fondo Común Municipal, y el resto a beneficio fiscal.

Con todo, lo recaudado por multas impuestas por los juzgados de policía local continuará afecto a lo dispuesto en el numeral 6 del inciso tercero del artículo 14 de la ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior.

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 33.**

#### **Inciso primero**

#### **Indicación N° 33**

**33.- Del Honorable Senador señor Pugh**, para reemplazar la frase “Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad”, por lo siguiente: “Tesorería General de la República o en el Banco del Estado, a través de los medios de pago autorizados por dichas entidades”.

Se explicó que cuando se efectúan pagos mediante la página web de la Tesorería General de la República se despliega toda la información de los bancos mediante los cuales se puede efectuar el pago, por lo que no sería adecuado favorecer mediante una norma legal a un banco en desmedro de los otros.

**- En votación esta indicación, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

#### **ARTÍCULO 20**

**El artículo 20, aprobado en general por el Honorable Senado**, señala que los plazos de días establecidos en esta ley son de días hábiles. Se entenderán inhábiles los días sábado, domingo y festivos.

Ante errores manifiestos en el procedimiento establecido en esta ley, los infractores podrán formular alegaciones fundadas y aportar los documentos, en los mismos términos y procedimiento dispuestos en los artículos 13 y 15.

**A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 34**

#### **Inciso segundo**

#### **Indicación N° 34**

**34.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para suprimirlo.

Esta indicación es concordante con la indicación número 26, aprobada, que recae en el artículo 13, del proyecto de ley en estudio, que se refiere a la reclamación.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Kusanovic y con el voto en contra del Honorable Senador señor Van Rysseberghe.**

### **TÍTULO IV**

#### **Otras disposiciones**

#### **ARTÍCULO 21**

**El artículo 21, aprobado en general por el Honorable Senado**, propone que el tratamiento de los datos personales que se realice por la red de dispositivos, particularmente las imágenes y la geolocalización, captados por los equipos de registro y detección de infracciones regulados en esta ley, se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a las transferencias electrónicas de datos, seguridad en el tratamiento y el

respeto al principio de finalidad, conforme al cual los datos almacenados y tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y no podrán ser cedidos a terceros bajo ningún título, salvo en el caso de cesión de datos al juzgado de policía local respectivo u otros casos excepcionales previstos en la ley.

**A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 35 y36.**

#### **Indicación N° 35**

**35.- De S. E. el Presidente de la República,** para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes, estará facultado para realizar el tratamiento de los datos personales que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley, mediante la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito, particularmente las imágenes, la localización, y los demás datos que sean indispensables para sus labores de fiscalización, estando habilitada para solicitar a otros organismos, la información estrictamente necesaria para el cumplimiento de sus funciones.

El tratamiento de datos personales se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a la seguridad de las transferencias electrónicas de datos entre los organismos públicos competentes, tales como, los juzgados de policía local y otros casos excepcionales previstos por la ley; y al principio de finalidad, conforme al cual los datos tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y detección de infracciones.

Los datos personales contenidos en el sistema de tratamiento de infracciones es información de carácter reservada, a la que sólo podrán acceder sus titulares o en las condiciones expresadas precedentemente.”.

#### **Indicación N° 36**

**36.- Del Honorable Senador señor García-Huidobro,** para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes, estará facultado para realizar el tratamiento de los datos personales que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley, mediante la red de equipos de registro automatizados, particularmente las imágenes, la localización, y los demás datos que sean indispensables para sus labores de fiscalización, estando habilitada para solicitar a otros organismos, la información estrictamente necesaria para el cumplimiento de sus funciones. El tratamiento de datos personales se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a la seguridad de las transferencias electrónicas de datos entre los organismos públicos competentes, tales como, los juzgados de policía local y otros casos excepcionales previstos por la ley; y al principio de finalidad, conforme al cual los datos tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados fines de fiscalización y detección de infracciones. Los datos personales contenidos en el sistema de tratamiento de infracciones son información de carácter reservado que sólo pueden accederlos por sus titulares o en las condiciones expresadas precedentemente. Los datos deberán ser eliminados en forma segura, periódica y permanente cuando no sean necesarios para cumplir los objetivos para los cuales fueron recabados y no podrán ser cedidos en forma alguna, salvo en los casos excepcionales previstos en la ley.”.

La Comisión analizó ambas indicaciones en forma conjunta. En dicha oportunidad, el Ejecutivo hizo presente que la número 36 es más completa porque se refiere a la oportunidad y a la forma en que se deben eliminar los datos que se recopilen como consecuencia del tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.

En consecuencia, propuso rechazar la indicación número 35 y aprobar la número 36.

**- En votación la indicación N° 35, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

**- En votación la indicación N° 36, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

**TÍTULO V**  
**Modificaciones legales**

**ARTÍCULO 23**

**El artículo 23 aprobado en general por el Honorable Senado**, introduce modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia:

**Número 2**

Sustituye el número 3 del artículo 54 por el siguiente:

“3.- Los vehículos pesados, nuevos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas, y”.

**Indicación N° 36 bis**

**36 bis.-** De S.E. el Presidente de la República, para sustituir el numeral 2 por el siguiente:

“2. Sustitúyese el número 3 del artículo 54 por el siguiente:

“3.- Los vehículos nuevos con peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del importador o los representantes para cada marca de vehículos comercializados en Chile, en la forma y con los requisitos que establezca el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz**, explicó que esta indicación tiene por finalidad eliminar la excepción que tienen en la actualidad los vehículos nuevos en virtud de la cual pueden circular cinco días sin placa patente.

Con esta eliminación se pretende evitar que circulen vehículos sin placa patente con una justificación legal que sólo puede ser detectada mediante fiscalización.

Agregó que el proyecto de ley en estudio, requiere que los vehículos circulen con placa patente y es una buena oportunidad para terminar con esta excepción que se han transformado en abusiva y además importa un problema de seguridad pública por la circulación de un número significativo de vehículos sin placa patente que generan problemas de fiscalización.

Con la aprobación de esta indicación sólo podrán circular sin placa patente los vehículos pesados que no pueden ser transportados por otros y con fines específicos.

**El Honorable Senador señor Kusanovic** anunció su voto en contra de esta indicación porque no es partidario de aumentar las dificultades y entorpecer el comercio. En su opinión, es prudente mantener cinco días en que se permita a los vehículos nuevos circular sin placa patente.

Agregó que si esa excepción se usa para otros fines, se debe sancionar drásticamente a quienes no cumplen la ley o utilizan dicha norma con otra finalidad.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos a favor de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Van Rysselberghe y con el voto en contra del Honorable Senador señor Kusanovic.**

### **Número 3 Artículo 170**

**El artículo 170 de la ley N° 18.290, vigente, es del siguiente tenor:**

**“Artículo 170.-** Salvo prueba en contrario, las infracciones que se deriven del mal estado y condiciones del vehículo serán imputables a su propietario, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al conductor.

También serán imputables al propietario, las contravenciones cometidas por un conductor que no haya sido individualizado, salvo que aquél acredite que el vehículo le fue tomado sin su conocimiento o sin su

autorización expresa o tácita.

