

OFICIO N° 17 -2020

INFORME PROYECTO DE LEY N° 59-2019

ANTECEDENTE: BOLETÍN N° 13.125-15.

Santiago, catorce de enero de 2020

Por oficio N° 288/SEC/19, de fecha 18 de diciembre de 2019, el Presidente del Senado, don Jaime Quintana Leal, de conformidad a lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 77 de la Constitución Política de la República y el artículo 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, remitió a esta Corte Suprema el proyecto de ley “Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera” (Boletín N°13.125-15)

Impuesto el Tribunal Pleno del proyecto en sesión de 13 de enero en curso, presidida por su titular señor Guillermo Silva G., e integrada por los ministros señores Muñoz G., Künsemüller y Brito, señoras Maggi, Egnem y Sandoval, señores Fuentes, Cisternas y Blanco, señora Chevesich, señor Aránguiz, señora Muñoz S., señores Valderrama y Prado, señora Repetto y suplentes señores Gómez y Zepeda, acordó informarlo al tenor de la resolución que se transcribe a continuación:

AL PRESIDENTE

DEL SENADO,

SEÑOR JAIME QUINTANA LEAL

VALPARAÍSO

“Santiago, catorce de enero de dos mil veinte.



Vistos y teniendo presente:

Primero: El Presidente del Senado, don Jaime Quintana Leal, por oficio N° 288/SEC/19, de fecha 18 de diciembre de 2019, solicita al tenor de lo dispuesto en los incisos segundo y tercero del artículo 77 de la Constitución Política de la República y el artículo 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, la opinión de la Corte Suprema sobre el proyecto de ley “Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera” (Boletín N°13.125-15).

Segundo: El proyecto tiene por finalidad establecer un “Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera el que autoriza o habilita a las empresas de transporte de carga y garantizar así una prestación segura, eficiente, oportuna, satisfaciendo la demanda y cumpliendo con los principios rectores del transporte de carga” (artículo 1°), considerando que no existe actualmente en Chile una herramienta u organismo público que pueda regular el transporte de carga por carretera, “dejando a la industria en desventaja en comparación con otros países de la OCDE” .¹ A este respecto, los autores de la iniciativa afirman que, si bien existe normativa dispersa que regula aspectos del transporte de carga por carretera, “se hace necesario actualizar la legislación actual ya que hay un alto grado de informalidad del sector que impacta directamente en las empresas legalmente constituidas, debiendo formalizarse necesariamente la actividad, para proporcionar así un servicio eficiente, seguro y que permita en definitiva a las empresas que desarrollan el transporte de carga competir con igualdad de armas” .²

Tercero: Se propone una ley especial que en siete capítulos desarrolla los siguientes aspectos del sistema:

- **Capítulo I “Objeto y principios”** , el cual establece el Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, su objeto, finalidad y describe someramente la información que debe recoger y ordenar (artículo 1), sin embargo los principios no son tratados en esta sección sino en el capítulo II, artículo 3;
- **Capítulo II, el cual determina:** (a) el ámbito de aplicación de las disposiciones de la ley propuesta, regulándose el transporte de carga por carreteras, dentro del territorio nacional (artículo 2); (b) fija como rectores de la actividad los principios de buena fe, eficiencia, seguridad, sustentabilidad, formalización y respeto por la libre competencia (artículo 3); (c) establece definiciones legales de la regulación, como son las nociones de: “Sistema Nacional de Transporte de Carga”, “Cadena logística”,

¹ Proyecto de Ley sobre Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera, Boletín N° 13.125-15, p. 1

² Ibídem, p.3



“Credencial autorizante” y “Usuario del servicio de transporte de carga terrestre” (artículo 4); y, finalmente, (d) indica datos de individualización de las empresas que deberá recoger el sistema (como, por ej., giro, características de los vehículos, sus propietarios o meros tenedores, revisiones técnicas, controles de emisiones, permisos de circulación, entre otros) ,(artículo 5);

