

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA 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^{os} 18.287 y 18.290.

BOLETÍN N° 9.252-15.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, con urgencia calificada de “suma”.

- - -

Cabe señalar que el proyecto de ley fue considerado previamente, en segundo informe, por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

A la Comisión de Hacienda, en tanto, le correspondió pronunciarse sobre los asuntos de su competencia, de conformidad con lo prescrito en el artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y a lo dispuesto por la Sala del Senado con fecha 12 de junio de 2019.

- - -

A una o más de las sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Edwards.

Concurrieron, asimismo, las siguientes personas:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Subsecretario de Transportes, señor Cristóbal Pineda, y la Coordinadora Legislativa, señora Viviana Díaz.

De la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), la Secretaria Ejecutiva, señora Karina Muñoz.

La asesora del Honorable Senador Coloma, señora Carolina Infante.

Ignacio Pinto. El asesor del Honorable Senador Edwards, señor

José Miguel Rey. El asesor del Honorable Senador García, señor

Manuel Astorga. El asesor del Honorable Senador Kast, señor José

Los asesores del Honorable Senador Lagos, señora Loretto Rojas y señor Reinaldo Monardes.

Elías Mella. El asesor del Honorable Senador Núñez, señor

- - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

La Comisión de Hacienda se remite, al efecto, a lo expresado sobre el particular por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe.

- - -

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de que la Comisión de Hacienda introdujo una enmienda en el artículo 11 del texto despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe.

- - -

DISCUSIÓN

Previo a la consideración de los asuntos de competencia de la Comisión de Hacienda, en **sesión de 29 de noviembre de 2022**, el **Ministro (S) de Transportes y Telecomunicaciones, señor Cristóbal Pineda**, destacó que el proyecto de ley busca fortalecer la seguridad vial, pues crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito, dirigido a mejorar la fiscalización y a la introducción de tecnología en dicha fiscalización.

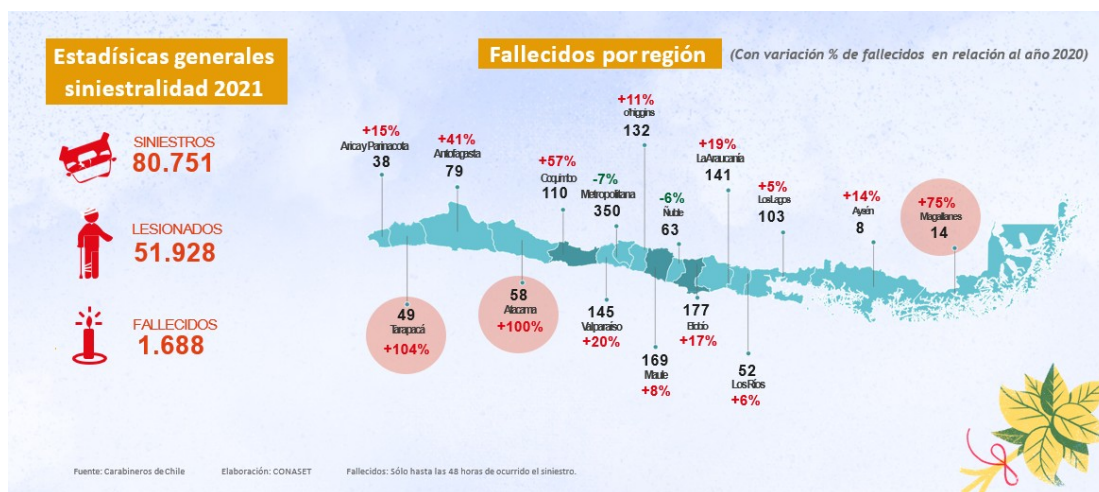
Enfatizó que para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es de sumo interés impulsar la presente iniciativa, la

cual se ha estado tramitando largo tiempo en el Congreso Nacional, específicamente desde el año 2014.

Posteriormente, procedió a efectuar una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

Centro Automatizado de Tratamiento De Infracciones de Tránsito (CATI)

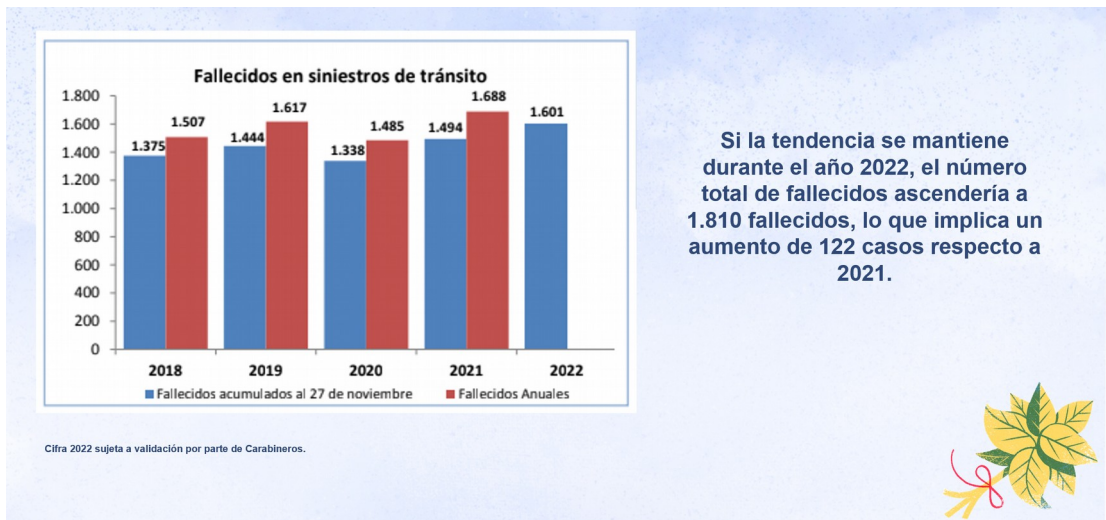
Estadísticas generales de Chile 2021



Evolución de fallecidos en el tránsito (2002 – 2021)

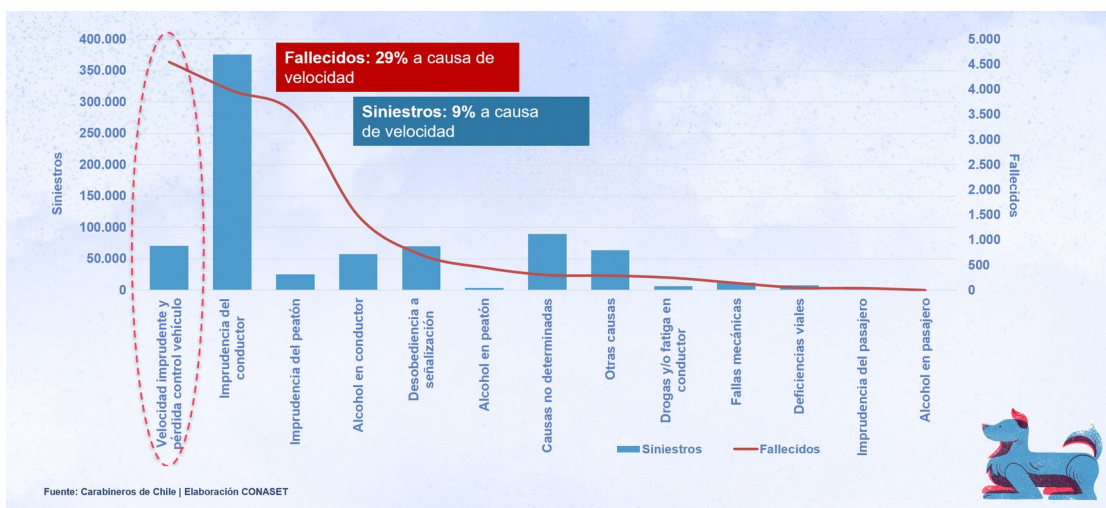


Tendencia 2022, cifras alarmantes




Principal causa de muerte a nivel nacional:

Velocidad




Sistema Actual de Fiscalización de Velocidad




- Parque de vehículos motorizados (2019): 5.599.733
- Infracciones de velocidad anuales (2019): 184.040 (**3,2% del parque**)

"Solo 3 de cada 10.000 excesos de velocidad son detectados"
(Elvik y otros, 2004)


Resultado: bajo cumplimiento de los límites de velocidad y sensación de impunidad.