Las infracciones de responsabilidad del propietario del vehículo serán de cargo de éste, o del tenedor del mismo cuando aquél haya cedido la tenencia o posesión del vehículo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título.

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 que permita su notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder al 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.

No obstante lo señalado en el inciso anterior, respecto de la infracción contenida en el artículo 114 de la presente ley, será siempre responsable la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el conductor del mismo.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducir sólo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”

#### **Letra b)**

**La letra b), aprobada en general por el Honorable Senado, es del siguiente tenor:**

“b) Agréganse en el inciso sexto, a continuación del punto final, que pasa a ser punto y seguido, las siguientes oraciones: “Cuando tales sanciones deban ser aplicadas en relación con infracciones gravísimas denunciadas respecto de un vehículo en movimiento, el propietario o tenedor inscrito podrá individualizar ante el juez de policía local al conductor del vehículo al momento de la infracción, siempre que presente antecedentes que hagan verosímil la conducción por esa persona. En tal caso, el juez dirigirá el procedimiento contra la persona individualizada. De no aportar dicha información el propietario, o el tenedor en su caso, se aplicarán las reglas de presunción establecidas en este artículo y continuará el procedimiento contra el propietario o tenedor inscrito, según corresponda. El juez, atendidos los antecedentes que se le presenten, podrá establecer, mediante resolución fundada, que no es posible determinar la identidad del conductor por razones ajenas al propietario o tenedor inscrito y, por ello, no le aplicará la pena de suspensión o cancelación de licencia de conducir, sin perjuicio de la posible aplicación de la multa respectiva cuando corresponda y de la responsabilidad establecida en el artículo 7.”.

**A este literal se presentaron tres indicaciones signadas con los N<sup>os</sup> 37, 38 y 39.**

#### **Indicación N° 37**

**37.- Del Honorable Senador señor Ossandón,** para intercalar, en la primera de las oraciones propuestas, a continuación de la expresión “infracciones gravísimas”, la siguiente frase: “o por acumulación de infracciones graves o gravísimas detectadas dentro de los últimos doce meses”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** expresó que el Ejecutivo comparte el objetivo de la indicación, sin embargo, esa regulación está contenida en el artículo 207 de la Ley de Tránsito, con lo cual es redundante.

**- En votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

#### **Indicación N° 37 bis**

**37 bis.-** De S.E. el Presidente de la República, para reemplazar la expresión “Cuando tales sanciones deban ser aplicadas en relación con infracciones gravísimas denunciadas respecto de un vehículo en movimiento” por “Respecto de cualquier sanción, inclusive la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, y frente a infracciones detectadas por la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que esta indicación es para evitar modificar la regla general de que la sanción de suspensión de la licencia se aplique únicamente al conductor del vehículo y no al propietario del vehículo.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

**Indicación N° 38**

**38.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para eliminar la oración final propuesta, que señala: “El juez, atendidos los antecedentes que se le presenten, podrá establecer, mediante resolución fundada, que no es posible determinar la identidad del conductor por razones ajenas al propietario o tenedor inscrito y, por ello, no le aplicará la pena de suspensión o cancelación de licencia de conducir, sin perjuicio de la posible aplicación de la multa respectiva cuando corresponda y de la responsabilidad establecida en el artículo 7.”.

**- Esta indicación fue retirada.**

---

**Letra c), nueva**

**Indicación N° 39**

**39.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para incorporar la siguiente letra c), nueva:

“c) Agrégase un inciso séptimo, nuevo, del siguiente tenor:

“Igual procedimiento se aplicará a todas las causas gravísimas y graves, iniciadas según lo dispuesto en el artículo 3, inciso tercero, de la ley N° 18.287.”.

Se explicó que esta indicación tiene la misma finalidad de la indicación N° 37 bis, aprobada, por lo que se entiende subsumida en aquélla, y se aprueba con esa redacción.

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

---

**Número 4, nuevo**

### **Artículo 211**

**El artículo 211 de la ley vigente**, dispone que el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, deberá:

1.- Enrolar a los conductores de vehículos motorizados de todo el país, registrando sus datos personales y las modificaciones de ellos;

2.- Registrar las sentencias ejecutoriadas en que se condene a una persona por delitos, cuasidelitos, faltas, infracciones gravísimas o graves, tipificada en esta ley, sea que tengan o no licencia para conducir;

3.- Anotar las condenas por los delitos de conducir en estado de ebriedad o conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas;

4.- Registrar las condenas por cancelación o suspensión de la licencia de conductor;

5.- Comunicar al Juzgado de Policía Local respectivo los antecedentes para la cancelación o suspensión de la licencia de conductor por reincidencia en infracciones o contravenciones a esta ley;

6.- Remitir la información que les sea requerida por los Tribunales de Justicia, Carabineros de Chile o por los Departamentos de Tránsito y Transportes Público Municipal;

7.- Otorgar los certificados que les sean solicitados por los conductores inscritos, y

8.- Registrar las anotaciones que consten en el "Registro de Pasajeros Infractores.

### **Indicación N° 40**

**40.- De los Honorables Senadores señora Órdenes y señor Girardi**, para incorporar el siguiente número 4, nuevo:

“4. Sustitúyese el numeral 2 del artículo 211, por el siguiente:

“2.- Registrar las sentencias ejecutoriadas en que se condene a una persona por delitos, cuasidelitos, faltas, infracciones gravísimas o graves, tipificadas en esta ley, incluyendo las empadronadas, como a quienes que no hayan obtenido licencia de conducir;”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, expresó que el Ejecutivo está de acuerdo con esta proposición que no representa un gasto fiscal adicional, sino que sólo agrega una nueva categoría en el registro existente.

**- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones formales para adecuarla al texto legal vigente, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

- - -

#### **Artículo 24**

**El texto aprobado en general por el Senado** introduce dos modificaciones a la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

#### **Número 2**

Reemplaza en el número 1 del artículo 43 bis la frase “al Director de la Unidad de Administración de Finanzas o quien haga sus veces, de la municipalidad respectiva” por “a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”, y agrégase después de la palabra “administrativa”, la frase “por parte del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones”.

#### **Indicación N° 40 bis**

**40 bis.- De S.E. el Presidente de la República**, para reemplazar en el numeral 2 la frase “por parte del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones” por la siguiente “por parte de esta División”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que el Centro Automatizado aún no existe por ello se reemplaza por División.

Posteriormente, se abrió un nuevo plazo para presentar indicaciones y el Ejecutivo ingresó la indicación N° 40 ter, para eliminar el número 2) del artículo 24.

#### **Indicación N° 40 ter**

**40 ter.- De S.E el Presidente de la República,** para eliminar el número 2), del artículo 24.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz,** informó que esta indicación surge por una petición de la Dirección de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas por cuanto la aplicación de la norma contenida en el número 2 del artículo 24 del proyecto de ley en estudio, generará problemas administrativos para la tramitación de las infracciones que se cursen en los caminos públicos en que opera un sistema de cobro electrónico de tarifas.