- **Capítulo III “Credencial autorizante del Registro General Obligatorio”**, el cual determina que la inscripción en el sistema será un requisito obligatorio para ejercer la actividad y prestar servicios de transporte de carga por carretera (artículo 6), debiendo las empresas solicitar y obtener permiso o autorización para operar por parte de “los organismos correspondientes, en conformidad al reglamento pertinente” (artículo 7), evidenciándose en este aspecto ambigüedad en la redacción.
- **Capítulo IV “Procedimiento”**, el cual otorga un recurso de reclamación frente a la denegación del permiso o autorización solicitado para operar, cuyo conocimiento será de competencia de la Corte de Apelaciones del domicilio del requirente, conforme a reglas de procedimientos que para tal efecto deberá dictar mediante auto acordado la Corte Suprema dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación de la ley (artículo 8), siendo este uno de los principales artículos a analizar por sus posibles implicancias. Asimismo, se establece que la autorización, una vez concedida, será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas, señalándose además obligaciones de informar a la autoridad respectiva (artículo 9)³. Por último, los artículos 10 y 11 regulan la fiscalización y retiro de vehículos que circulan sin contar con credencial autorizante, y la sanción por su falsificación.
- **Capítulo V “Equipos”**, que regula el deber de registrar los equipos o vehículos que serán utilizados para el ejercicio de la actividad de transporte, así como los contratos de arriendo de éstos y su terminación (artículos 12, 13 y 14).
- **Capítulo VI “Seguros obligatorios”**, que impone a las empresas que realicen el servicio de carga por carretera la obligación de contratar seguros, conforme lo dispuesto en la ley N° 18.490, sobre seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados (artículo 15).

³ Al referirse a la cancelación definitiva del permiso, el artículo 9 de la propuesta remite “a lo previsto en el artículo 18”, en circunstancias que parece inequívoco que se refiere, en realidad, al artículo 16, pues el texto del proyecto sólo tiene 17 artículos.



- **Capítulo VII “Infracciones y sanciones”**, que establece una multa de 50 UTM o la cancelación definitiva del permiso o autorización como sanción si se realiza la actividad sin contar con la credencial autorizante, ni cumplir con los demás requisitos establecidos en la ley y su reglamentación, delegándose al reglamento de esta ley la tipificación de las demás infracciones y la graduación de sus sanciones (artículo 16); existiendo responsabilidad solidaria entre transportista y conductor por la falta de documentación obligatoria que exija la ley propuesta (artículo 17).

Cuarto: Consideraciones generales.

El proyecto establece la creación del SNTCC, pero sin señalar expresamente la entidad o entidades públicas responsables de la formación, gestión, administración, mantención y actualización del sistema y sus registros. No se determina la institución encargada de dicho sistema en el artículo 1, que lo establece, ni tampoco en el artículo 4° que define al SNTCC como “el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga, permisos de funcionamiento y cancelación de los mismos”, omitiendo indicar el servicio o los órganos a cargo del mismo.

Si bien, la propuesta menciona al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el mismo artículo 4, al definir la expresión “Cadena logística”, entendiendo por ella “el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de mercancías o especies de un lugar a otro..., de conformidad a las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transportes y o Telecomunicaciones”. De este modo, es claro que el Ministerio indicado juega un rol importante en el SNTCC, otorgando las autorizaciones para operar en el ámbito del transporte de carga por carretera. Sin embargo, además de dichas autorizaciones, el SNTCC contempla otros aspectos, como la existencia de un Registro General Obligatorio (RGO) en el que, entre otros trámites, se deben inscribir personas naturales o jurídicas que realicen servicio de transporte de carga, cuya formación y mantención no se encarga expresamente a ninguna institución.

Podría plantearse que se trata de un caso de “potestades implícitas”⁴: que dado que es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el responsable de otorgar los permisos, entonces implícitamente la ley le está encargando llevar el RGO (y con ello la totalidad del SNTCC). Sin embargo, dicha tesis resulta problemática por varias razones.

⁴ Véase: Cordero, Luis. Lecciones de derecho administrativo. Thomson Reuters. Segunda edición. Santiago, Chile. 2015. p. 81.