Experiencia Internacional




Francia: Desde 2003 a 2010 ha salvado más de 16.000 vidas.* Las colisiones vehiculares con lesiones y víctimas fatales disminuyeron entre un 40 y un 65% en las inmediaciones (6 km) de las cámaras fijas.**



España: En 2001, 6% circulaba a más de 150 km/h en autopistas (límite legal: 120 km/h). En 2011, se redujo a un 0,6% . Reducción de un 59% del número de víctimas mortales entre 2005 y 2011.***



Colombia: Desde 2006 a la fecha, ha reducido el 44% de los siniestros de tránsito fatales (Viion Systems Inc., 2019).





Ecuador: Desde 2013 a la fecha, 43% de reducción de siniestros de tránsito y 60% de reducción de muertes (Viion Systems Inc., 2019).


*Fuente: ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en>

**Fuente: GESTIÓN DE VELOCIDAD - ISBN 92-821-0377-3 - © ECMT, 2006 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speedes.pdf>

***Fuente: Presentación "La experiencia española en la puesta en marcha de un sistema automatizado de fiscalización de la velocidad" Ramón Ledesma Muñiz

Australia: un programa de imposición de velocidad muy intensivo con cámaras de velocidad móviles sin indicaciones externas, obtuvo una reducción del 41% en los accidentes con víctimas mortales. El programa de imposición se complementó con publicidad en los medios de comunicación de masas relacionada con la velocidad (Cameron *et al.*, 2003).



Reino Unido: Gains *et al.* (2005) evaluaron los efectos en la seguridad del programa de cámaras de seguridad nacional (cámaras de velocidad combinadas con cámaras de semáforos en rojo) y estimaron una reducción del 42% en las víctimas mortales o con heridas graves en las ubicaciones de las cámaras.

Fuente: GESTIÓN DE VELOCIDAD - ISBN 92-821-0377-3 - © ECMT, 2006 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speedes.pdf>


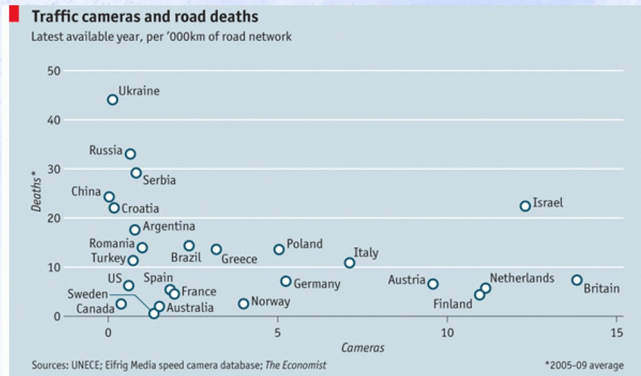


Diagrama de la relación entre las cámaras de tráfico por cada 1.000 km de carretera y los fallecidos en siniestros de tránsito de tránsito al año.

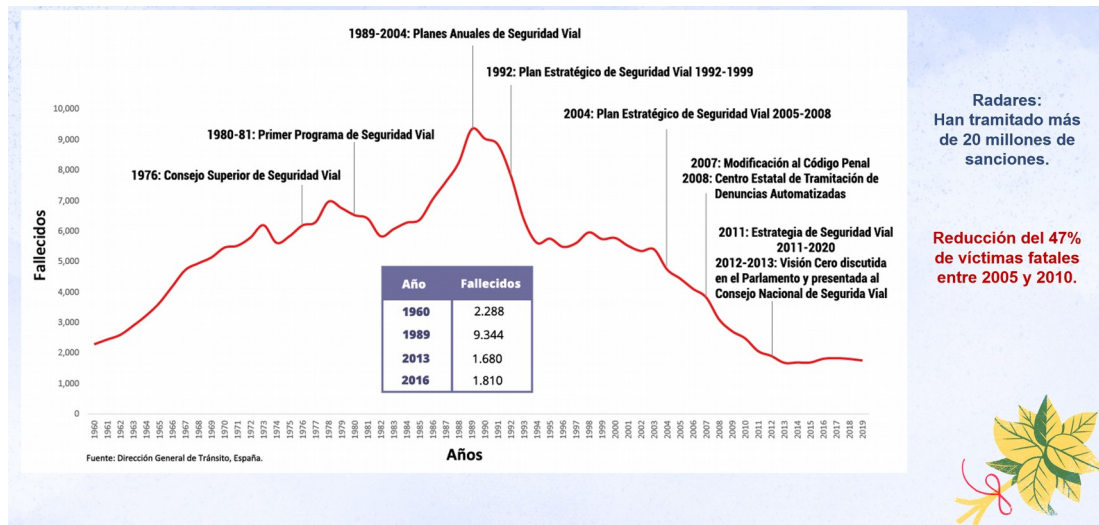


Existe una proliferación mundial en el uso de cámaras de detección de infracciones.

Existe una relación inversa entre el número de cámaras y el número de muertos por siniestros de tránsito.



Impacto de la Gestión de la Seguridad Vial - España

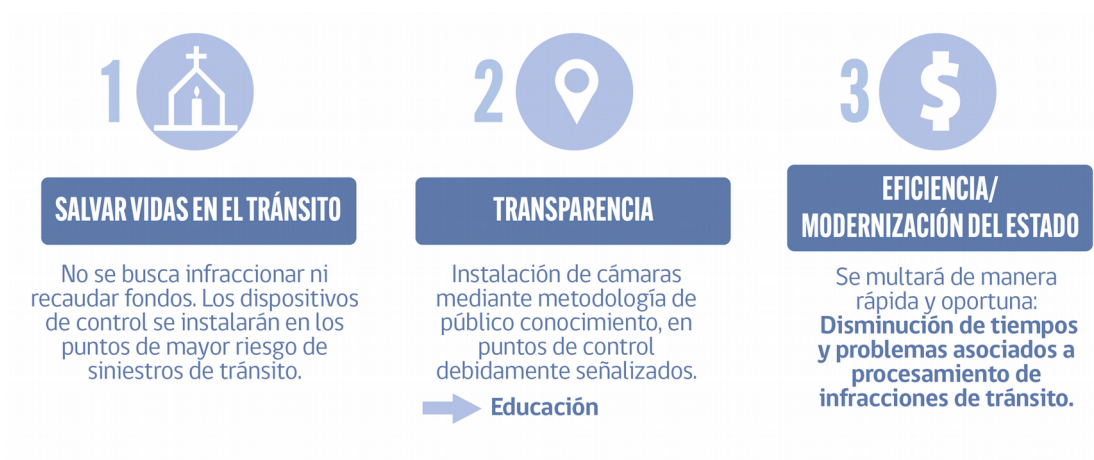


Radares: Han tramitado más de 20 millones de sanciones.