Como consecuencia de la presentación de la indicación 40 ter, en un nuevo plazo, la indicación 40 bis es contradictoria con la eliminación solicitada por el Ejecutivo en la nueva indicación presentada.

**- En votación la indicación 40 bis, fue rechazada, con los votos de los Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

**- En votación la indicación 40 ter, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Kuschel.**

#### **Artículos transitorios nuevos**

##### **Indicación N° 41**

**41.- De S. E. el Presidente de la República**, para agregar los siguientes artículos segundo y tercero transitorios, nuevos, pasando el actual artículo transitorio a ser primero transitorio:

**“Artículo segundo transitorio.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el o los reglamentos de que trata la presente ley en el plazo de seis meses contado desde su publicación en el Diario Oficial.

La presente ley comenzará a regir transcurridos 90 días desde la publicación en el Diario Oficial del último de los reglamentos señalados en el inciso anterior.

**Artículo tercero transitorio.-** Mientras no entren en vigencia las modificaciones incorporadas por la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado, a la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley podrán realizarse por carta certificada o por medios electrónicos, según corresponda.

Para efectos de las comunicaciones o notificaciones electrónicas, se podrá utilizar el correo electrónico señalado de forma voluntaria por los propietarios de vehículos motorizados en el sistema electrónico a que alude el inciso segundo del artículo 3 de esta ley; o el obtenido mediante los convenios con organismos públicos que la Subsecretaría de Transportes suscriba para efectos de obtener los datos que permitan notificar a los infractores, los que serán usados exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley.

Todas las comunicaciones que se realicen por medios electrónicos deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma; a las normas establecidas en la presente ley, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan.”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz**, explicó que el plazo de seis para dicar el reglamento a que se refiere el artículo segundo transitorio es prudente para su implementación.

Respecto del artículo tercero transitorio que se propone regula la forma en que se realizarán las comunicaciones o notificaciones en el período en que no entren en vigencia las modificaciones contenidas en esta iniciativa legal y las modificaciones incorporadas a la ley N° 21.180 y a la ley N° 19.880.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

#### **Indicación N° 42**

**42.- De S.E. el Presidente de la República,** para agregar un artículo cuarto transitorio, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo cuarto transitorio.- Las motocicletas definidas en el decreto supremo N° 104, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren circulando por las calles y caminos del país sin contar con certificado de homologación individual o revisión técnica, o sin el permiso de circulación, tendrán el plazo de doce meses, contado desde su publicación, para obtener un certificado de revisión técnica y el permiso de circulación respectivo.”.

**El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz,** explicó que para un adecuado cumplimiento de la norma contenida en este proyecto de ley que impide la circulación de vehículos sin placa patente, se propone otorgar un plazo de doce meses para que las motocicletas que actualmente circulan sin placa patente puedan regularizar su situación.

**El Honorable Senador señor Van Rysselberghe** estimó que el plazo a que se refiere este nuevo artículo transitorio es excesivo.

Se respondió que las motocicletas podrían obtener su certificado de revisión técnica y el permiso de circulación en un plazo menor a doce meses, sin embargo, el plazo propuesto se consideró en relación al gran número de motocicletas que circulan sin placa patente.

La aprobación de esta norma exigirá la revisión técnica de todas las motocicletas y con el plazo de doce meses se estima que no sería necesario extenderlo.

**El Honorable Senador señor Kusanovic** manifestó su preocupación por el establecimiento de este plazo, puesto que la ley vigente exige la aprobación de la revisión técnica y el permiso de circulación para poder transitar.

Se explicó que, a pesar de la norma vigente, en la actualidad circulan numerosas motocicletas sin placa patente y sin contar con la revisión técnica.

**- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Kusanovic y Van Rysselberghe.**

---

## **MODIFICACIONES**

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en el Primer Informe:

### **Artículo 2 Inciso primero**

--- Agregar en el inciso primero, luego de la frase "Infracciones de Tránsito", la siguiente: ", o la entidad que la reemplace,".

**(Indicación N° 1a), aprobada 3X0)**

### **Número 2**

-----

--- Incorporar a continuación del punto final, que pasa a seguir punto seguido, la siguiente oración:

“Dicha gestión deberá cumplir con los principios de neutralidad tecnológica, de actualización, de equivalencia funcional, de fidelidad, de interoperabilidad y de cooperación, establecidos en el numeral 6 del artículo 1° de la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado.”.

**(Indicación N° 1, aprobada 4X0)**

**Número 4**

--- Sustituir la expresión “Cursar” por “Tramitar y cursar”.

**(indicación N° 3, aprobada 3x1 abstención)**

**Número 8**

--- Agregar la siguiente oración final:

“El tratamiento de los datos personales y sensibles recolectados por estos dispositivos se realizará en la forma prescrita en el artículo 21 de esta ley y en las normas aplicables de la ley N° 19.628.”.

**(Indicaciones N°s 4 y 5 aprobadas con modificaciones 4X0)**

**Artículo 3**

**Inciso primero**

--- Reemplazar la frase “podrán realizarse por medios físicos o electrónicos”, por “deberán realizarse por medios físicos o electrónicos, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9, N° 5, de la presente ley.”

**(Indicación N° 6 aprobada con modificaciones 5X0)**

**Incisos segundo y tercero**

--- Eliminarlos.

**(Indicación N° 7, aprobada 3X0)**

**Incisos cuarto y quinto**

--- Han pasado a ser incisos segundo y tercero, con la siguiente redacción:

“Sin perjuicio de ello, la Subsecretaría de Transportes dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los propietarios de vehículos motorizados ingresar de manera voluntaria datos de contacto para efectos de recibir comunicaciones electrónicas, indicando una dirección de correo electrónico. Tales comunicaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9, N° 5.

Asimismo, los propietarios de los vehículos podrán consultar en dicho sistema las contravenciones detectadas de acuerdo con esta ley. Las publicaciones electrónicas se realizarán de manera de impedir el tratamiento y acceso masivo de tales datos, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.”.

**(Indicación N° 10, aprobada 3X0)**  
**(Indicaciones N° 11 y 12, aprobadas con modificaciones 3 X0)**

**Título II**  
**De la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito**

**Artículo 4**  
**Inciso primero**

--- Reemplazar la expresión “informar” por “notificar”.

**(Indicación N° 13 aprobada 3X0)**

**Artículo 5**  
**Inciso segundo**

--- Agregar a continuación del punto seguido, que pasa a ser punto aparte, la siguiente oración:

“En ningún caso la cantidad de los dispositivos instalados ni su localización podrá generar privación, perturbación o amenaza a las garantías fundamentales que la Constitución Política de la República garantiza a todos los ciudadanos, especialmente a aquellas relativas al respeto y protección de la vida privada, la protección de los datos personales y la inviolabilidad del hogar.”.

**(Indicación N° 14, aprobada 3X1 en contra)**

**Artículo 6**

--- Intercalar, después de la palabra “Telecomunicaciones”, la siguiente frase: “, con apego irrestricto a lo señalado en el inciso segundo del artículo 5 de esta ley”.