En primer lugar, la tesis de las potestades implícitas no es pacífica en la literatura, de modo que la técnica legislativa debería evitar estas dificultades, definiendo expresamente la entidad o entidades encargadas del SNTCC y todos sus aspectos –como lo es el RGO-. En esos términos, la redacción de la propuesta podría encontrar problemas con el principio de legalidad, consagrado en los artículos 6 y 7 de la Constitución Política de la República (CPR), en tanto la asignación de funciones y atribuciones administrativas debe ser definida por la ley. En segundo lugar, tal como se encuentra formulado el proyecto, la inscripción en el RGO es una cuestión diversa a la obtención del permiso para operar, de modo que no puede afirmarse que la entidad encargada de conceder el permiso debe estar a cargo también del registro. En efecto, la inscripción en el RGO de toda persona, natural o jurídica, es un “requisito obligatorio para ejercer esta actividad” (artículo 6); sin embargo, dicho requisito difiere de la autorización para operar, pues –como sostiene el artículo 7 de la propuesta– sólo una vez que se figura inscrito en el RGO, se puede solicitar el permiso o autorización para operar, al Ministerio del sector.

Por último, se debe tener presente que el Servicio de Registro Civil e Identificación (SRCel), conforme a la ley vigente, es el órgano responsable del Registro de Vehículos Motorizados y también del Registro Especial creado por la Ley N° 19.872, en el ámbito del transporte de carga terrestre. Sin embargo, el proyecto de ley no menciona siquiera a dicho servicio, de modo que, si se entendiera que el SNTCC es responsabilidad exclusiva del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ello podría llegar a traducirse en duplicidad de funciones, contrariando los principios de eficiencia y coordinación que deben regir la función administrativa.

Quinto: Consideraciones sobre las disposiciones del proyecto que inciden en la función jurisdiccional.

A. Recurso de reclamación frente a la denegación del permiso o autorización para operar establecido en el artículo 8 de la propuesta.

El recurso de reclamación se regula por el artículo 8 de la propuesta, cuyo texto conviene tener presente para su análisis:

Artículo 8. Procedimiento. La denegación del permiso o autorización solicitada, será reclamable ante la Corte de Apelaciones del domicilio del requirente, de acuerdo a las normas de procedimiento que para tal efecto dictará, mediante Auto Acordado, la Corte Suprema de Justicia, dentro del plazo de treinta días, contados desde publicación de esta ley.



A partir de la lectura de este precepto, cabe realizar varias observaciones: (i) en primer lugar, la norma no prevé el plazo u oportunidad para deducir la reclamación; (ii) en segundo lugar, el precepto omite regular otras hipótesis similares a la denegación del permiso o autorización, como la cancelación definitiva del permiso, o la denegación de solicitudes de rectificación o modificación de una inscripción en el RGO o de un permiso concedido, por lo que de mantenerse la redacción la reclamación quedará limitada a los actos expresamente indicados en la propuesta.

Asimismo, (iii) esta acción de reclamación no parece congruente con el contencioso administrativo vigente, introducido por la ley N° 19.872, dado que la reclamación regulada por dicha ley difiere en varios aspectos de la reclamación de la propuesta, por ejemplo, esta última otorga competencia a las Cortes de Apelaciones, mientras que la primera al juez civil.

Finalmente, (iv) entregar a la Corte Suprema la elaboración de las normas de procedimiento, vía auto acordado, resultaría problemático a la luz de los artículos 19 N° 3 y 63 N° 1 y 3 de la Constitución, por tratarse de una materia reservada al ámbito de la ley. A continuación se analizará cada uno de los puntos indicados con mayor detalle.

En cuanto al **plazo u oportunidad para deducir la reclamación**, el artículo 8 no establece un plazo u oportunidad para reclamar judicialmente la denegación del permiso o autorización para operar en el transporte de carga por carretera. Si bien la parte final de la regla señala que la reclamación debe deducirse “de acuerdo a las normas de procedimiento que para tal efecto dictará, mediante Auto Acordado, la Corte Suprema de Justicia”; no es claro que el plazo u oportunidad para deducirla sea propiamente una regla de procedimiento, pues resulta ser, más bien, un elemento previo a los trámites del proceso.

Por otra parte, **el proyecto se limita a otorgar reclamación sólo en caso de denegación del permiso o autorización**. La propuesta contempla sólo una hipótesis en que la reclamación es procedente: “la denegación del permiso o autorización solicitada”; omitiendo regular su procedencia tratándose de la cancelación definitiva del permiso, o el rechazo de otras solicitudes posibles, como por ejemplo, de inscripción en el Registro General Obligatorio, o bien de rectificación o modificación de una inscripción o permiso vigente. Como se puede advertir, se trata de decisiones de la autoridad que pueden resultar ser tan lesivas para el administrado como la denegación del permiso solicitado, pero que el proyecto no considera en el artículo 8.