Reducción del 47% de víctimas fatales entre 2005 y 2010.



Principios de efectividad del CATI



Ejes inspiradores del CATI



Fotorradars vs CATI

CONCEPTO	FOTORRADARES (1996-2002)	PROYECTO CATI
Objetivo	Persuadir velocidad. (Interpretación: recaudación de recursos económicos).	Reducir el número de fallecidos por siniestros de tránsito (salvar vidas).
Criterio de detección de infracciones	Establecido por los municipios, quienes podían contratar directamente a un tercero para localizarlos.	Centralizada en un organismo único a nivel nacional (División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito), dependiente de la SUBTRANS.
Localización de equipos y señalización	Municipios definen lugares y podían ubicarse de manera oculta, sin ninguna señalización ("cazabobos").	Ubicación a nivel nacional, con metodología objetiva y pública, basada en puntos críticos. Se señalará la ubicación de todos los equipos de control o "zonas de control" de velocidad, a fin de alertar a los conductores y cambiar su conducta (transparencia y educación).
Recaudación de ingresos	Municipios	Tesorería General de la República
Procesamiento de infracciones	El 100% se tramitan ante Juzgados de Policía Local.	Se espera que menos de un 10% se tramite ante Juzgados de Policía Local; el resto se gestionará a nivel administrativo (CATI, Subtrans).
Facturación y Pago	La multa se paga al final del procedimiento judicial en los municipios.	Una vez detectadas, las infracciones se transforman inmediatamente en multas, las que se pagan vía distintos canales que ofrece la TGR.

Aspectos centrales

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

2) El proyecto contempla la **creación 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 asimismo para su posterior tratamiento y validación y, por sobre todo, para la oportuna comunicación de la sanción correspondiente al sujeto infractor.

Pilotos de Medición de Velocidad desarrollados por CONASET



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 (2019)

- Av. Manquehue Norte con Av. Presidente Riesco.
- 9 días de medición: 54.362 vehículos en 2 carriles.
- 69,3% supera el límite máximo de velocidad (6.268 vehículos).
- Techvial Chile.

*La empresa VITRONIC llevó a cabo demostraciones en:
 -Costanera Norte Km 2,5, Santiago, el día 18, 30 y 31 de mayo de 2019.
 -Ruta 78, este San Antonio, Valparaíso, el día 16 de mayo de 2019.

Fuente: CONASET



Estación Central (2019)

- ▶ Av. Ecuador 4736, casi al llegar a Radal.
- ▶ 30 días: 4.863 infracciones.
- ▶ TSCOM.

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.

*La empresa VITRONIC llevó a cabo demostraciones en:
 -Costanera Norte Km 2.5, Santiago, el día 18, 30 y 31 de mayo de 2019.
 -Ruta 78, este San Antonio, Valparaíso, el día 16 de mayo de 2019.

Fuente: CONASET

ARTÍCULOS COMISIÓN DE HACIENDA

Aspectos centrales

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.

Se amplía el **“Programa Nacional de Fiscalización”** a **“División de Fiscalización del Tránsito y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito”**, dependiente de la Subsecretaría de Transportes del MTT.

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.

Competencia Subtrans (artículo 8)

1. Exceso de velocidad máxima permitida
2. Tránsito por área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental
3. Infracción a normas de transporte terrestre dictadas por el MTT y que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados
4. No respetar la luz roja de los semáforos

CON OPCIÓN A REBAJA

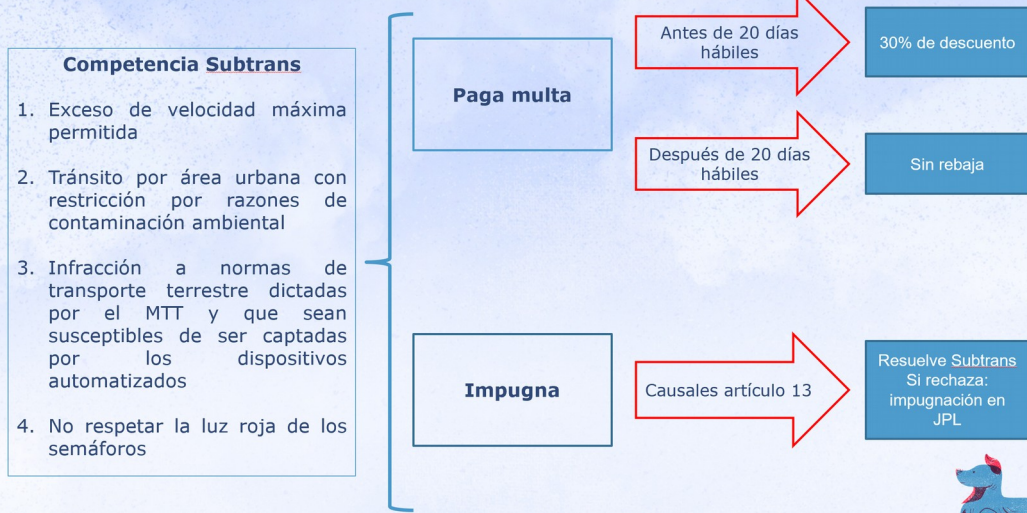
Derivación directa a Juzgados de Policía Local (artículo 12)

1. Infracciones gravísimas
2. Motivo directo de un siniestro de tránsito o daños a terceros
3. Dos o más infracciones graves dentro de 12 meses previos

SIN OPCIÓN A REBAJA
(aplica reglas generales de JPL)



Procedimiento Subtrans:



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.

Pago de multas Subtrans

Pago en Tesorería General de la República:

15% fondo común municipal

85% beneficio fiscal

Pago de multas juzgados de policía local

Regla general: fondo común municipal

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".

Se amplía, en seis, los cargos para fortalecer el programa nacional de fiscalización dada la necesidad de funcionarios para operar el CATI dentro de Subtrans.

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.

¿Por qué es necesario contar con este Sistema?

- ✓ Conducta de no respeto de los límites de velocidad instaurada
- ✓ Velocidad responsable de más del 30% de las muertes en el tránsito
- ✓ Herramienta eficaz para disuadir esta conducta de alto riesgo: fiscalización
- ✓ CATI permitirá ampliar cobertura fiscalizadora y ser un apoyo a la labor esencial de Carabineros de Chile
- ✓ Experiencia en el mundo demuestra grandes resultados (como país llevamos muchos años "perdidos" sin este apoyo tecnológico)



El **Honorable Senador señor Coloma**, agradeciendo la presentación del señor Ministro (S), observó que lo que ha generado debate en esta materia es el rol que juega la inteligencia artificial y cómo se articula con el derecho a la intimidad u otros derechos de las personas. Con todo, reconoció que hay argumentos en uno y otro sentido que como Comisión de Hacienda tienen que analizar.