**(Indicación N°16 aprobada 3X1 abstención)**

### **Título III**

## **De la detección y notificación de las infracciones de la ley de Tránsito y la denuncia ante el juzgado de policía local**

### **Artículo 8**

#### **Inciso primero**

--- Consultar el siguiente número 4, nuevo:

“4. No respetar la luz roja de un semáforo.”.

**(Indicación N° 19, aprobada 4X0)**

### **Artículo 9**

#### **Número 5**

--- Reemplazar la oración “Se deberá notificar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3 de esta ley.”, por la siguiente: “Se deberá notificar por medios electrónicos de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento.”.

**(Indicación N° 20, aprobada 3X1 abstención)**

### **Artículo 11**

--- Intercalar, entre los vocablos “El” e “infractor”, la palabra “supuesto”; y reemplazar la palabra “sanción”, por la siguiente frase: “notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8”.

**(Indicación N° 21, aprobada 4X0)**

### **Artículo 12**

#### **Letra b)**

--- Sustituirla por la siguiente:

“b) Cuando de la infracción cometida se haya derivado inmediatamente la ocurrencia de un accidente de tránsito o la producción de daños a terceros.”.

**(Indicación N° 22, aprobada 3X1 en contra)**

**Letra c)**

--- Reemplazarla por la siguiente:

“c) Cuando la red de dispositivos haya detectado dos o más infracciones graves en el plazo de los doce meses previos, contado desde la última infracción cometida, por parte de un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas.”.

**(Indicación N° 23, aprobada 4X0)**

**Artículo 13**

--- Reemplazar su encabezamiento por el siguiente:

“Artículo 13.- Cuando no corresponda el conocimiento a un juzgado de policía local, el infractor podrá impugnar la notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8, dentro del término de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes. El procedimiento de reclamación podrá expresarse por medios electrónicos y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales:”.

**(Indicación N° 25, aprobada 4X0)**

- - - -

--- Agregar el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Asimismo, podrán formular alegaciones fundadas cuando tengan antecedentes suficientes que deberán aportar junto con la reclamación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 de la ley N° 19.880.”.

**(Indicación N° 26, aprobada 4X0)**

**Artículo 14  
Inciso primero**

--- Reemplazar las oraciones segunda y tercera, por las siguientes:

“Si acoge la reclamación, se pondrá término al procedimiento. En caso de que la rechace, comunicará este hecho al infractor, y aplicará la multa correspondiente. El infractor tendrá un plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja.”.

**(Indicación N° 27, aprobada 4X0)**

**Inciso segundo**

--- Eliminar la expresión “de la multa”; e intercalar, entre la frase “fecha de notificación” y la coma que le sigue, lo siguiente: “señalada en el artículo 9”.

**(Indicación N° 28, aprobada 4X0)**

**Artículo 15  
Inciso primero**

--- Eliminar la expresión “hábiles” y reemplazar la expresión “del acceso electrónico” por “de una plataforma electrónica”.

**(Indicación N° 29, aprobada 4X0)**

**Inciso segundo**

- Sustituir la expresión “un acceso electrónico” por “una plataforma electrónica habilitada”.

**(Indicación N° 30, aprobada 4X0)**

--- Intercalar, entre las expresiones “si se absolviera” y “respecto de la multa aplicada”, lo siguiente: “o rebajara el monto”, eliminado el término “respecto”.

**(Indicación N° 31, aprobada con modificaciones 3X0)**

**Artículo 17**

--- Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 17.- La Subsecretaría de Transportes dispondrá una plataforma electrónica con los antecedentes de las infracciones de tránsito indicadas en la presente ley, a la que tendrán acceso electrónico los juzgados de policía local. Dicha plataforma deberá ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; y a la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento.”.

**(Indicación N° 32 aprobada 3X0)**

**Artículo 20  
Inciso segundo**

--- Suprimirlo.

**(Indicación N° 34, aprobada 3X0)**

**Título IV  
Otras disposiciones**

**Artículo 21**

--- Sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 21.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes, estará facultado para realizar el tratamiento de los datos personales que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley, mediante la red de equipos de registro automatizados, particularmente las imágenes, la localización, y los demás datos que sean indispensables para sus labores de fiscalización, estando habilitada para solicitar a otros organismos, la información estrictamente necesaria para el cumplimiento de sus funciones. El tratamiento de datos personales se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a la seguridad de las transferencias electrónicas de datos entre los organismos públicos competentes, tales como, los juzgados de policía local y otros casos excepcionales previstos por la ley; y al principio de finalidad, conforme al cual los datos tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y detección de infracciones. Los datos personales contenidos en el sistema de tratamiento de infracciones son información de carácter reservado que sólo pueden ser accedidos por sus titulares o en las condiciones expresadas precedentemente. Los datos deberán ser eliminados en forma segura, periódica y permanente cuando no

sean necesarios para cumplir los objetivos para los cuales fueron recabados y no podrán ser cedidos en forma alguna, salvo en los casos excepcionales previstos en la ley.”.

**(Indicación N° 36, aprobada con modificaciones 3X0)  
(artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado)**

**Título V  
Modificaciones legales**

**Artículo 23  
Número 2**

--- Sustituir el número 3 del artículo 54 por el siguiente:

“3.- Los vehículos nuevos con peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del importador o los representantes para cada marca de vehículos comercializados en Chile, en la forma y con los requisitos que establezca el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y”.

**(Indicación N° 36 bis, aprobada 2X1 en contra)**

**Número 3**

**Letra b)**

--- Reemplazar la expresión “Cuando tales sanciones deban ser aplicadas en relación con infracciones gravísimas denunciadas respecto de un vehículo en movimiento” por “Respecto de cualquier sanción, inclusive la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, y frente a infracciones detectadas por la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito”.

**(Indicación N°37 bis, aprobada 3X0)  
(Indicación 39, aprobada con modificaciones 3X0)**

---

**Número 4**

--- Incorporar el siguiente número 4, nuevo:

“4. Sustitúyese el numeral 2 del artículo 211, por el siguiente:

“2.- Registrar las sentencias ejecutoriadas en que se condene a una persona por delitos, cuasidelitos, faltas, infracciones gravísimas o graves, tipificadas en esta ley, incluyendo las empadronadas, sea que tengan o no licencia para conducir;”.

**(Indicación N° 40, aprobada con modificaciones 3X0)**

---

**Artículo 24**

--- Sustituir su encabezamiento por el siguiente:

“Artículo 24.- Introdúcese la siguiente modificación en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local:”.

**Número 2**

--- Eliminarlo.

**(Indicación N° 40 ter, aprobada 3X0)**

**Artículo transitorio**

--- Ha pasado a ser artículo primero transitorio, sin enmiendas.

**(Indicación N°41, aprobada 3X0)**

---

--- Agregáanse los siguientes artículos segundo, tercero y cuarto transitorios, nuevos:

**“Artículo segundo transitorio.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el o los reglamentos de que trata la presente ley en el plazo de seis meses contado desde su publicación en el Diario Oficial.

La presente ley comenzará a regir transcurridos 90 días desde la publicación en el Diario Oficial del último de los reglamentos señalados en el inciso anterior.