En relación a las **diferencias entre el recurso de reclamación propuesto y el regulado por la ley N° 19.872**. La ley N° 19.872, que crea el registro nacional



de transporte de carga terrestre, modificó la Ley de Tránsito, estableciendo un registro especial encomendado al Servicio de Registro Civil e Identificación (SRCI), en el que deben inscribirse los remolques y semirremolques que superen un determinado peso bruto . Dicha ley reguló, por consiguiente, un aspecto del transporte de carga de carretera –objeto del presente proyecto de ley– y frente a ciertas decisiones del Director Nacional del SReCI, el artículo 40 -introducido por la ley N° 19.872- del D.F.L. N° 1 de 2009 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito (en adelante indistintamente “Ley de Tránsito”), estableció un recurso de reclamación que difiere en numerosos aspectos de la reclamación definida en el artículo 8 de la propuesta.

En efecto, la reclamación definida en la propuesta difiere de aquella regulada en el artículo 40 de la Ley de Tránsito, al menos, en lo que se refiere a: (i) la amplitud de actos susceptibles de reclamación; (ii) el tribunal competente para conocer y resolver la reclamación; y (iii) numerosas reglas relativas al procedimiento. Lo anterior implica que el artículo 8 de la propuesta resta coherencia interna al sistema de impugnación, lo que se refleja en el siguiente cuadro comparativo:

Aspecto de la Reclamación	Reclamación del Proyecto de Ley	Reclamación del artículo 40 ⁵ de la Ley de Tránsito
Acto susceptible de reclamación	La denegación del permiso o autorización solicitada.	La resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro, de un remolque o semirremolque ⁶ .
Tribunal competente	La Corte de Apelaciones del domicilio del requirente.	El Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente.

⁵ Véase inc. 5° del actual artículo 40 de la Ley de Tránsito: “*De la resolución fundada del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro, de un remolque o semirremolque, podrá reclamarse ante el Juez Civil correspondiente al domicilio del requirente, quien lo tramitará conforme a lo dispuesto en el artículo 49°*”. Adviértase que la tramitación de la reclamación será “*conforme a lo dispuesto en el artículo 49°*” de la misma ley, norma que prevé la reclamación judicial de resoluciones relacionadas con el Registro de Vehículos Motorizados del SRCI.

⁶ Cabe agregar que, en el contexto del registro de vehículos motorizados, la Ley de Tránsito también contempla la reclamación de la “resolución fundada que niegue lugar a una solicitud de inscripción o anotación en el Registro de Vehículos Motorizados, o que no dé lugar a una rectificación, modificación o cancelación solicitada” (artículo 49, al cual remite el artículo 40 tratándose de la tramitación de la acción).



Aspecto de la Reclamación	Reclamación del Proyecto de Ley	Reclamación del artículo 40 de la Ley de Tránsito
Procedimiento	De acuerdo a las normas de procedimiento que para tal efecto dictará, mediante Auto Acordado, la Corte Suprema de Justicia, dentro del plazo de treinta días, contados desde publicación de esta ley.	Se tramitará sin forma de juicio y la sentencia será apelable en ambos efectos ante la Corte de Apelaciones respectiva, la que conocerá del recurso en cuenta, sin esperar la comparecencia de las partes. El juez no tramitará ninguna reclamación de la resolución aludida sin que se acompañe copia de ella. Adicionalmente, el procedimiento contempla que el juez solicite informes al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a la SEREMI respectiva y a Carabineros de Chile.

Finalmente, **no procede fijar la totalidad del procedimiento de reclamación por vía de auto acordado.** En este sentido, el artículo 63 N° 2 y 3 de la Constitución Política de la República parece restringir las reglas de procedimiento (“objeto de codificación procesal”) al ámbito de reserva legal, lo que se ve reforzado por el tenor del artículo 19 N° 3 inciso 5° de la Carta Fundamental, el cual dispone que “toda sentencia de un órgano que ejerza jurisdicción debe fundarse en un proceso previo legalmente tramitado. Corresponderá al legislador establecer siempre las garantías de un procedimiento y una investigación racionales y justos”. En ese sentido, al menos en lo que respecta a la actuación de las partes, el procedimiento debería estar regulado directamente por la ley. Si bien la Corte Suprema ha regulado por vía de auto acordado importantes procedimientos, con el fin de ejercer sus potestades conservadoras otorgadas directamente por la Constitución Política de la República, esta fuente normativa no parece suficientemente justificada en el presente caso, donde precisamente la ley –que es la fuente formal idónea para la materia objeto de la propuesta– se encuentra en proceso de formación y por ende el legislador está en condiciones de evitar omisiones normativas.