En **sesión de 4 de enero de 2023**, el **Honorable Senador señor Coloma** recordó a los señores Senadores que previo a la sesión anterior en la que se discutió el presente proyecto de ley, la Coordinadora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Viviana Díaz, hizo presente que existía un segundo proyecto de ley en tramitación (Boletín N° 15.016-15, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para suprimir la excepción a la exigencia de patente única para la circulación de vehículos nuevos adquiridos en Chile) que recoge parte de las materias que regula la presente iniciativa legal y que, en ese contexto, como Ejecutivo estaban evaluando la presentación de

alguna indicación para evitar la duplicidad de regulaciones, específicamente en dos artículos del proyecto de ley objeto de conocimiento de la Comisión.

Aclaró que como Comisión de Hacienda quedaron a la espera de un pronunciamiento del referido Ministerio, ya que se sugirió que podían eliminarse algunas normas en la presente iniciativa legal, por quedar comprendidas en el otro proyecto de ley.

El señor Subsecretario de Transportes, señor Cristóbal Pineda, explicó que la estrategia adoptada por el Ejecutivo es no pedir un nuevo periodo de indicaciones para realizar ajustes, sino que rechazar las disposiciones duplicadas, durante la discusión en particular en la Sala del Senado, para no entorpecer la tramitación. Añadió que existe un compromiso del Gobierno de abordar estas materias en el otro proyecto de ley, de manera tal de no interferir con la urgencia que existe para que la presente iniciativa culmine su tramitación legislativa.

Refirió que el segundo proyecto de ley, desde el punto de vista de fiscalización y de seguridad pública también es de gran interés, toda vez que actualmente existe una excepción en la normativa vigente que establece que los vehículos nuevos pueden transitar por cinco días sin patente. Señaló que dicha excepción se estaría eliminando, por lo que cualquier vehículo que no cuente con patente incurrirá en una infracción.

Complementó que ese segundo proyecto cuenta con un apoyo transversal, lo que ha facilitado su tramitación legislativa.

El Honorable Senador señor Coloma preguntó al señor Subsecretario si lo que se regula respecto a las motocicletas en la presente iniciativa de ley, también es de interés del Ejecutivo que se vote en contra en la Sala del Senado.

El señor Subsecretario respondió afirmativamente, en el entendido que el proyecto de ley que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para suprimir la excepción a la exigencia de patente única para la circulación de vehículos nuevos adquiridos en Chile, también regula a las motocicletas.

El Honorable Senador señor Kast puntualizó que no comparte del todo el contenido del presente proyecto de ley, considerando que no había quedado suficientemente convencido sobre cómo se calculaban las estimaciones para reducir el número de fallecidos por siniestros de tránsito.

Manifestó que el único estudio relativamente serio que pudo ver sobre la materia, el cual recoge la experiencia de Inglaterra, muestra que una vez implementado un sistema como el que se propone se

llegó a una reducción de un 15% en materia de accidentes de tránsito, pero no de personas fallecidas.

Destacó que tampoco debía olvidarse la libertad que pudiesen tener los conductores en distintas materias.

El **Honorable Senador señor Coloma** declaró tener también varias dudas sobre el proyecto de ley, no obstante, precisó que la competencia de la Comisión de Hacienda dice relación con materias más acotadas.

El **Honorable Senador señor Kast** consultó si la iniciativa legal en discusión tiene alguna funcionalidad o sirve para hacer algún tipo de persecución penal de vehículos, o bien sólo se acota a regular la velocidad. Puso como ejemplo el caso de un vehículo robado, que pueda estar circulando sin patente, si acaso podía ser detectado por las cámaras de seguridad.

El **señor Subsecretario** aclaró que el proyecto de ley faculta a controlar dentro del marco de la Ley de Tránsito, por lo que no se considera para materias penales, salvo para aquellos delitos que se cometen al alero de la referida ley.

El **Honorable Senador señor Núñez** advirtió que existe un problema grave sobre esta materia. Expresó que, en comparación con algunos años atrás, hay una menor cantidad de carabineros en las calles fiscalizando el tránsito vehicular. Agregó que debía considerarse además un comportamiento mucho más irresponsable de los conductores.

Relató que, de acuerdo a lo que conoce de la experiencia internacional, el mecanismo que se propone se encuentra plenamente validado, sin perjuicio de que pueden existir algunos diseños que hayan funcionado mejor que otros a nivel comparado.

Finalmente, compartió las inquietudes planteadas por el Senador Kast, en cuanto a poder aprovechar esta tecnología para cuestiones penales.

El **Honorable Senador señor Coloma** refirió que lo antes expuesto debía ser discutido en su mérito en la Sala del Senado en la instancia correspondiente.

Enseguida, destacó que, en su opinión, lo más importante que ha ocurrido en esta materia ha sido el aumento de la infraestructura, considerando la existencia de nuevas carreteras que, gracias a sus estándares de calidad, seguridad, iluminación y acceso han ayudado a reducir accidentes.

La **Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)**, señora **Karina Muñoz**, informó a los señores Senadores que en el año 2022 se registraron importantes cifras en lo que dice relación con accidentes fatales en materias de tránsito vehicular. Preciso que el 30% de estos siniestros tienen sus causas en el exceso de velocidad.

Resaltó que lo anterior es reflejo de un gran problema, el cual se replica a nivel mundial, y que se está resolviendo a través del presente proyecto de ley, considerando que la Ley de Tránsito a la fecha sólo faculta a Carabineros de Chile para que, de manera presencial, con una pistola radar, puedan controlar velocidad. Señaló que con ese método sólo 3 de cada 10.000 excesos de velocidad son detectados.

Finalizó su intervención destacando que el presente proyecto de ley será de gran ayuda para Carabineros de Chile, sumado a que permitirá reducir las cifras de siniestralidad, así como de fatalidad, en el tránsito vehicular.

El Honorable Senador señor Coloma puntualizó que, de acuerdo a la presentación que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizó en la sesión pasada, la principal razón por la que se producen los accidentes es por imprudencia de los conductores.

- - -

De conformidad con su competencia, la Comisión de Hacienda se pronunció respecto de las siguientes disposiciones del proyecto de ley: artículos 1, 11, 18 y 25 permanentes, y artículo primero transitorio. Lo hizo en los términos en que fueron aprobados por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, como corresponde de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento de la Corporación.

A continuación, se describen o reproducen, según el caso, en el orden del articulado del proyecto, las citadas disposiciones de competencia de vuestra Comisión:

Artículo 1

Dispone la creación, en la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 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.

--En votación el artículo 1, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast y Núñez.

Artículo 11

Señala que 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.

El **Honorable Senador señor Coloma** preguntó si esta norma está pensada para todo tipo de infracciones, o bien, respecto de algunas determinadas.

El **señor Subsecretario** aclaró que aplica solamente para algunos tipos de infracciones: exceso de velocidad máxima; tránsito por área urbano con restricción por razones de contaminación ambiental; infracción a la norma de transporte terrestre dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito; y no respetar la luz roja de los semáforos.

Puntualizó que en todo lo que diga relación con las infracciones gravísimas, que involucren algún siniestro de tránsito con daños a tercero, o bien, que se refiere a una persona que tenga dos o más infracciones graves dentro de los 12 meses previo, se procederá directamente ante el juzgado de policía local, no existiendo por tanto una opción de rebaje de la multa en un 30%.