**Artículo tercero transitorio.-** Mientras no entren en vigencia las modificaciones incorporadas por la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado, a la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley podrán realizarse por carta certificada o por medios electrónicos, según corresponda.

Para efectos de las comunicaciones o notificaciones electrónicas, se podrá utilizar el correo electrónico señalado de forma voluntaria por los propietarios de vehículos motorizados en el sistema electrónico a que alude el inciso segundo del artículo 3 de esta ley; o el obtenido mediante los convenios con organismos públicos que la Subsecretaría de Transportes suscriba para efectos de obtener los datos que permitan notificar a los infractores, los que serán usados exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley.

Todas las comunicaciones que se realicen por medios electrónicos deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma; a las normas establecidas en la presente ley, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan.

**Artículo cuarto transitorio.-** Las motocicletas definidas en el decreto supremo N° 104, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren circulando por las calles y caminos del país sin contar con certificado de homologación individual o revisión técnica, o sin el permiso de circulación, tendrán el plazo de doce meses, contado desde su publicación, para obtener un certificado de revisión técnica y el permiso de circulación respectivo.”.

**(Indicaciones N°s 41 y 42, aprobadas 3X0)**

- - - - -

Como consecuencia de las modificaciones efectuadas en el debate anteriormente descrita, el proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

**PROYECTO DE LEY:**

**“Título I**  
**De la Fiscalización y el Tratamiento Automatizados de Infracciones de Tránsito**

**Artículo 1.-** Créase, en la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, con el objeto de dar cumplimiento, a través de sus inspectores fiscales, a lo dispuesto en la presente ley y en el artículo 4 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile, los inspectores municipales y a los inspectores fiscales de Obras Públicas.

**Artículo 2.-** A la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, **o la entidad que la reemplace**, le corresponderán las siguientes funciones:

1. Proponer al Subsecretario de Transportes planes y programas para la fiscalización y el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.

2. Gestionar el sistema informático y administrativo que permitirá la gestión electrónica de tratamiento de infracciones y de los pagos a que hace referencia esta ley mediante sistemas remotos o de transferencia electrónica. **Dicha gestión deberá cumplir con los principios de neutralidad tecnológica, de actualización, de equivalencia funcional, de fidelidad, de interoperabilidad y de cooperación, establecidos en el numeral 6 del artículo 1° de la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado.**

3. Mantener la operación y desarrollo del equipamiento, sistemas y aplicaciones necesarios para el procesamiento automatizado de las infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante equipos de registro automáticos, de conformidad a la ley.

4. **Tramitar y cursar** las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados contraviniendo las disposiciones de la presente ley por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones.

5. Definir, organizar y publicar las zonas de control mediante la red de dispositivos que serán de competencia exclusiva de la Subsecretaría de Transportes y para el tratamiento automatizado de infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante la

red de equipos de registro automatizados de que trata la presente ley. Las zonas de control deberán encontrarse debidamente señalizadas y ser comunicadas además en el sitio web institucional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

6. Coordinar con los órganos competentes la instalación de equipos de registro automatizados en calles, plazas, parques, caminos y otros bienes nacionales de uso público, incluyendo aquellos que se encuentren entregados en concesión bajo el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996. La instalación se efectuará de modo tal que no perjudique el uso principal de los bienes ahí señalados.

7. Implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas que regulen la instalación, operación, publicidad y explotación de los distintos equipos, sistemas y aplicaciones que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito, establecidos en la presente ley.

8. Llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante los dispositivos que forman parte de la red, de conformidad con lo establecido en el reglamento. **El tratamiento de los datos personales y sensibles recolectados por estos dispositivos se realizará en la forma prescrita en el artículo 21 de esta ley y en las normas aplicables de la ley N° 19.628.**

9. Ejercer las demás atribuciones señaladas en esta ley.

**Artículo 3.-** Las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley **deberán realizarse por medios físicos y electrónicos de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento y a lo señalado en el artículo 9, N° 5, de la presente ley.**

**Sin perjuicio de ello, la Subsecretaría de Transportes dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los propietarios de vehículos motorizados ingresar de manera voluntaria datos de contacto para efectos de recibir comunicaciones electrónicas, indicando una dirección de correo electrónico. Tales comunicaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento, y a lo señalado en el artículo 9, N° 5.**

**Asimismo, los propietarios de los vehículos podrán consultar en dicho sistema las contravenciones detectadas de acuerdo con esta ley. Las publicaciones electrónicas se realizarán de**

manera de impedir el tratamiento y acceso masivo de tales datos, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.

## Título II

### De la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito

**Artículo 4.-** La Subsecretaría de Transportes, a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, deberá **notificar** a los infractores respecto de las contravenciones de tránsito detectadas de conformidad a esta ley por los equipos de registro y las multas asociadas a éstas, los derechos que les asisten, los plazos para el ejercicio de tales derechos y las rebajas asociadas al pago anticipado por los medios dispuestos por la Subsecretaría.

El Subsecretario de Transporte, mediante resolución, podrá delegar en el Jefe de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito el envío de las notificaciones, denuncias y comunicaciones a las que hace referencia esta ley, quien deberá firmar “por Orden del Subsecretario”.

**Artículo 5.-** Las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad con lo establecido en la presente ley, deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII de la ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia. Deberá entregarse información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación.

Un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá la metodología de carácter objetiva que determinará la localización y la cantidad de equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito y demás aspectos técnicos. La definición de la instalación de los equipos podrá contar con mecanismos de participación de los municipios y de participación ciudadana, en la forma y en los casos que determine el reglamento. **En ningún caso la cantidad de los dispositivos instalados ni su localización podrá generar privación, perturbación o amenaza a las garantías fundamentales que la Constitución Política de la República garantiza a todos los ciudadanos, especialmente a aquellas relativas al respeto y protección de la vida privada, la protección de los datos personales y la inviolabilidad del hogar.**

**Artículo 6.-** Los requerimientos técnicos, de fiabilidad y certeza que deban cumplir los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito deberán ser especificados mediante un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, **con apego irrestricto a lo señalado en el inciso segundo del artículo 5 de esta ley.** Estos requerimientos establecerán las condiciones en que tales dispositivos deberán ser utilizados. Asimismo, el reglamento establecerá los controles que deban realizarse durante la vida útil de los referidos dispositivos para verificar su correcta operación.

**Artículo 7.-** Las actividades de fiscalización podrán realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil. Se deberá entregar en forma previa información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación de tales equipos.

Los equipos instalados para el cumplimiento de las funciones de fiscalización estarán conectados mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua, regular y segura de la información registrada.

### **Título III**

#### **De la detección y notificación de las infracciones de la ley de Tránsito y la denuncia ante el juzgado de policía local**

**Artículo 8.-** Corresponderá a la Subsecretaría de Transportes notificar al propietario de un vehículo motorizado la existencia de alguna de las contravenciones de tránsito que se señalan a continuación, detectada por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, y sobre la posibilidad de pagar anticipadamente la multa, reconociendo la comisión de una infracción de tránsito, en los siguientes casos:

1. Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 de la ley de Tránsito, en relación con lo dispuesto en su artículo 203.

2. Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 de la ley de Tránsito.

3. La infracción a las normas de transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 201 de la ley de Tránsito, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

#### **4. No respetar la luz roja de un semáforo.**

Lo anterior es sin perjuicio de lo señalado en el artículo 12 de esta ley.

Para los efectos señalados en esta ley, los inspectores fiscales de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de infracciones de Tránsito tendrán el carácter de ministros de fe.

**Artículo 9.-** La notificación al propietario de un vehículo que sea detectado por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito en alguno de los casos indicados en el artículo anterior se practicará de conformidad a las siguientes reglas:

1. Se revisará que las imágenes o los demás elementos obtenidos de los dispositivos de registro den cuenta de la ocurrencia de alguna de las infracciones de tránsito señaladas en el artículo precedente, en los términos de la presente ley.

2. Se deberán ejecutar las medidas conducentes para la debida identificación del vehículo y su propietario, lo que se verificará a través de la información que figure en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

3. Se verificará si el propietario se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en el artículo 12 de esta ley.

4. Se procederá a notificar a quien figure como propietario del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, la evidencia de haberse configurado alguna de las infracciones o contravenciones señaladas en el artículo precedente, en el plazo máximo de quince días contado desde la detección de la infracción de tránsito.

**5. Se deberá notificar por medios electrónicos de conformidad a lo dispuesto en el artículo 46 de la ley N° 19.880 y su reglamento.** Cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deberá realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio que el propietario del vehículo tuviere inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, entendiéndose practicada a contar del quinto día hábil siguiente a su despacho en la oficina de correos que corresponda. En los demás casos, los plazos se computarán desde el día siguiente a aquél en que se notifique la infracción.

**Artículo 10.-** La notificación a que hace referencia el artículo anterior deberá contener:

1. La identificación del vehículo motorizado con el que se hubiese cometido la infracción.

2. La descripción de los hechos concretos que constituyen la infracción, con mención expresa del lugar, fecha y hora de su comisión. Deberá adjuntarse el respectivo registro obtenido por los equipos automatizados.

3. La norma transgredida.

4. El monto de la multa por aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada, y los efectos de su no pago.

5. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago anticipado.

6. La enunciación de las causales a que podrá acogerse en caso de oposición a la sanción.

**Artículo 11.-** El **supuesto** infractor que no impugne la **notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8** y pague la multa luego de la notificación y antes del plazo de veinte días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo fijado para la infracción respectiva, con una rebaja equivalente al treinta por ciento.

**Artículo 12.-** En los siguientes casos, la Subsecretaría de Transportes remitirá los antecedentes de las contravenciones detectadas al juzgado de policía local competente, y no podrá otorgar la posibilidad de realizar el pago anticipado de la multa:

a) Cuando se trate de infracciones calificadas como gravísimas por la ley de Tránsito.

**b) Cuando de la infracción cometida se haya derivado inmediatamente la ocurrencia de un accidente de tránsito o la producción de daños a terceros.**

**c) Cuando la red de dispositivos haya detectado dos o más infracciones graves en el plazo de los doce meses previos, contado desde la última infracción cometida, por parte de un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas.**

En estos casos, la Subsecretaría de Transportes, al detectar la infracción, deberá ponerla en conocimiento del juzgado de policía local competente, y remitirle todos los antecedentes y medios de prueba.

**Artículo 13.- Cuando no corresponda el conocimiento a un juzgado de policía local, el infractor podrá impugnar la notificación de haber sido detectado en alguno de los casos señalados en el artículo 8, dentro del término de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes. El procedimiento de reclamación podrá expresarse por medios electrónicos y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales:**

1. Que el vehículo haya sido sustraído con anterioridad al momento de la infracción. En este caso el infractor deberá acompañar los antecedentes de la denuncia realizada en Carabineros de Chile, en la Policía de Investigaciones o en la fiscalía local correspondiente.

2. Que exista error en la identificación del vehículo o de su propietario. En este caso el infractor deberá adjuntar una copia del padrón del vehículo, la solicitud de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación o contrato de compraventa, u otros que permitan identificar el vehículo o su propietario.

3. Que la placa patente del vehículo haya sido clonada, alterada o robada. En este caso, el infractor deberá acompañar la respectiva denuncia en los términos señalados en el numeral 1, u otro antecedente que permita acreditarlo.

**Asimismo, podrán formular alegaciones fundadas cuando tengan antecedentes suficientes que deberán aportar junto con la reclamación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 de la ley N° 19.880.**

**Artículo 14.-** La Subsecretaría de Transportes deberá pronunciarse sobre la impugnación en el plazo de veinte días, contado desde su presentación. **Si acoge la reclamación, se pondrá término al procedimiento. En caso de que la rechace, comunicará este hecho al infractor, y aplicará la multa correspondiente. El infractor tendrá un plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja.**

En caso de no registrarse el pago correspondiente en el plazo de veinte días contado desde la fecha de notificación **señalada en el artículo 9**, o en el plazo de cinco días contado desde la notificación del rechazo de la impugnación de la sanción, la Subsecretaría de Transportes

comunicará la multa impaga para ser anotada en el Registro de Multas de Tránsito no Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación.

**Artículo 15.-** Dentro del término de veinte días, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del artículo precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local, a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través **de una plataforma electrónica** que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287. La reclamación no suspenderá la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas por parte de la Subsecretaría de Transportes.

La resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada, mediante **una plataforma electrónica habilitada** para tal propósito, y, asimismo, si se absolviera **o rebajara el monto** de la multa aplicada, al Registro de Multas No Pagadas del Servicio de Registro Civil, para los efectos pertinentes.

**Artículo 16.-** Tratándose de los supuestos indicados en el artículo 12, la Subsecretaría de Transportes procederá a denunciar las contravenciones detectadas por la red de dispositivos al juzgado de policía local competente en los términos del artículo 3 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

Copia de la referida denuncia se notificará al propietario del vehículo para que comparezca a la audiencia más próxima, indicando día y hora, bajo apercibimiento de proceder en su rebeldía. Para todos los efectos legales, esta notificación se entenderá válida para dar inicio a la etapa judicial y podrá practicarse por medios digitales, cuando se disponga de ellos.

**Artículo 17.-** La Subsecretaría de Transportes dispondrá una plataforma electrónica con los antecedentes de las infracciones de tránsito indicadas en la presente ley, a la que tendrán acceso electrónico los juzgados de policía local. Dicha plataforma deberá ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; y a la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación

**de dicha firma, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento.**

**Artículo 18.-** Los pagos anticipados que se realicen en virtud de lo prescrito en esta ley deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

El quince por ciento de lo recaudado de conformidad con lo establecido en el inciso anterior se destinará al Fondo Común Municipal, y el resto a beneficio fiscal.

Con todo, lo recaudado por multas impuestas por los juzgados de policía local continuará afecto a lo dispuesto en el numeral 6 del inciso tercero del artículo 14 de la ley N° 18.695, orgánica constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio del Interior.