Sexto: B.- Normas relativas a la fiscalización y a la tipificación de infracciones y sanciones de la propuesta.

En este apartado se examinarán las reglas contenidas en los artículos 10, 11 y 16, siendo pertinente revisar el tenor literal de dichos preceptos:

Artículo 10. Fiscalización y retiro. Los camiones o tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, que sean fiscalizados en ruta por Carabineros de Chile o Inspectores del Ministerio de Transportes y



Telecomunicaciones cuyos conductores no cuenten con el certificado de autorización correspondiente, serán retirados de circulación, poniéndose a disposición de los tribunales competentes, aplicándose al infractor, la sanción contemplada en el artículo 204 N° 1 de la Ley de Tránsito.

Artículo 11. Falsificación de documentación: La falsificación de la Credencial Autorizante será sancionada con las penas contempladas en el artículo 196 quáter de la Ley de Tránsito.

Artículo 16. Quienes efectúen el transporte de carga por carretera sin contar con la credencial autorizante, ni cumplir con los demás requisitos establecidos en esta ley y su reglamentación, serán sancionados con multa de 50 Unidades Tributarias Mensuales y la cancelación definitiva del permiso o autorización. La tipificación de las demás infracciones y la graduación de sus sanciones se establecen en el reglamento de esta ley.

En primer lugar, como observación formal al proyecto, cabe advertir que los artículos 10 y 11 establecen conductas ilícitas y sanciones, y sin embargo, se ubican formalmente en el Capítulo IV, titulado “Procedimiento”; en circunstancias que existe un Capítulo VII, denominado “Infracciones y sanciones”, donde se ubica el artículo 16.

En segundo lugar, se observa que al tratar el proyecto de ley materias relacionadas con el transporte por calles y caminos, se podría concluir que la aplicación de sanciones que no sean de carácter penal debiese quedar entregada a los Juzgados de Policía Local, de acuerdo a lo dispuesto en el literal a) del artículo 13 de su Ley Orgánica. Sin perjuicio de lo anterior, cabe destacar que el proyecto omite hacer una referencia de tal tipo. En relación con lo anterior, se observa que el artículo 10, al tratar el retiro de circulación de camiones o tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, ordena que sean puestos “a disposición de los tribunales competentes”, sin que, nuevamente, el proyecto se pronuncie expresamente sobre cuáles serán dichos tribunales. En definitiva, tratándose del otorgamiento de competencia y potestad sancionatorias, resulta recomendable que exista claridad en cuanto a la determinación del tribunal competente, con el fin de evitar dudas al momento de implementar la ley.

En tercer lugar, se puede advertir que entre los artículos 10 y 16 se podría suscitar una afectación del principio non bis in ídem, dado que ambos preceptos parecen castigar una conducta similar, esto es, circular sin la autorización correspondiente. Sin embargo, la tipificación de la misma conducta por ambas normas es aparente, pues la diferencia radica en que en el caso del artículo 16 se sanciona “efectuar el transporte de carga” sin contar con el permiso correspondiente; mientras que el artículo 10 sancionaría la mera circulación, al ser



fiscalizados “en ruta”, es decir, podría cometerse sin que necesariamente realicen la actividad de transporte de carga. Pese a lo anterior, de todos modos la conducta definida en el artículo 16 contiene a aquella sancionada por el artículo 10, por lo que la aplicación de ambas constituiría una doble sanción por el mismo hecho. A mayor abundamiento, el artículo 10 hace referencia a la aplicación de la sanción establecida en el artículo 204 N°1 de la Ley de Tránsito, la cual considera pena de multa de 1,5 a 3 Unidades Tributarias Mensuales, siendo constitutivas dichas conductas de infracciones o contravenciones gravísimas. Por otra parte, aparentemente sobre la misma conducta base, el artículo 16 establece la sanción de multa de 50 Unidades Tributarias Mensuales y la cancelación definitiva del permiso o autorización.