El **Honorable Senador señor García** consultó sobre la redacción o sentido de la norma en su parte inicial, específicamente cuando se alude al "supuesto infractor". Explicó que, si la persona no impugna la notificación para favorecerse con la rebaja de

la multa, en su opinión, esta persona acepta los hechos por los cuales se le formuló la multa, por lo que deja de ser un supuesto infractor.

La **señora Muñoz** respondió que tal redacción se incorporó en la discusión del presente proyecto de ley en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, en el entendido de que quien dictamina si una persona es infractora o no son los juzgados de policía local, por lo que hasta que aquello no acontezca de manera previa se quiso dar el tratamiento de “supuesto infractor”.

El **Honorable Senador señor Coloma** replicó que desde el momento que esta persona paga la multa asume la calidad de infractor.

La **señora Muñoz** refirió que hasta que aquello no acontezca se quiso dar el tratamiento antes señalado. Acotó que la redacción propuesta había surgido producto de una indicación parlamentaria.

El **Honorable Senador señor Coloma** preguntó si desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estaban de acuerdo con la redacción de la indicación incorporada.

El **señor Subsecretario** contestó que, mirado desde un punto de vista lógico, mientras la persona no pague la multa se le considera como un “supuesto infractor”.

El **Honorable Senador señor Coloma** reiteró que le resultaba llamativa la forma en que se planteaba en el artículo.

El **Honorable Senador señor García** sugirió ajustar la redacción de la norma, reemplazando la expresión “El supuesto infractor que” por el vocablo “Quien”. Explicó que con ese ajuste se evita entrar en la discusión de la calificación de si la persona es o no infractora.

El **Honorable Senador señor Kast** se mostró de acuerdo con lo propuesto por el Senador señor García

El **Honorable Senador señor Coloma** igualmente se mostró a favor del cambio sugerido, toda vez que la palabra “quien” supera el problema de si la persona es o no una supuesta infractora.

--En votación el artículo 11, éste fue aprobado, con enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la

Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast y Núñez.

Artículo 18

Prescribe textualmente lo siguiente:

“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.”.

El Honorable Senador señor Coloma manifestó que, de acuerdo al tenor de la norma, ninguno de estos recursos recaudados por concepto de pago anticipado son percibidos de forma directa por el municipio de la comuna en donde se detectó la infracción.

El señor Subsecretario confirmó lo anterior y acotó que hay un porcentaje de recursos, o bien la totalidad según el caso, que es destinado al Fondo Común Municipal, pero no de manera directa a un municipio.

El Honorable Senador señor Kast preguntó sobre la razón de que sólo un 15% sea destinado al Fondo Común Municipal y no el 100%, considerando que los gobiernos locales administran una cantidad reducida de recursos.

Cuestionó que se le sigan inyectando fondos a las arcas fiscales, en lugar que puedan ser destinados al Fondo Común Municipal. Añadió que, según ha informado la OCDE, de los recursos fiscales totales, un 30% son administrados desde los gobiernos locales y que, para el caso particular de Chile, según se le ha informado, llega solo a un 15%.

Apeló a que, si se está a favor de la descentralización, debiese revisarse esta medida y la destinación del 85% de la recaudado a favor del Fisco. Advirtió que ha acontecido una situación similar respecto de los peajes, ya que se esperaba que, una vez cumplido cierto tiempo de la concesión, éstos debían reducirse o incluso bajar a costo cero, no obstante, subsisten como forma de aportar recursos al Fisco.

Reconoció que la materia tributaria es de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, por lo que no existía mucho margen de acción. Con todo, enfatizó, es un punto que debe ser estudiado.

El **Honorable Senador señor Coloma** recordó que ha existido un largo debate sobre las concesiones y los peajes de carreteras. Declaró que, una vez vencido el plazo de la concesión respectiva, podía ocurrir que se pagase solo por la mantención de la carretera, o bien, optar por generar nuevas obras que pudieran justificar la permanencia del cobro del peaje.

Señaló que producto de esta discusión se creó en su oportunidad el Fondo de Infraestructura que en teoría iba a ser destinado para generar más infraestructura del Estado en lugares donde no se podía, pero que en la práctica no ha funcionado de esa forma.

Asimismo, compartió la inquietud de fondo manifestada por el Senador Kast, aunque hizo presente que como parlamentarios carecían de facultades para modificar el guarismo del artículo, salvo que el propio Ejecutivo quisiese hacerlo.

La **señora Muñoz** puntualizó que además de la distribución de porcentajes que propone la norma, existen casos donde las infracciones son impugnadas en los juzgados de policía local, lo que equivale a una recaudación cercana a \$27.000 millones, que son destinados al Fondo Común Municipal, pues representan la proyección de infracciones que pasarían justamente a esta siguiente etapa de impugnación. Acotó que esto último se encuentra recogido en uno de los informes financieros del presente proyecto de ley.

El **Honorable Senador señor Coloma** preguntó en qué artículo de la iniciativa legal se hace mención a esta posterior etapa de impugnación.

La **señora Muñoz** aclaró que en el mismo artículo 18 se hace referencia a que la regla general es que lo recaudado irá al Fondo Común Municipal, por lo que todo lo que no quede resuelto por el Sistema de Tratamiento de Infracciones de Tránsito a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, pasa a una siguiente etapa, que es la impugnación de la infracción

ante el juzgado de policía local, lo que a su vez es el proceso normal que sigue cualquier otra infracción del tránsito.

Por lo anterior, reiteró que la regla general es que lo recaudado sea destinado al Fondo Común Municipal.

El **Honorable Senador señor Coloma** expresó que, en consecuencia, existe una manera determinada de abordar la recaudación de los pagos anticipados por concepto de multas pero que, de no mediar dicho pago anticipado, se activaría otro procedimiento donde el porcentaje de los recursos a transferir al Fondo Común Municipal será distinto. Preguntó si en este segundo caso lo que se destina es efectivamente el 100% de lo recaudado.

La **señora Muñoz** respondió afirmativamente.

El **Honorable Senador señor Coloma** acotó que le pareció un tanto curioso que se resolviera con porcentajes distintos si existe un pago anticipado o si se impugna.

El **Honorable Senador señor García** preguntó si desde un punto de vista operacional resultaría sencillo poder separar las multas y los porcentajes que se recauden en un 15% y 85% para el Fondo Común Municipal y para el Fisco, respectivamente, según propone el inciso segundo del artículo 18.

El **Honorable Senador señor Coloma** precisó que quien recauda es la Tesorería General de la República, mientras que en el supuesto recogido en el inciso tercero es el municipio respectivo el que recauda los fondos.

El **señor Subsecretario** agregó que, según las estimaciones, de las infracciones que son impugnadas y pasan a la segunda instancia en el juzgado de policía local, sumado a aquellas que son directamente pagadas de manera anticipada, en su conjunto representarían cerca de \$36.000 millones que ingresarían al Fondo Común Municipal, de los cerca de \$91.000 millones que se espera recaudar en régimen.

El **Honorable Senador señor Kast** solicitó al señor Subsecretario que pudiese transmitirle al señor Ministro que revisaran los porcentajes de distribución, de manera de aspirar a que el Fondo Común Municipal pueda recibir el 100%.