**Artículo 19.-** Para los efectos de la presente ley, se entenderá que es competente el juzgado de policía local de la comuna en que se hubiese cometido la infracción.

**Artículo 20.-** Los plazos de días establecidos en esta ley son de días hábiles. Se entenderán inhábiles los días sábado, domingo y festivos.

#### **Título IV Otras disposiciones**

**Artículo 21.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes, estará facultado para realizar el tratamiento de los datos personales que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley, mediante la red de equipos de registro automatizados, particularmente las imágenes, la localización, y los demás datos que sean indispensables para sus labores de fiscalización, estando habilitada para solicitar a otros organismos, la información estrictamente necesaria para el cumplimiento de sus funciones. El tratamiento de datos personales se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a la seguridad de las transferencias electrónicas de datos entre los organismos públicos competentes, tales como, los juzgados de policía local y otros casos excepcionales previstos por la ley; y al principio de finalidad, conforme al cual los datos tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y detección de

infracciones. Los datos personales contenidos en el sistema de tratamiento de infracciones son información de carácter reservado que sólo pueden ser accedidos por sus titulares o en las condiciones expresadas precedentemente. Los datos deberán ser eliminados en forma segura, periódica y permanente cuando no sean necesarios para cumplir los objetivos para los cuales fueron recabados y no podrán ser cedidos en forma alguna, salvo en los casos excepcionales previstos en la ley.

**Artículo 22.-** Cuando con ocasión de la utilización de los mecanismos automatizados de registro de infracciones de tránsito se tome conocimiento de la ocurrencia de un delito será aplicable lo dispuesto en la letra b) del artículo 175 del Código Procesal Penal.

## **Título V Modificaciones legales**

**Artículo 23.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia:

1. En el inciso octavo del artículo 4:

a) Elimínase la proposición “y” que antecede a la expresión “por los inspectores fiscales”.

b) Agrégase, después de la frase “designados por el Ministerio de Obras Públicas”, lo siguiente: “y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

2. Sustitúyese el número 3 del artículo 54 por el siguiente:

**“3.- Los vehículos nuevos con peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, que sólo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del importador o los representantes para cada marca de vehículos comercializados en Chile, en la forma y con los requisitos que establezca el reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y”.**”.

3. En el artículo 170:

a) Intercálase en el inciso quinto, entre la expresión “la presente ley” y la coma que le sucede, lo siguiente: “y las

infracciones cursadas por la red de dispositivos automatizados para captación y tratamiento de infracciones gestionados por la Subsecretaría de Transportes”.

b) Agréganse en el inciso sexto, a continuación del punto final, que pasa a ser punto y seguido, las siguientes oraciones: **Respecto de cualquier sanción, inclusive la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, y frente a infracciones detectadas por la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito** el propietario o tenedor inscrito podrá individualizar ante el juez de policía local al conductor del vehículo al momento de la infracción, siempre que presente antecedentes que hagan verosímil la conducción por esa persona. En tal caso, el juez dirigirá el procedimiento contra la persona individualizada. De no aportar dicha información el propietario, o el tenedor en su caso, se aplicarán las reglas de presunción establecidas en este artículo y continuará el procedimiento contra el propietario o tenedor inscrito, según corresponda. El juez, atendidos los antecedentes que se le presenten, podrá establecer, mediante resolución fundada, que no es posible determinar la identidad del conductor por razones ajenas al propietario o tenedor inscrito y, por ello, no le aplicará la pena de suspensión o cancelación de licencia de conducir, sin perjuicio de la posible aplicación de la multa respectiva cuando corresponda y de la responsabilidad establecida en el artículo 7.

**4. Sustitúyese el numeral 2 del artículo 211, por el siguiente:**

**“2.- Registrar las sentencias ejecutoriadas en que se condene a una persona por delitos, cuasidelitos, faltas, infracciones gravísimas o graves, tipificadas en esta ley, incluyendo las empadronadas, sea que tengan o no licencia para conducir;”.**”.

**Artículo 24.- Introdúcese la siguiente modificación en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local:**

1. Intercálase en el inciso final del artículo 20, entre la expresión “Ley de Tránsito” y el punto final, la siguiente frase: “, ni en aquellas detectadas por la red de dispositivos de registro de infracciones”.

**Artículo 25.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 1 de la ley N° 19.254, que fija plantas de personal de las subsecretarías de Transportes y de Telecomunicaciones y de la Junta de Aeronáutica Civil:**

1. Reemplázase en el número de cargos correspondiente al grado 2 “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “7” por “8”.

2. Reemplázase en el número de cargos correspondiente al grado 4 “Jefes de Departamento”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “7” por “8”.

3. Sustitúyese en el número “TOTAL” de cargos correspondiente a la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el número “41”, por “43”.

4. Reemplázase en el número de cargos correspondientes a “TOTAL GENERAL”, el número “160” por “162”.

**Artículo 26.-** Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará su estructura organizativa interna, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 18.575, orgánica constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República, con sujeción a la planta de personal y la dotación máxima, determinando las denominaciones y funciones que correspondan a cada una de las unidades establecidas para el cumplimiento de las funciones que le sean asignadas.

**Artículo primero transitorio.-** El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.

**Artículo segundo transitorio.-** El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el o los reglamentos de que trata la presente ley en el plazo de seis meses contado desde su publicación en el Diario Oficial.

La presente ley comenzará a regir transcurridos 90 días desde la publicación en el Diario Oficial del último de los reglamentos señalados en el inciso anterior.

**Artículo tercero transitorio.-** Mientras no entren en vigencia las modificaciones incorporadas por la ley N° 21.180, sobre transformación digital del Estado, a la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley podrán realizarse por carta certificada o por medios

electrónicos, según corresponda.

Para efectos de las comunicaciones o notificaciones electrónicas, se podrá utilizar el correo electrónico señalado de forma voluntaria por los propietarios de vehículos motorizados en el sistema electrónico a que alude el inciso segundo del artículo 3 de esta ley; o el obtenido mediante los convenios con organismos públicos que la Subsecretaría de Transportes suscriba para efectos de obtener los datos que permitan notificar a los infractores, los que serán usados exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley.

Todas las comunicaciones que se realicen por medios electrónicos deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma; a las normas establecidas en la presente ley, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan.”.

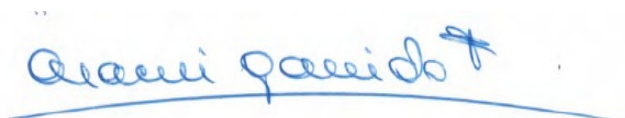
**Artículo cuarto transitorio.-** Las motocicletas definidas en el decreto supremo N° 104, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren circulando por las calles y caminos del país sin contar con certificado de homologación individual o revisión técnica, o sin el permiso de circulación, tendrán el plazo de doce meses, contado desde su publicación, para obtener un certificado de revisión técnica y el permiso de circulación respectivo.”.