Atendido lo anterior, resulta aconsejable que el proyecto formule con mayor claridad y precisión las conductas infraccionales, ordenándolas con sistematicidad, disipando dudas sobre la procedencia de sanciones impuestas a una misma conducta base.

En cuarto lugar, respecto al inciso 2° del artículo 16, que delega la “tipificación de las demás infracciones y la graduación de sus sanciones” al reglamento de la ley, el tenor de esta redacción podría contrariar el principio de legalidad, en tanto pareciera otorgar al reglamento autonomía para definir y tipificar infracciones, en circunstancias que éstas deben estar estrechamente vinculadas a lo previsto por la ley. Además, se debe señalar que el proyecto no señala cuál Ministerio deberá dictar el reglamento.

Finalmente, respecto al artículo 11 de la propuesta, que remite al artículo 196 quáter de la Ley de Tránsito para determinar la pena que se impondrá a la falsificación de la credencial autorizante, la cual consiste en presidio menor en cualquiera de sus grados y multa de once a quince Unidades Tributarias Mensuales y que dada su naturaleza deberá ser aplicada por tribunales con competencia penal, cabe hacer presente que la propuesta remite a la Ley de Tránsito únicamente en lo relativo a la pena, no resultando aplicables las reglas procesales especiales contenidas en el artículo 197 de la Ley de Tránsito, puesto que dicho precepto se aplica únicamente a los “delitos previstos en esta ley”. En ese sentido, serán aplicables las normas generales previstas en el Código Procesal Penal, dependiendo del caso concreto.

Séptimo: Observaciones

Sin perjuicio de lo ya señalado, y debido a la estrecha relación con la materia objeto del presente informe, resulta necesario hacer referencia al Acta N° 176-2014, sobre “Unificación de procedimientos contencioso administrativos”, emitida por el Pleno de la Corte Suprema con fecha 24 de octubre de 2014, pues



cada vez que toca informar respecto de un proyecto de ley que se relaciona con este tipo de procedimiento, así como, en el ejercicio diario de la labor jurisdiccional se advierte la necesidad de unificar al respecto. En dicha acta se dejó constancia que el Tribunal Pleno acordó enviar al Ministerio de Justicia sus inquietudes sobre los procedimientos contenciosos administrativos. En particular, en dicha ocasión el máximo tribunal presentó tres alternativas de modelos de regulación.

En el escenario ideal, la Corte propuso establecer tribunales contenciosos administrativos especializados dentro del Poder Judicial, para que conozcan de los procedimientos contenciosos administrativos. Una segunda opción, mientras no se creen los tribunales indicados, consiste en realizar una regulación única, de carácter general, del procedimiento de los procedimientos contencioso administrativos. La tercera opción, que tiene por finalidad igualar los procedimientos especiales contencioso administrativos existentes, consiste en una modificación legal que otorgue competencia en primera instancia a las Cortes de Apelaciones y que haga aplicable el procedimiento de ilegalidad municipal del artículo 151 del D.F.L. 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”.

Finalmente, en relación al análisis de impacto del proyecto de ley en estudio para el Poder Judicial, cabe considerar un mayor ingreso de causas de carácter contencioso administrativo a través de las reclamaciones que se hicieren ante la negación del permiso por parte de la autoridad competente. Asimismo, podría existir un mínimo aumento de ingresos de causas, desde los Juzgados de Policía Local a las Cortes de Apelaciones respectivas, para el caso de las apelaciones de sentencias que impongan multas por infracción de las normas de la presente ley.

Luego, para el caso del delito de falsificación de credencial autorizante, cuyo juzgamiento se someterá a las normas del Código Procesal Penal, podrían registrarse nuevos ingresos a los tribunales tanto de primera instancia como superiores con ocasión de las vías recursivas existentes en dicho estatuto, aumento que no es posible dimensionar, considerando que estamos ante una nueva figura penal .

Por estas consideraciones y de conformidad, además, con lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 18 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, se acuerda informar **en los términos precedentemente expuestos** el proyecto de ley “Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera” (Boletín N°13.125-15).

Oficiese.

PL 59-2019.-”.



Saluda atentamente a V.S.

GUILLERMO SILVA GUNDELACH
Ministro(P)
Fecha: 14/01/2020 14:09:50

JORGE EDUARDO SAEZ MARTIN
Secretario
Fecha: 14/01/2020 14:11:40