La **señora Muñoz** aclaró que el sentido de fijar un porcentaje mayor en la distribución de los recursos por concepto de pago anticipado, equivalente a un 85% para el Fisco, es que al buscarse mediante el presente proyecto de ley salvar vidas en el tránsito vehicular, además de la

fiscalización que se contempla, existe un componente educativo y de generar planes y programas tendientes a la seguridad vial.

Aclaró que es por lo anterior que el grueso del porcentaje de recaudación se destina al nivel central, para que se implementen estos planes, considerando que los recursos dirigidos al Fondo Común Municipal estarán dirigidos a responder a las distintas necesidades existentes en el territorio, por lo que resulta poco probable que esos montos se destinen a fortalecer la seguridad vial.

--En votación el artículo 18, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast y Núñez.

Artículo 25

Es del siguiente tenor:

“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”.

El Honorable Senador señor Coloma preguntó al señor Subsecretario si resulta adecuado este ajuste de aumento de cargos para cumplir con el cometido de la ley.

El **señor Subsecretario** respondió afirmativamente, ya que mediante la incorporación de dos cargos adicionales se formaliza la creación de la División de Fiscalización del Transporte y

Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, la que actualmente no existe en la planta de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como también de un Departamento encargado de gestionar el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito.

--En votación el artículo 25, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast y Núñez.

Artículo primero transitorio

Señala que 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. Agrega que 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.

--En votación el artículo primero transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast y Núñez.

- - -

FINANCIAMIENTO

- El **informe financiero N° 113**, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 24 de septiembre de 2013, señala lo siguiente:

"I. Antecedentes

El proyecto de ley en referencia, propone la creación una Entidad Pública funcionalmente descentralizada, con personalidad jurídica y patrimonio propio, destinada a la implementación y administración, a nivel nacional, de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito. Esta entidad se relacionará con el Presidente de la República a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En ese contexto, junto con disponer la estructura

funcional e institucional del nuevo Servicio Público, establece la normativa que permite la creación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito (CATI); ambos orientados principalmente a sancionar la perpetración de las conductas violatorias a la Ley de Tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante mecanismos automatizados de registro visual o audiovisual.

De esa forma el sistema propuesto en el presente Proyecto de Ley abarca dos ámbitos normativos complementarios, uno de orden técnico y otro de índole institucional.

En materia de orden técnico, el proyecto contempla la creación a nivel nacional, ya sea en calles, plazas, parques, caminos y otros bienes nacionales de uso público, de una red de equipamientos, procesos, sistemas y aplicaciones susceptibles de producir un registro visual o audiovisual de determinadas infracciones por exceso de velocidad. Todo ello sin perjuicio de las atribuciones de los municipios, los inspectores fiscales y Carabineros de Chile.

Respecto de la institucionalidad pública, se crea un servicio público fiscalizador, descentralizado, de carácter nacional, denominado Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, que tendrá fundamentalmente las funciones de administrar la Red de Dispositivos Automatizados antes señalada, y aplicar, conforme con el procedimiento administrativo especial que establece el mismo Proyecto de Ley, las sanciones a los conductores que incurran en alguna de las infracciones a la normativa de tránsito vigente.

Por su parte, esa nueva entidad contempla en régimen una dotación de 45 funcionarios, en donde 19 de ellos corresponden a una planta de Fiscalizadores, un Director de Servicio y tres jefaturas de departamento.

Atendida la función fiscalizadora y sancionadora de las infracciones de tránsito por excesos de velocidad, la normativa propuesta ajusta las sanciones al nivel de la gravedad que implica la inobservancia de los límites de velocidad, se aumenta el quantum del castigo previsto, promoviendo la uniformidad en su aplicación, con independencia de la modalidad de detección de la infracción. En ese contexto, se dispone asimismo que los recursos que se obtengan de las multas aplicadas, se destinarán **en un 15% para el Fondo Común Municipal**, y los restantes recursos se ingresarán a Rentas Generales de la Nación.

II. Efecto del proyecto sobre el Presupuesto

Fiscal

No obstante que la nueva entidad no tiene por

finalidad constituirse en un mecanismo de recaudación para el fisco, se estima que el sistema propuesto podría implicar los siguientes flujos anuales de ingresos y gastos, hasta un periodo de pleno régimen de operación. El efecto neto sería, de todas formas, **un mayor ingreso fiscal**.

Conceptos / Años	Millones de \$2013					
	Año-1	Año-2	Año-3	Año-4	Año-5	Año-6
Total Ingresos por Multas	0	13.481	18.746	29.090	38.806	49.411
Ingresos Generales de la Nación	0	11.571	16.090	24.968	33.307	42.410
Ingresos para Municipalidades	0	1.910	2.656	4.122	5.499	7.001
Total Gastos del Sistema	6.324	7.725	10.516	10.732	17.682	28.565
Gastos de Personal	313	1.157	1.157	1.157	1.157	1.157
Operación y Mantenimiento	1.211	3.864	5.772	8.277	14.751	25.077
Instalaciones y Equipos	4.800	2.704	3.587	1.298	1.774	2.331

”.

- Enseguida, la Dirección de Presupuestos elaboró el **informe financiero sustitutivo N° 99**, de 10 de julio de 2018, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

La presente indicación, reestructura la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), desde la idea original, y en su lugar dispone que el Programa Nacional de Fiscalización pase a ser una División de la Subsecretaría de Transportes, denominada División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Esta División será la encargada de controlar, a través de sus inspectores fiscales, el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, sus reglamentos, y las normas de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, en los casos y en las formas que la ley señale, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile y a Inspectores Fiscales de Obras Públicas.

Asimismo, le corresponderá 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 Tratamiento de Infracciones de Tránsito, establecidos en la presente ley; llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante dichos dispositivos de conformidad a lo establecido en el reglamento, y ejercer las demás atribuciones señaladas.

Un elemento relevante del proyecto es que este establece, en relación con los dispositivos de captura automatizada de infracciones, 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.” Cabe señalar que, si bien el mensaje del proyecto señala que el objetivo del mismo es disminuir los accidentes de tránsito por excesos de velocidad, generar mayor conciencia vial y salvar vidas; en la ley no queda expresamente establecido que el criterio para instalar y localizar los dispositivos deba, necesariamente, seguir dicho propósito.*

En línea con lo anterior, es responsabilidad de dicho reglamento, señalar la cantidad de los dispositivos a instalar. De este modo, el supuesto de la cantidad de dispositivos (cinemómetros) a instalar año a año, que se presenta más adelante en este informe, pudiera variar si el reglamento así lo estableciese.

Otras materias que aborda la indicación son:

1. Se consagra de manera explícita los énfasis en la señalización de los equipos, la transparencia, la fiabilidad técnica y seguridad de las transmisiones electrónicas de la red con principios rectores en materia de seguridad en el uso de la información, que protejan a las personas de los fraudes. Además, se disponen mecanismos de participación en la definición para la instalación de los equipos, incorporando actores como los Municipios en la toma de decisiones.

2. Considerando que los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones son los encargados de fiscalizar el cumplimiento de todas las disposiciones de tránsito terrestre, en el presente proyecto se propone, consecuentemente, facultar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, a través de la Red de Dispositivos de Tratamiento Automatizado de Infracciones, pueda detectar no solo los excesos de velocidad sino también otras conductas como restricción vehicular o el uso de pistas exclusivas para el transporte público, entre otras.