-----

Acordado en sesiones celebradas los días **16 de junio de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Manuel José Ossandón Irrázabal; **23 de junio de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Manuel José Ossandón Irrázabal; **30 de junio de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrázabal; **7 de julio de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrázabal; **13 de octubre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Alejandro Navarro Brain y Kenneth Pugh Olavarría (Manuel José Ossandón

Irarrázabal); **24 de noviembre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal; **5 y 12 enero de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal; **19 enero de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irarrázabal; **26 enero de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Manuel José Ossandón Irarrázabal; **29 junio y 6 de julio de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Alejandro Kusanovic Glusevic y Enrique Van Rysselberghe Herrera; **13 de julio de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Alejandro Kusanovic Glusevic y Enrique Van Rysselberghe Herrera y **20 de julio de 2022**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta), señores Juan Luis Castro González, Carlos Ignacio Kuschel Silva (Alejandro Kusanovic Glusevic).

Sala de la Comisión, a 20 de julio de 2022.



**ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ**  
Abogado Secretaria (S) de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

**SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE CREA UN SISTEMA DE TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE INFRACCIONES DEL TRÁNSITO Y MODIFICA LAS LEYES N<sup>OS</sup> 18.287 Y 18.290.**

### **BOLETÍN N° 9.252-15.**

- I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**  
 crear, en la Subsecretaría de Transportes, la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, a fin de que esta repartición, mediante una red de dispositivos electrónicos, debidamente señalizada en las zonas de control, se haga cargo de la detección, notificación y aplicación de las sanciones respectivas a los infractores en caso de exceso de velocidad, restricción vehicular o uso de pistas exclusivas para el transporte público.

De ese modo, se dispone de una planta de fiscalizadores para tal entidad y de un procedimiento sancionatorio especial, de carácter administrativo, respecto de las contravenciones que sean detectadas mediante dispositivos automatizados de registro.

Lo anterior, con la finalidad de reducir las cifras de víctimas y accidentes de tránsito.

**II. ACUERDOS:**

- Indicación N° 1a), Aprobada (3X0)**
- Indicación N° 1, Aprobada (4X0)**
- Indicación N° 2, Retirada**
- Indicación N° 3, Aprobada (3X1 abstención)**
- Indicación N° 4, Aprobada con modificaciones (4X0)**
- Indicación N° 5, Aprobada con modificaciones (4X0)**
- Indicación N° 6, Aprobada con modificaciones (5X0)**
- Indicación N° 7, Aprobada (3X0)**
- Indicación N° 8, Retirada**
- Indicación N° 9, Rechazada (3X0)**
- Indicación N° 10, Aprobada (3X0)**
- Indicación N° 11, Aprobada con modificaciones (3X0)**
- Indicación N° 12, Aprobada con modificaciones (3X0)**
- Indicación N° 13, Aprobada (3X0)**
- Indicación N° 14, Aprobada (3X1 en contra)**
- Indicación N° 15, Rechazada (3X1 a favor)**
- Indicación N° 16, Aprobada (3X1 abstención)**
- Indicación N° 17, Rechazada (2X1 a favor)**
- Indicación N° 18, Rechazada (3X1 a favor)**

**Indicación N° 19, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 20, Aprobada (3X1 abstención)**  
**Indicación N° 21, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 22, Aprobada (3X1 en contra)**  
**Indicación N° 23, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 24, Retirada**  
**Indicación N° 25, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 26, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 27, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 28, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 29, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 30, Aprobada (4X0)**  
**Indicación N° 31, Aprobada con modificaciones (3X0)**  
**Indicación N° 32, Aprobada (3X0)**  
**Indicación N° 33, Rechazada (3X0)**  
**Indicación N° 34, Aprobada (2X1 en contra)**  
**Indicación N° 35, Rechazada (3X0)**  
**Indicación N° 36, Aprobada con modificaciones (3X0)**  
**Indicación N° 36 bis, Aprobada (2X1 en contra)**  
**Indicación N° 37, Rechazada (3X0)**  
**Indicación N° 37 bis, Aprobada (3X0)**  
**Indicación N° 38, Retirada**  
**Indicación N° 39, Aprobada con modificaciones (3X0)**  
**Indicación N° 40, Aprobada con modificaciones (3X0)**  
**Indicación N° 40 bis, Rechazada (3X0)**  
**Indicación N° 40 ter, Aprobada (3X0)**  
**Indicación N° 41, Aprobada (3X0)**  
**Indicación N° 42, Aprobada (3X0)**

- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** se divide en cinco Títulos, los que constan de 26 artículos permanentes y cuatro disposiciones transitorias.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** El número 4 del artículo 2 y el artículo 8 del proyecto, son preceptos orgánicos constitucionales. Lo anterior, toda vez que traspasan, desde los juzgados de policía local a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito que se propone crear en el seno de la Subsecretaría de Transporte, la competencia para cursar determinadas contravenciones viales, así como para aplicar las sanciones respectivas.

En efecto, mientras el primer precepto otorga la atribución previamente descrita al órgano administrativo, la segunda disposición determina las faltas que tal entidad conocerá, procesará y sancionará.

De ese modo, se ven alteradas las competencias actuales de la judicatura de policía local, por lo que tales preceptos son de naturaleza orgánica

constitucional, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 77 de la Constitución Política de la República.

Asimismo, los artículos 16 y 19 de la iniciativa comparten el mismo carácter normativo que las disposiciones previamente enunciadas, en tanto fija la competencia territorial de los juzgados de policía local para los efectos de este proyecto de ley.

En consecuencia, los cuatro preceptos antes enunciados deben ser aprobados por los cuatro séptimos de los Honorables Senadores en ejercicio, en conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 66 del texto constitucional.

- V. **URGENCIA:** simple desde el 13 de julio de 2022.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, de fecha 28 de enero de 2014. Cámara de Diputados.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** La Sala de la Cámara de Diputados, en sesión ordinaria 39<sup>a</sup>, de fecha 12 de junio de 2019, aprobó, en general y en particular a la vez, el proyecto de ley en referencia. La **aprobación en general** presentó las siguientes votaciones: **Todas las disposiciones que no revestían quórum especiales** fueron aprobadas por 113 votos a favor, 5 en contra, 14 abstenciones y 4 pareos. **El artículo 19** fue aprobado por 103 votos a favor, 13 en contra, 16 abstenciones y 4 pareos.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 12 de junio de 2019, dándose Cuenta en la sesión 25<sup>a</sup> ordinaria, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda, en su caso.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** segundo informe.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
  - 1.- **Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009**, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley De Tránsito**.
  - 2.- **Ley N° 18.287**, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

**3.- Ley N° 19.254**, que fija plantas de personal de las Subsecretarías de Transportes y de Telecomunicaciones y de la Junta de Aeronáutica Civil.

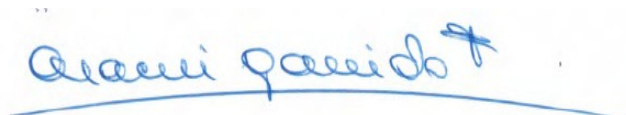
**4.- Ley N° 19.799**, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma.

**5.- Ley N° 19.628**, sobre protección a la vida privada.

**6.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006**, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades**.

**7.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2000**, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado**.

Valparaíso, 20 de julio de 2022.



**ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ**  
Abogado Secretaria (S) de la Comisión