3. Se actuará bajo la lógica de notificación de la

infracción a la ley de tránsito y la multa asociada, siendo una instancia no jurisdiccional previa al conocimiento de los hechos por parte de los Juzgados de Policía Local, estableciendo incentivos de descuento para pagar multas cuando se trata de infracciones objetivas, detectadas por la red de radares, evitando con ello llegar a la instancia judicial. Sin perjuicio de que, en consonancia con las disposiciones de la Ley de Tránsito, la comisión de ciertos hechos que, por su especial gravedad pudieren llegar a implicar sanciones más graves tales como la suspensión o cancelación de licencia de conducir, serán denunciados a los Juzgados de Policía Local de modo de que éstos apliquen las sanciones que correspondan.

4. Se resuelven las situaciones que requieren retiro de documentos, y fija ciertas reglas para los Juzgados de Policía Local cuando conozcan reclamaciones de infracciones detectadas por la red de dispositivos.

5. Con respecto a las infracciones detectadas por el Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones, de lo recaudado por las multas pagadas anticipadamente a la División, un 15% de lo recaudado se destinará al Fondo Común Municipal (FCM) y el resto se dirigirá a rentas generales de la nación (Tesorería General de la República).

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

Gastos

Este proyecto de ley irroga un mayor gasto fiscal en régimen equivalente a \$9.598 millones de pesos. Este gasto considera el personal adicional, los costos de operación y mantenimiento de los dispositivos, y otros costos adicionales.

Para la nueva división se estima un mayor gasto en personal de \$1.276 millones, a partir del sexto año. Este monto considera incrementar la dotación del actual Programa de Fiscalización del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en 68 personas, donde el mayor incremento está dado por la contratación de 42 inspectores fiscales.

Por otro lado, la instalación de dispositivos (cuyo nombre técnico es "cinemómetro") también se realizará en forma gradual, desde el año 2 al año 6, según se indica en la tabla a continuación:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
Incremental Cinemómetros	0	38	47	61	68	78
Total Cinemómetros	0	38	85	146	214	292

Desde el año 7 en adelante no se consideran

nuevos dispositivos a instalar. De este modo el costo de instalación de dispositivos cambia con la cantidad de nuevos dispositivos instalados (incremental cinemómetros). En el segundo año, se instala una cantidad de 38 nuevos dispositivos, lo que supone un costo de instalación equivalente a \$1.475 millones de pesos. Esa cifra se sigue incrementando hasta llegar a \$3.256 millones en el año 6, cuando se instalan 78 nuevos dispositivos. Cabe señalar que el primer año considera un gasto de 498 millones dentro del concepto “instalación de dispositivos”, pese a que en tal año no se instalan dispositivos, pues se considera un costo de hardware a realizarse el primer año y por una sola vez.

Según lo indicado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el costo de inversión e instalación por un dispositivo asciende a \$33.848.111 pesos y, por otra parte, el costo unitario de mantención es igual a \$548.289 pesos por dispositivo. Cabe señalar que los costos de inversión e instalación se efectúan 1 sola vez por dispositivo (cuando se compra e instala); en cambio, los costos de mantención son anuales y permanentes, y cambian con la cantidad total de dispositivos instalados.

La puesta en marcha del Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito también considera la inversión en software por un monto de \$4.998 millones, a realizarse una sola vez en el año primero. Por otro lado, para la operación y el mantenimiento del sistema se estima un mayor gasto fiscal en régimen de \$6.860 millones.

Finalmente, se consideran \$1.462 millones, en régimen, para otros gastos, los que incluyen oficinas, pasajes, estudios, campañas comunicacionales y call center. Específicamente, se considera un costo permanente equivalente a \$580 millones que corresponde a estudios, y \$726 millones, también permanentes, que corresponden a campañas comunicacionales de educación vial.

De este modo, a continuación, se presenta una tabla con el resumen de los costos por año que irroga este proyecto.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7 y siguientes
Costos Totales	7.210	4.515	6.332	8.561	10.590	12.853	9.598
Gasto en personal	251	504	721	890	1.074	1.276	1.276
Instalación de dispositivos	498	1.475	1.864	2.456	2.794	3.256	0
Software	4.998	0	0	0	0	0	0
Operación y mantenimiento	0	1.074	2.284	3.753	5.260	6.860	6.860
Dispositivos	0	281	605	1.026	1.490	2.023	2.023
Costo de Transmisión	0	337	749	1.279	1.861	2.523	2.523
Costos de envío de cartas certificadas	0	455	930	1.449	1.908	2.314	2.314
Otros costos	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462

Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.

Ingresos

Esta estimación considera los siguientes antecedentes y supuestos:

- La gradualidad en la instalación de dispositivos descritas anteriormente.
- Cada cinemómetro captura 150 infracciones diarias
- Son válidas sólo en un 50% de las infracciones detectadas por cinemómetro
- Un dispositivo está operativo el 90% de los días del año
- Se asume que las cámaras tienen un efecto disuasivo en nuevas conductas infractores. Producto de la instalación de los dispositivos se reducen las infracciones en un 25% el primer año, y luego el efecto disuasivo crece 0,5% puntos porcentuales al año.
- Las multas pagadas directamente a la División en forma anticipada tendrán un 30% de descuento en su valor. Además, se asume que cuando las presuntas infracciones son conocidas por los juzgados de policía local, es decir no han sido pagadas en plazo anticipado, los jueces otorgan la sanción estipulada en el rango inferior de aquella que corresponda.

Dado lo anterior, un dispositivo debería capturar total efectivo de aproximadamente 18.500 infracciones al año. Lo que en régimen se traduce en un total de 5,2 millones de infracciones anuales.

Adicionalmente, el proyecto de ley establece que los infractores podrán enterar el pago establecido para la infracción de tránsito respectiva con una rebaja equivalente al treinta por ciento, si esta se realiza dentro de los 10 días siguientes a la notificación. La siguiente tabla muestra los supuestos utilizados respecto a la distribución de las infracciones según el plazo de pago y la gravedad de la infracción.

Plazo de pago	Gravedad de la infracción			Distribución según plazo de pago
	Hasta 10 km/hr	11 a 20 km/hr	Más de 20 km/hr	
Cancela antes de 10 días hábiles	49%	17%	1%	67%
Desde el día 11 en adelante	24%	9%	0,30%	33%
Distribución según gravedad de la multa	73%	26%	1%	100%

Por otra parte, a continuación, se señala el valor

de las multas según nivel de gravedad de la infracción:

Menos grave	Grave	Gravísima
Hasta 10 km/hr	11 a 20 km/hr	Más de 20 km/hr
0,5	1	1,5

Valores en Unidades Tributarias Mensuales (UTM)

Entonces, considerando la distribución según gravedad de la multa y las multas respectivas establecidas por el proyecto, por cada infracción efectivamente detectada y multada, se espera recaudar 0,63 UTM.

Se estima una recaudación del sistema de \$91.074 millones a partir del sexto año. De los fondos recaudados por el Sistema de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, \$54.433 serán transferidos a la Tesorería General de la República, y \$ 9.606 se destinan al Fondo Común Municipal. Por su parte, los \$27.035 millones correspondientes al concepto de recaudación por pagos no anticipados, también ingresan al Fondo Común Municipal, puesto que son multas impuestas por los juzgados de policía local.

De este modo, a continuación, se presenta una tabla con el resumen de los ingresos estimados por año que se producen gracias al proyecto.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7 y siguiente
Total de ingresos recaudados	0	12.148	27.008	46.106	67.164	91.074	91.074
Recaudación por pagos	0	8.542	18.991	32.420	47.226	64.038	64.038
Transferidos a la Tesorería	0	7.261	16.142	27.557	40.142	54.433	54.433
Transferidos al FCM	0	1.281	2.849	4.863	7.084	9.606	9.606
Recaudación por pagos no anticipados	0	3.606	8.017	13.687	19.938	27.035	27.035

Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de ley irrogará un mayor gasto fiscal en régimen de \$9.598 millones y un mayor ingreso fiscal en régimen de \$91.074 millones de pesos.

El mayor gasto fiscal que demande la aplicación de esta ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia se financiará con cargo al presupuesto de la del Ministerio de Transportes y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la Partida Tesoro Público. En los años siguientes se financiará con cargo a los recursos que disponga la respectiva Ley de Presupuestos del Sector Público.”.

- Luego, la Dirección de Presupuestos elaboró el

informe financiero complementario N° 72, de 20 de mayo de 2021, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes y contenidos de las indicaciones

Las presentes indicaciones consideran modificaciones de forma y de fondo al referido proyecto. Entre los aspectos esenciales se destaca lo siguiente:

1) Se introducen modificaciones a los artículos relativos a los procedimientos de comunicación y notificación de las infracciones de tránsito consideradas en el proyecto. En particular, las modificaciones proponen a los medios electrónicos como los principales mecanismos para dichas funciones de comunicación.

2) Se ajustan algunos artículos relativos a procedimientos de impugnación y reclamación de las notificaciones asociadas a potenciales infracciones de tránsito.

3) Se ajustan algunos artículos relativos al tratamiento de datos personales privados de los infractores.

4) Se agregan dos artículos transitorios nuevos. El primero determina que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá dictar el o los reglamentos de que trata el presente proyecto de ley en el plazo de seis meses contado desde su publicación en el Diario Oficial. Además, expresa que el presente proyecto de ley comenzará a regir transcurridos 90 días desde la publicación en el Diario Oficial del último de los reglamentos señalados en lo anterior.

El segundo artículo transitorio nuevo consagra que, 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 este proyecto de ley podrán realizarse por carta certificada o por medios electrónicos, según corresponda. Además, expresa que, 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 este proyecto de ley; o el obtenido mediante los convenios con organismos públicos que la Subsecretaría 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 el

presente proyecto de 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 el presente proyecto de ley, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan.

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

Las presentes indicaciones no generan cambios mayores en la institucionalidad o en las fuentes de costos mencionadas en el Informe Financiero antecedente (IF N°99 de 2018). En consecuencia, **las presentes indicaciones no irrogan un mayor gasto fiscal respecto del IF antecedente.**”.

- Posteriormente, la Dirección de Presupuestos elaboró el **informe financiero complementario N° 71**, de 12 de mayo de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

Las presentes indicaciones (N° 028-370) se realizan al Proyecto de Ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las Leyes N°18.287 y N°18.290. Las principales modificaciones introducidas son las siguientes:

1. Respecto de las excepciones de exigencia de patente única, se agrega como excepción el caso de los vehículos nuevos con peso 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 de cada marca, en la forma y con los requisitos que establezca un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

2. Se establece que respecto de cualquier sanción que deba ser aplicada debido a su detección 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 parte de esa persona. En tal caso, el juez dirigirá el procedimiento contra la persona individualizada.

3. Se agrega un artículo cuarto transitorio nuevo, el cual determina que las motocicletas que, a la fecha de publicación de la 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, para obtener un certificado de revisión técnica y el permiso de circulación respectivo.

III. Efecto de las indicaciones sobre el Presupuesto Fiscal

De acuerdo a la naturaleza de las indicaciones señaladas en el numeral precedente, estas **no irrogarán un mayor gasto fiscal** respecto de los Informes Financieros antecedentes (IF N° 72 de 2021 e IF N° 99 de 2018).

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. el Presidente de la República con el que inicia un Proyecto de Ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las Leyes N°18.287 y N°18.290.”

- Luego, la Dirección de Presupuestos elaboró el **informe financiero complementario N° 114**, de 19 de julio de 2022, que señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

La presente indicación (N° 075-370) se realiza al Proyecto de Ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las Leyes N°18.287 y N°18.290, y elimina el numeral 2 del artículo 24 de dicho proyecto, con el fin de ajustar un procedimiento operacional referido en dicho artículo.

II. Efecto de la indicación sobre el Presupuesto Fiscal

De acuerdo con la naturaleza de la indicación señalada, esta **no irrogará un mayor gasto fiscal** respecto de los Informes Financieros antecedentes (IF N° 71 de 2022, IF N° 72 de 2021 e IF N° 99 de 2018).

III. Fuentes de Información

- Mensaje de S.E. el Presidente de la República con el que inicia un Proyecto de Ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las Leyes N°18.287 y N°18.290.”

Se deja constancia de los precedentes informes financieros en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 17 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

- - -

MODIFICACIONES

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación en particular de la iniciativa legal en trámite, con las siguientes modificaciones:

Artículo 11

Ha sustituido la expresión “El supuesto infractor que” por el vocablo “Quien”.

(Artículo 121 del Reglamento del Senado. Unanimidad 4x0).

TEXTO DEL PROYECTO

De conformidad con las modificaciones precedentemente expuestas, el texto 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.- *Quien* 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 empadronadas, como a quienes que no hayan obtenido licencia de 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 29 de noviembre de 2022 y 4 de enero de 2023, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), José García Ruminot, Felipe Kast Sommerhoff, Ricardo Lagos Weber y Daniel Núñez Arancibia.

Valparaíso, 5 de enero de 2023.


MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, 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^{OS} 18.287 Y 18.290.

(BOLETIN N° 9.252-15).

I. OBJETIVO 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:

Artículo 1: aprobado por unanimidad (4x0).

Artículo 11: aprobado por unanimidad, con modificaciones (4x0).

Artículo 18: aprobado por unanimidad (4x0).

Artículo 25: aprobado por unanimidad (4x0).

Artículo primero transitorio: aprobado por unanimidad (4x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: se divide en cinco Títulos, los que constan de veintiséis 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 fijan 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: “Suma”.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje del ex Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, de fecha 28 de enero de 2014.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general por 113 votos a favor, 5 en contra y 14 abstenciones.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 12 de junio de 2019.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: informe de la Comisión de Hacienda.

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° 21.180, sobre transformación digital del Estado.

3.- Decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991 ley de Concesiones de Obras Públicas.

4.- Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado.

5.- Ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local.

6.- Ley N° 19.254, que fija plantas de personal de las Subsecretarías de Transportes y de Telecomunicaciones y de la Junta de Aeronáutica Civil.

7.- Ley N° 19.799, sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma.

8.- Ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada.

9.- 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.

10.- 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.

11.- Decreto supremo N° 104, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece normas de emisiones para motocicletas.

Valparaíso, a 5 de enero de 2023.



MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión