

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

**BOLETÍN N° 9.252-15.**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”, el 25 de septiembre de 2019.

-----

#### **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, el artículo 16 de la iniciativa comparte el mismo carácter normativo que las disposiciones previamente enunciadas, en tanto fija la competencia territorial de los juzgados de policía local para los efectos de este proyecto de ley.

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

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

Los artículos 18 y 15 del proyecto, además de la disposición transitoria, deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda, en tanto inciden en materias financieras del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

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

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

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

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

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Oficio N° 102/TT/19, de fecha 10 de julio de 2019, solicitó, asimismo, el parecer de la Excelentísima Corte Suprema respecto de todo el texto del proyecto de ley en estudio. Lo anterior, a fin de contar con el parecer de esta última sobre el particular, en tanto constituir un antecedente fundamental para la discusión en general de la iniciativa en referencia.

El máximo tribunal emitió su opinión mediante Oficio N° 165, de fecha 5 de agosto del año en curso, señalando, en lo medular, lo siguiente:

- Que en el proyecto originalmente conocido por la Corte, la División que se propone crear no poseía facultades sancionatorias directas. Ello, ya que obraba únicamente como facilitadora de un pago que, antes de la intervención del juzgado de policía local, no podía considerarse realmente sancionatorio. Funcionaba, en consecuencia, como una suerte de “salida anticipada” del régimen infraccional que, por lo mismo, presumía siempre el consentimiento del titular.

- Al contrario, en la versión que actualmente se somete al conocimiento de la Corte, la División en cuestión ya no aparece como una facilitadora de un pago anticipado, sino como una institución que tiene potestades sancionatorias directas. Lo anterior, en tanto no solamente facilita el pago y la terminación anticipada del procedimiento administrativo, sino que también detecta una posible infracción y, luego, la declara, notificándola y cursando la multa en el mismo acto.

- La mutación del sistema de imposición de multas por infracciones de tránsito propuesto, que pasa por entregar la competencia a los juzgados de policía local sólo en caso de reclamos de los afectados, mientras que la imposición misma de la multa queda radicada en un órgano administrativo en base a un procedimiento con las características indicadas, son decisiones positivas desde la perspectiva de la eficiencia de los recursos públicos y la facilitación de la recaudación de las multas.

- El proyecto de ley establece un sistema recursivo ante la autoridad administrativa y de tutela judicial diferida, una vez agotada la vía administrativa. Se trata de un sistema estrictamente administrativo, en el que el conocimiento de la cuestión por parte de los tribunales supone el agotamiento de dicha vía, y no suspende el devengamiento de la multa ni la comunicación de la misma al Registro de Multas No Pagadas, las que serán exigibles desde el rechazo del recurso administrativo.

- Además, supone doble actividad del sancionado, pues no sólo debe reclamar ante la autoridad administrativa, sino que, una vez rechazado su reclamo, o en silencio de aquélla, debe replicar su reclamo ahora en sede judicial, ante el juzgado de policía local.

- Por último, se propone un sistema recursivo limitado por la existencia de causales específicas. Al respecto, no puede sino llamar la atención lo restringidas que son las causales por las que la infracción puede impugnarse. En este punto, cabe preguntarse qué oportunidad procesal tendrá el particular para abstraerse de la multa que se le está cursando, cuando se encuentra conduciendo a excesiva velocidad o

infringiendo alguna otra prohibición aparentemente formal, por una razón de peso o jurídicamente válida, como podría ser evitar alguna consecuencia negativa de mayor entidad.

- Como conclusión, se sostiene que el sistema que se pretende crear representa un gran avance tecnológico que debería limitarse a la fiscalización de infracciones de carácter leve, que no lleven aparejadas una sanción muy onerosa y que tenga un sistema recursivo apegado a un debido proceso ante el juez de policía local, en el que las partes involucradas puedan ejercer todos sus derechos y presentar sus descargos en la forma que indica la ley, no limitando los supuestos por los que se puede impugnar la sanción a las causales indicadas en el proyecto, y sin que sea perentorio el agotamiento de la vía administrativa, impidiendo el análisis que haría un juez en los casos excepcionales que se dan en la realidad.

- - - - -

Se consigna que, a una de las sesiones en las que la iniciativa en examen fue discutida asistió, además de los miembros de la Comisión, la Honorable Senadora señora Órdenes.

De igual forma, se hace presente que, durante el análisis de este proyecto, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González; de la Asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Josefina Hubner; del Jefe del Área Legal de Fiscalización, señor Raúl Carrasco; del Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señor Luis Stiven y de la Secretaria Ejecutiva (S) de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Johanna Vollrath.

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

- El Juez de Policía Local del Segundo Juzgado de Policía de Pudahuel, señor Cristián Arévalo.

- El Juez de Policía Local del Segundo Juzgado de Policía Local de Las Condes, señor Alejandro Cooper.

- El Juez de Policía Local del Segundo Juzgado de Policía Local de Vitacura, señor Patricio Ampuero y el Actuario del mismo órgano jurisdiccional, señor Daniel García.

- El Juez de Policía Local de Casablanca, Mario Cortés.

- Del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, la Directora, señora Viviana Muñoz.

- De la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET): la Jefa del Observatorio de Datos, señora Carla Medina.

- Del Colegio de Secretarios Abogados de los Juzgados de Policía Local: la Presidenta, señora Claudia Díaz-Muñoz y la Tesorera, señora Claudia Elizalde.

- De la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC): el Secretario General, señor Diego Mendoza y el Gerente de Operaciones, señor Daniel Nunes.

- De Techvial: el Director de Operaciones, señor Luis Cerda y el Asesor de Operaciones, señor Mario Estrella.

Excusó su asistencia el Analista de Políticas Públicas de Derechos Digitales, señor Pablo Agustín Viollier.

Asistieron como oyentes: de la Fundación Emilia Silva Figueroa: la Presidenta, señora Carolina Figueroa y la Secretaria Ejecutiva, señora Andrea Schifferly; del Movimiento contra el Exceso de Velocidad Letal: el Secretario, señor Axel Rimbaud, y de Sol de Chile: el Empresario, señor Renato Forno.

Además, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Letelier, señora Elvira Oyanguren; de la Honorable Senadora señora Órdenes, señoras Susana Figueroa y Paulina Ruz, y señor Francisco Rodríguez; del Honorable Senador señor Pizarro, señora Karen Herrera; del Honorable Senador señor Soria, señor Cristián Beltrán; del Comité Demócrata Cristiano, señora Javiera Cabezas; del Comité del Partido Socialista, señora Evelyn Pino y señor Francisco Aedo; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Consuelo Miranda y señor Matías Quijada y de la Segpres, señores Víctor Inostroza y Joaquín Simonetti.

## OBJETIVOS DEL PROYECTO

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.

## ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

### I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

**1.- Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley De Tránsito**.

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

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

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

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

**6.- Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades**.

**7.- Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado**.

## **II.- ANTECEDENTES DE HECHO**

S.E. el Presidente de la República, en su calidad de autor de la presente iniciativa, indica que la misma persigue disminuir los accidentes de tránsito por excesos de velocidad, generar mayor conciencia vial y, a fin de cuentas, salvar vidas.

De ese modo, agrega, se dispone la creación de una entidad automatizada de tratamiento de infracciones, radicándola directamente en la Subsecretaría de Transportes. Aquélla será la encargada ya no sólo de operar los equipos regulados en el artículo 4° de la Ley de Tránsito, sino además de operar la red de dispositivos de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito.

Posteriormente, indica que, actualmente, todas las políticas de transporte, las funciones de supervigilancia, normativas técnicas y de seguridad vial, sobre los sistemas de transportes, se consagran, principalmente, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la aludida Subsecretaría.

Asimismo, prosigue, la fiscalización de las normas del tránsito se realiza en su mayoría con capital humano, lo que no se condice con el avance de las tecnologías de la información, por lo que la incorporación de éstas en los procesos del Estado debe considerarse positivamente, puesto que racionaliza el uso de los recursos fiscales, garantiza mayor eficiencia en los servicios y mayor grado de transparencia sobre la gestión pública. Por ello, afirma como necesario que la legislación avance en ese sentido, debiendo aprobarse las normativas que impulsen el desarrollo de la administración electrónica de los procesos estatales.

En tal sentido, asevera que la automatización de procedimientos permite emplear a los recursos humanos a otras tareas. Así, agrega, el uso de equipos de captación de imágenes para la fiscalización del tránsito permite optimizar la función pública, destinando a los agentes de policía y a los fiscalizadores a otras funciones de relevancia.

Luego, en lo referente al contenido del proyecto de ley, expresa que el mismo, en primer lugar, crea una división encargada del tratamiento automatizado de infracciones en la Subsecretaría de Transportes, impulsando, además, la administración electrónica en tal repartición, en sintonía con las demás iniciativas de modernización y digitalización del Estado.

A su vez, señala que el Mensaje consagra, de manera explícita, los énfasis que deben estar presentes en la señalización de los equipos, sin perjuicio de la transparencia, 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 las definiciones referentes a los lugares en donde se instalarán los equipos, incorporando actores como los Municipios en la toma de decisiones.

De igual modo, la iniciativa amplía las conductas que pueden detectarse por la red de dispositivos electrónicos, a fin de que no sólo se constaten los excesos de velocidad, sino también otras conductas como el cumplimiento de las restricciones vehiculares, o el uso de las pistas exclusivas para el transporte público.

A su turno, se establece una instancia no jurisdiccional, previa al conocimiento de los hechos por parte de los juzgados de policía local, con la finalidad de generar incentivos al pago de las multas que se cursan (por ejemplo, su descuento o reducción), siempre que se trate de infracciones objetivas, detectadas por la red de dispositivos, evitando con ello llegar a la instancia judicial. Lo anterior, resalta, 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 referidos órganos jurisdiccionales, de modo de que éstos apliquen las sanciones que correspondan.

Por último, el proyecto aborda y resuelve ciertas situaciones que requieren del retiro de determinados documentos (vgr. licencia de conducir), fijando reglas específicas para que los aludidos tribunales procedan a ello.

### **III. OTROS ANTECEDENTES**

Se deja constancia que, durante el debate en general del proyecto, la Comisión contó, oportunamente, con un informe sobre legislación comparada relativo a aspectos relacionados con el proyecto de ley, elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, así como también con una presentación escrita remitida por el Movimiento contra el Exceso de Velocidad Letal acerca de la iniciativa en examen.

Tales documentos se pasan a transcribir a continuación.

## Control automatizado de infracciones del tránsito en España y Francia

### I. España

#### a) Centro de tratamiento de denuncias automatizadas (CTDA)

España implementó el año 2007 el Centro de tratamiento de denuncias automatizadas (CTDA), como una herramienta tecnológica para la fiscalización. Específicamente, la Orden INT/2035/2007 de 2 de julio creó el CTDA con el fin de detectar las infracciones a las normas de circulación y seguridad a través del empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes<sup>1</sup>.

En el caso español, este centro está integrado en la estructura orgánica de la Subdirección General de Normativa y Recursos, de la Dirección General de Tráfico (DGT).

EL CTDA utilizado en España se ha implementado a través de distintos medios tecnológicos o tipos de radares instalados, que buscan obtener imágenes de los vehículos infractores y remitirlas al sistema para procesar su información. A mayo del 2019, cuenta con distintos radares instalados: 724 puntos de control de velocidad, 62 radares de tramo, 557 radares móviles, 10 helicópteros operativos y 8 drones. A continuación, se describen brevemente éstos y otros medios utilizados:

- El tipo fijo se encuentra siempre en la misma ubicación, debidamente señalizado;

- El móvil se usa en automóviles camuflados o sobre un trípode en la vía;

- El radar de tramo controla la velocidad media con la que el conductor ha circulado entre dos puntos. Para no ser sancionados, el vehículo debe mantener una velocidad similar o inferior a la máxima permitida durante el trayecto;

- El denominado *Velolaser* permite su uso inalámbrico y remoto, con autonomía de 5 horas;

- El helicóptero *Pegasus* puede volar a 300 metros de altura y cuenta con 2 cámaras, una panorámica para el seguimiento y

---

<sup>1</sup> En términos operativos, se establece que la competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de tráfico de la provincia, quién podrá delegar en el Director del CTDA las correspondientes infracciones que hayan sido detectadas a través de los medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

captación de la velocidad y otra con mayor detalle para visualizar la matrícula (patente);

- Por último, el radar en cascada funciona como un dispositivo móvil que se instala justo a continuación de uno fijo, obligando a los conductores a mantener la misma velocidad.

Complementariamente a los radares de velocidad, se han incluido otros dispositivos que permiten fiscalizar el correcto cumplimiento de las normas del tránsito. Por ejemplo, a través de un radar de semáforo, se logra controlar la observancia de la luz roja; con los denominados radar *mesta fusión*, se logra controlar múltiples infracciones en un tramo de 200 metros de longitud y con hasta 8 pistas, permitiendo fiscalizar la distancia de seguridad entre vehículos, cambio de pista sin señalización con intermitente, adelantamiento incorrectos por la derecha, giros indebidos, uso de teléfono móvil o el no respeto por otras señales del tráfico (signo pare o semáforos). Igualmente, se incluye un radar que a través de cámaras, logra controlar el uso de cinturones de seguridad.

Por último, en su metodología de implementación, la DGT indica la selección de tramos a fiscalizar, para lo cual se requiere que tales lugares cuenten con condiciones de factibilidad técnica. Lo anterior, implica que en dichas zonas exista capacidad de comunicaciones, de cobertura de telefonía móvil (3G), que el relieve terrestre (orografía) no impida que el sol llegue a las placas patentes, que el sistema de contención proteja la instalación del aparato, que se evite la implementación del artefacto en las curvas y que no se oculte la señalización de la vía. Además, se establece que 2/3 de las cabinas tengan equipamiento, que el límite de velocidad sea creíble, y que exista publicidad con carteles (0,5 a 2 km de distancia) y con publicidad en la web.

#### **b) Análisis de cifras de accidentes y fallecidos por accidentes de tráfico**

De acuerdo a cifras publicadas por la OCDE, en base al informe de *ITF Transport Statistics: Road accidents*, se ha logrado reducir de forma importante el número total de fatalidades entre 1989 y 2017, al pasar de 7.188, a tan sólo 1.830 en dicho período, equivalente a una disminución del 74,5%.

Con una mirada más amplia, en el gráfico N°1, se reporta la evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas para el período 1970 – 2017. En este intervalo, el número de fallecidos descendió un 56,4%. Como se observa, la disminución comienza tras el *peak* del año 1989, y ya el año 2003 había bajado a 5.399 personas fallecidas, posteriormente la cifra continuó descendiendo al año 2006. A partir del año

2007, la tasa de disminución anual se incrementa, y con posterioridad al 2013 ésta se estanca.

**Gráfico N°1.** Evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas, España (1970 – 2017).



**Nota:** Una persona fallecida es aquella que murió inmediatamente o dentro de los 30 días de un choque.

**Fuente:** Elaboración propia en base a OCDE (*ITF Transport Statistics: Road accidents*)

### Víctimas de los accidentes de tráfico

Por otra parte, si se analizan las víctimas de los accidentes de tráfico en el período 1993-2017, se observa que, en el año 1993, se registraron 79.925 accidentes con víctimas, mientras que al año 2006 - previo a la implementación del CTDA – fueron 99.797, es decir, un 24,9% más. Si bien el año 2007 se volvió a registrar un ascenso (100.508), con posterioridad se verificó un descenso por años consecutivos hasta el año 2011, en donde se registraron 83.027. Lo anterior, implicó un descenso acumulado de 17.481 accidentes menos entre 2008 y 2011, lo que implicó una disminución del 17,4% (ver tabla 1).

Pese a lo anterior, como se observa en el siguiente gráfico, con posterioridad al año 2011, se generó un quiebre en la tendencia y en años consecutivos se acumuló un incremento de 19.335 accidentes adicionales durante el período 2012 – 2016. De esta forma, el registro del año 2017 fue un 23,1% mayor respecto al año 2011. Por lo anterior, el número de accidentes registrados durante el año 2016 (102.362) y el año 2017 (102.233) son los más altos desde el año 1993, superando incluso a los del 2007 (100.508).

**Tabla 1.** Número de accidentes con víctimas en España, periodo 1993 – 2017.

Años	Accidentes con víctimas	Variación respecto al año anterior (Q)	Variación respecto al año anterior (%)
1993	79.925	-7.368	-
2000	101.729	3.918	4,0%
2006	99.797	8.610	9,4%
2007	100.508	711	0,7%
2008	93.161	-7.347	-7,3%
2009	88.251	-4.910	-5,3%
2010	85.503	-2.748	-3,1%
2011	83.027	-2.476	-2,9%
2012	83.115	88	0,1%
2013	89.519	6.404	7,7%
2014	91.570	2.051	2,3%
2015	97.756	6.186	6,8%
2016	102.362	4.606	4,7%
2017	102.233	-129	-0,1%
Var. (%) 93 - 17	27,9%		
Var. (%) 06 - 17	2,4%		



**Nota:** Se considera un accidente con víctimas a cualquier accidente que involucre al menos un vehículo de carretera en movimiento en una vía pública o privada a la que el público tenga derecho de acceso, dando como resultado al menos una persona lesionada o muerta. Un suicidio o un intento de suicidio no es un accidente. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio causan lesiones a otro usuario de la carretera, el incidente se considera un accidente con lesiones.

**Fuente:** Elaboración propia en base al anuario estadístico de accidentes 2017 de la Dirección General de Tráfico (DGT)

Para el período 1993 – 2017, se acumularon 2.311.561 accidentes con víctimas, de los cuales 1.017.005 ocurrieron entre 2007 y 2017, equivalente al 44,0% del total. Esta última cifra, se explica debido a que, si bien entre el 2007 y 2011 existieron bajas importantes en el número de accidentes con víctimas, en los años posteriores la cifra ha vuelto a los niveles previos a la implementación del CTDA. Como se observa en la tabla 2, la variación promedio anual en el período 2007-2017, de 0,3%, no es representativa de las variaciones anuales observadas en dicho período.

**Tabla 2.** Número acumulado de accidentes con víctimas, periodo 1993– 2017.

Periodo	Nº acumulado de accidentes con víctimas	Variación anual promedio (%)
1993 - 2017	2.311.561	1,2%
1996 - 2006	1.052.571	1,8%
2007 - 2017	1.017.005	0,3%

**Fuente:** Elaboración propia en base al anuario estadístico de accidentes 2017 de la Dirección General de Tráfico (DGT)

### **Número de víctimas que fueron consecuencias de accidentes de tránsito.**

En el intervalo 1993 – 2017, el número de víctimas producto de los accidentes en vías interurbanas y urbanas, pasó de 123.571 a 140.992 personas, aumentando un 14,10%. Ahora, si se considera sólo el período entre 2006 y 2017, se observa una disminución del 4,45% en el número de víctimas, al pasar de 147.554 a 140.992.

Según lo publicado por la DGT, el número de víctimas se puede desagregar según fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados. Al respecto, de la tabla 3 se puede desprender lo siguiente:

- Entre 1993 y 2017 el número de fallecidos pasó de 6.378 a 1.830, descendiendo un 71,31%. Si se considera entre 2006 y 2017, disminuyó un 55,41%, al pasar de 4.104 a 1.830 fallecidos.

- El número de heridos hospitalizados descendió un 74,08% entre 1993 y 2017, pasando de 36.828 a 9.546 personas. Entre 2006 y 2017, el descenso fue de un 55,35%.

- A diferencia de los otros dos casos, el número de heridos no hospitalizados ascendió un 61,28%, aumentando de 80.365 en 1993 a 129.616 personas en 2017. Pese a lo anterior, entre 2006 y 2017, se incrementó sólo en un 6,18%.

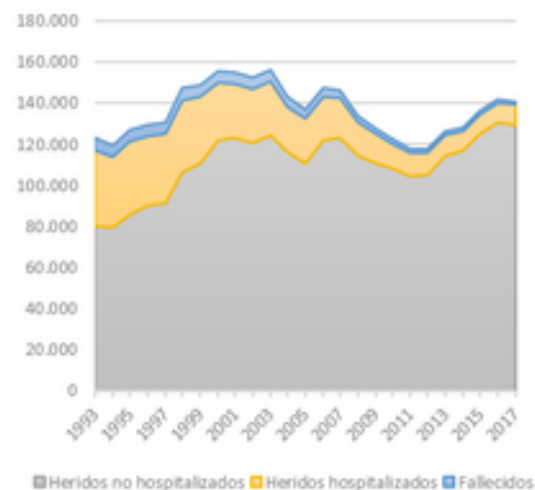
- Por último, al calcular el índice de letalidad<sup>2</sup>, definido como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas, se observa que éste era igual a 5,4 en 1993 y 2,9 en 2006. Desde este último año, continuó disminuyendo hasta quedar fijo en 1,3 al año 2013 y siguientes.

---

<sup>2</sup> Este corresponde al  $(\text{número de fallecidos}/\text{número de víctimas}) \times 100$

**Tabla 3.** Número de víctimas en vías interurbanas y urbanas en España. Periodo 1993 – 2017

Año	Total	Fallecidos	Heridos		Índice de Letalidad
			Hosp.	No hosp.	
1993	123.571	6.378	36.828	80.365	5,4
2000	155.557	5.776	27.764	122.017	3,9
2006	147.554	4.104	21.382	122.068	2,9
2007	146.344	3.823	19.295	123.226	2,7
2008	134.047	3.100	16.488	114.459	2,4
2009	127.680	2.714	13.923	111.043	2,2
2010	122.823	2.478	11.995	108.350	2,1
2011	117.687	2.060	11.347	104.280	1,8
2012	117.793	1.903	10.444	105.446	1,6
2013	126.400	1.680	10.086	114.634	1,3
2014	128.320	1.688	9.574	117.058	1,3
2015	136.144	1.689	9.495	124.960	1,3
2016	142.200	1.810	9.755	130.635	1,3
2017	140.992	1.830	9.546	129.616	1,3
<b>Var. (%) 93 - 17</b>	<b>14,10%</b>	<b>-71,31%</b>	<b>-74,08%</b>	<b>61,28%</b>	<b>-75,84%</b>
<b>Var. (%) 07 - 17</b>	<b>-3,66%</b>	<b>-52,13%</b>	<b>-50,53%</b>	<b>5,19%</b>	<b>-54,04%</b>



**Nota:** (1) El cómputo de fallecidos se realiza a 30 días; (2) a partir de 2011 se utiliza una nueva metodología para el cálculo de fallecidos.

**Fuente:** Elaboración propia en base al anuario estadístico de accidentes 2017 de la Dirección General de Tráfico (DGT)

### Tasa de accidentes y víctimas

Por último, en la experiencia española se observa que el parque vehicular ha aumentado un 84,8% en el período 1993-2017, y un 8,6% entre 2007-2017. Pese a lo anterior, en la tabla 4, se observa que el número de accidentes aumentó sólo un 1,7% para el período 2007-2017. De igual forma, de acuerdo a los datos de la DGT, con posterioridad a la implementación del CTDA, tanto el número de accidentes y fallecidos por cada 10.000 vehículos disminuyeron, un 6,1% y 53,9% respectivamente. Igual tendencia se observa – en el mismo período - en el número de fallecidos y heridos por cada 1.000 accidentes, registrándose un 52,6% y un 4,0%, respectivamente.

**Tabla 4.** Tasa de accidentes y víctimas en España. Período 1993 – 2017.

<b>Año</b>	<b>Parque de vehículos</b>	<b>Accidentes con víctimas</b>	<b>Accidentes por 10.000 veh. parque</b>	<b>Fallecidos por 10.000 veh. parque</b>	<b>Fallecidos por cada 1.000 accidentes</b>	<b>Heridos por cada 1.000 accidentes</b>	<b>Fallecidos por 10.000 habitantes</b>
1993	17.809.987	79.925	45	3,6	80	1.466	1,6
1994	18.218.924	78.474	43	3,1	72	1.449	1,4
1995	18.847.245	83.586	44	3,1	69	1.453	1,5
1996	19.542.104	85.588	44	2,8	64	1.451	1,4
1997	20.286.408	86.067	42	2,8	65	1.455	1,4
1998	21.306.493	97.570	46	2,8	61	1.449	1,5
1999	22.411.194	97.811	44	2,6	59	1.461	1,4
2000	23.284.215	101.729	44	2,5	57	1.472	1,4
2001	24.249.871	100.393	41	2,3	55	1.490	1,3
2002	25.065.732	98.433	39	2,1	54	1.493	1,3
2003	25.169.452	99.987	40	2,1	54	1.507	1,3
2004	26.432.641	94.009	36	1,8	50	1.472	1,1
2005	27.657.276	91.187	33	1,6	49	1.456	1
2006	29.054.061	99.797	34	1,4	41	1.437	0,9
2007	30.318.457	100.508	33	1,3	38	1.418	0,9
2008	30.969.224	93.161	30	1	33	1.406	0,7
2009	30.855.969	88.251	29	0,9	31	1.416	0,6
2010	31.086.035	85.503	28	0,8	29	1.407	0,5
2011	31.269.081	83.027	27	0,7	25	1.393	0,4
2012	31.203.203	83.115	27	0,6	23	1.394	0,4
2013	30.916.836	89.519	29	0,5	19	1.393	0,4
2014	30.976.047	91.570	30	0,5	18	1.383	0,4
2015	31.389.683	97.756	31	0,5	17	1.375	0,4
2016	32.106.520	102.362	32	0,6	18	1.372	0,4
2017	32.929.004	102.233	31	0,6	18	1.361	0,4
<b>Var. (%)</b> <b>1993 -</b> <b>2017</b>	<b>84,8%</b>	<b>27,9%</b>	<b>-31,1%</b>	<b>-83,3%</b>	<b>-77,5%</b>	<b>-7,1%</b>	<b>-75,0%</b>
<b>Var. (%)</b> <b>2007 -</b> <b>2017</b>	<b>8,6%</b>	<b>1,7%</b>	<b>-6,1%</b>	<b>-53,9%</b>	<b>-52,6%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>-55,5%</b>

Fuente: Dirección General del Tránsito (DGT)

## II. Francia

### a) Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT)

Francia fue uno de los primeros países en implementar un sistema de tratamiento de infracciones automático. Particularmente, el año 2003 se creó el Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT), el cual tenía como objetivo disminuir los 105.500 siniestros de tránsito carretero, y las 7.655 muertes asociadas en el año 2002.

De acuerdo al portal del *French road safety observatory*, por consecuencia del CNT, el año 2006 hubo menos de 5.000 muertes, y una reducción del 51% en la mortalidad durante la década.

Concretamente, el Organismo Nacional de Francia para el Procesamiento Automatizado de Infracciones (“Agence nationale de traitement automatisé des infractions”, ANTAI) se creó con el fin de contribuir a la modernización del Estado, ahorrar costos, aumentar la confiabilidad del proceso, así como la equidad entre infractores (ITF, 2017). En términos operativos, dicho organismo asegura el procesamiento automatizado de la correspondencia con las infracciones, luego de detectada una infracción de tránsito por parte de un sistema automatizado.

Al igual que en el caso español, en Francia se utilizan distintos tipos de radares. Uno de estos es el *radar de velocidad fijo*, que controla la velocidad de los conductores en las zonas más peligrosas o accidentadas, contribuyendo al objetivo de reducir la velocidad y la frecuencia de accidentes viales<sup>3</sup>. Además, se cuenta con un *radar inteligente* que permite distinguir entre distintas categorías de vehículos; *radar de velocidad móvil* que es colocado en un vehículo detenido y posicionado al borde de la carretera para detectar y registrar los excesos de velocidad; *radar móvil autónomo* con el cual se permite garantizar un control de velocidad adaptado a las zonas de obra, en que los límites de velocidad son raramente respetados; *radar de tramo o velocidad media* para controlar un tramo de carretera de varios kilómetros entre dos puntos; *radar en semáforo* que localiza y registra infracciones cometidas en los semáforos; *radar móvil de nueva generación*, que es colocado a bordo de un vehículo sin ningún tipo de distintivo, conducido por gendarmes o policías, y fotografía sin flash visible y en marcha a todos los vehículos con exceso de velocidad; y los denominados *radares pedagógicos* que informan a los conductores de su velocidad sin sancionarles.

Según lo reportado por ANTAI, a febrero de 2017, existían 2.046 radares de velocidad fijos desplegados, a los que se agregan 382 radares inteligentes; 501 radares de velocidad móviles, 209 radares autónomos, 101 radares de tramo, 706 radares en semáforos; 383 vehículos con radar móvil de nueva generación y 882 radares pedagógicos.

Definidas las multas, el modelo establece que éstas pueden ser apeladas en determinados casos: robo, destrucción, usurpación, vehículo donado o vendido; identificación del conductor real del vehículo prestado o alquilado; impugnación de la veracidad de la infracción.

## **b) Análisis de cifras de accidentes y fallecidos por accidentes de tráfico**

<sup>3</sup> En este caso se considera un margen de error técnico de 5 km/h para límites de hasta 100 km/h o de 5% para límites superiores.

Según reporta la OCDE, en base al informe de *ITF Transport Statistics: Road accidents*, tras el mayor número de fallecidos del año 1972 (18.113), Francia ha registrado un descenso sostenido. Concretamente, en el período 1970 a 2017 pasó de 16.445 a 3.448 fallecidos (ver gráfico 2), equivalente a una disminución del 79,0%. En el año 2003, período a partir del cual se implementó el CNT, se registraron 6.058 fallecidos, lo cual representó una disminución del 20,9% respecto al año anterior<sup>4</sup>. Por último, la cifra registrada el 2017, corresponde a una disminución del 55,0%, respecto a lo observado el año 2002.

**Gráfico N°2.** Evolución de los fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas, Francia.



**Nota:** Se entiende como fallecido a aquella persona que falleció dentro de los 30 días de un accidente de tránsito. Antes de 2005, las muertes se contabilizaron dentro de los seis días. Para comparaciones internacionales, se aplica un factor de corrección de 1.069 para los años anteriores a 2005

**Fuente:** Elaboración propia en base a OCDE (*ITF Transport Statistics: Road accidents*)

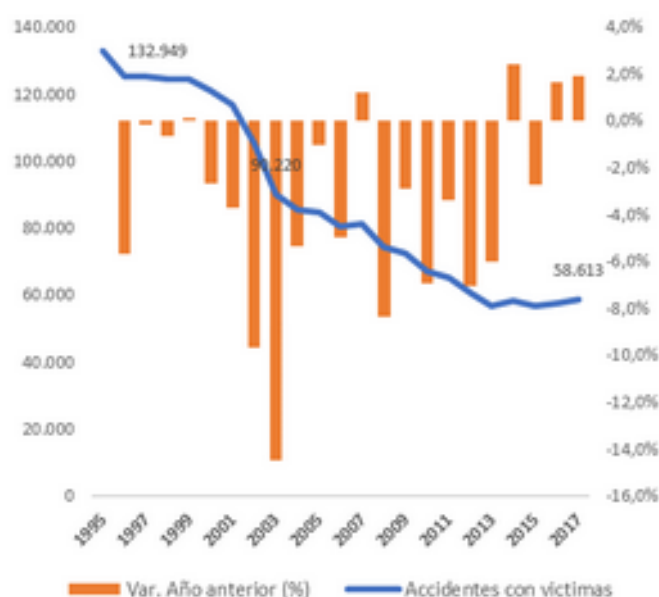
### Número de accidentes con víctimas

Ahora bien, si se analiza el número de accidentes con víctimas, se aprecia un importante descenso del 55,9% entre 1995 a 2017, al pasar desde 132.949 a 58.613. Como se reporta en la tabla 4, el año 2003 – período en que se implementó el CNT- el registro de accidentes con víctimas fue igual a 90.220, marcando un descenso del 14,5% respecto al año anterior. Si bien en los años anteriores no se volvieron a registrar descensos tan pronunciados, la cifra del 2017 corresponde a un descenso del 44,4% respecto a lo registrado el año 2002. Pese a lo anterior, se destaca que durante los años 2016 y 2017 se ha registrado un aumento en el número de accidentes. En el siguiente gráfico, se observa el número de accidentes con víctimas y la variación porcentual de dicha cifra respecto al año anterior.

**Tabla 4.** Número de accidentes con víctimas en Francia, período 1995 – 2017.

<sup>4</sup> Cabe destacar que el año 2002 se había logrado reducir el número de fallecidos en un 6,2% respecto a lo registrado en el año 2001.

Años	Accidentes con víctimas	Variación respecto al año anterior	
		(Q)	(%)
1995	132.949	-	-
1996	125.406	-7.543	-5,7%
2002	105.470	-11.275	-9,7%
2003	90.220	-15.250	-14,5%
2004	85.390	-4.830	-5,4%
2005	84.525	-865	-1,0%
2006	80.309	-4.216	-5,0%
2007	81.272	963	1,2%
2008	74.487	-6.785	-8,3%
2009	72.315	-2.172	-2,9%
2010	67.288	-5.027	-7,0%
2011	65.024	-2.264	-3,4%
2012	60.437	-4.587	-7,1%
2013	56.812	-3.625	-6,0%
2014	58.191	1.379	2,4%
2015	56.603	-1.588	-2,7%
2016	57.522	919	1,6%
2017	58.613	1.091	1,9%
Var. (%) 95 - 17	-55,9%		
Var. (%) 03 - 17	-44,4%		



**Nota:** Se considera un accidente con víctimas a cualquier accidente que involucre al menos un vehículo de carretera en movimiento en una vía pública o privada a la que el público tenga derecho de acceso, dando como resultado al menos una persona lesionada o muerta. Un suicidio o un intento de suicidio no es un accidente. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio causan lesiones a otro usuario de la carretera, el incidente se considera un accidente con lesiones.

**Fuente:** Elaboración propia en base a OCDE (*ITF Transport Statistics: Road accidents*)

### Número de víctimas a consecuencia de accidentes de tránsito.

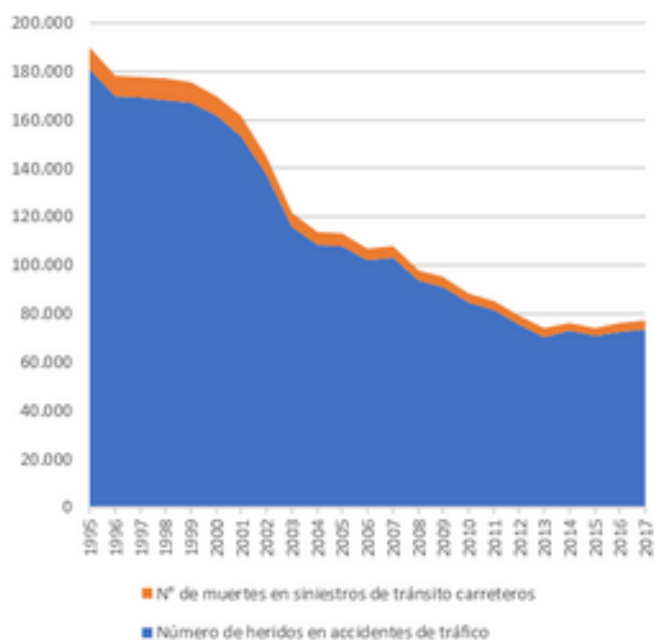
Para el análisis de los datos, también es de interés el número de víctimas producto de los accidentes registrados. Como se observa en la tabla 5, al igual que el número de fallecidos, el número de heridos ha presentado un importante descenso.

Entre 1995 y 2017, el número de heridos disminuyó en 107.279 víctimas, siendo un 59,3% menos. Ahora bien, si se considera el período de implementación del CNT, entre 2002 y 2017, el número de víctimas heridas se redujo en 63.781, siendo equivalente al 46,4%. Como se comentó anteriormente, el número de fallecidos también registró una importante baja, disminuyendo en 4.207 personas desde el año 2003, intervalo desde el cual se implementó el CNT. Por otra parte, si se considera el índice de letalidad<sup>5</sup>, definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas, éste se ha reducido desde el año 2002.

<sup>5</sup> Este corresponde al (número de fallecidos/número de víctimas)x100

**Tabla 5.** Número de víctimas heridas y fallecidas, Francia (1995 – 2017).

Años	Nº Heridos	Nº fallecidos	Índice de Letalidad
1995	180.924	8.891	4,9
1996	169.656	8.541	5,0
2002	137.426	7.655	5,6
2003	115.602	6.058	5,2
2004	108.366	5.593	5,2
2005	108.076	5.318	4,9
2006	102.125	4.709	4,6
2007	103.201	4.620	4,5
2008	93.798	4.275	4,6
2009	90.934	4.273	4,7
2010	84.461	3.992	4,7
2011	81.251	3.963	4,9
2012	75.851	3.653	4,8
2013	70.607	3.268	4,6
2014	73.048	3.384	4,6
2015	70.802	3.461	4,9
2016	72.645	3.477	4,8
2017	73.645	3.448	4,7
Var. (%) 95 - 17	-59,3%	-61,2%	-61,2%
Var. (%) 03 - 17	-46,5%	-55,1%	-15,9%



Fuente: Elaboración propia en base a OCDE (*ITF Transport Statistics: Road accidents*)

Por último, al igual que en el caso español, a continuación se presentan cifras referentes al volumen del parque de vehículos, accidentes con víctimas, la razón correspondiente a los accidentes y fallecidos por cada 10.000 vehículos y por cada 1.000 accidentes, respectivamente.

En lo particular, se destaca que el parque automotriz ha aumentado un 25,6% para el período 1995 - 2017, y en un 10,0% en el período posterior (2002 – 2017) a la implementación del Centro. Pese a lo anterior, en la segunda columna se observa que el número de accidentes con víctimas ha ido en un claro descenso, por ejemplo para el período 2002 – 2017, este disminuyó en un 44,4%. Por último, la tabla 6 reporta la misma tendencia en el resto de indicadores, accidentes y fallecidos por 10.000 vehículos, fallecidos y heridos por cada 1.000 accidentes, y en las correspondientes a fallecidos por cada 10.000 habitantes.

**Tabla 6.** Tasa de accidentes y víctimas. Período 1995 – 2017.

Años	Parque de vehículos	Accidentes con	Accidentes por 10.000	Fallecidos por 10.000	Fallecidos por cada	Heridos por cada	Fallecidos por 10.000
------	---------------------	----------------	-----------------------	-----------------------	---------------------	------------------	-----------------------

		victimas	veh. parque	veh. parque	1.000 accidentes	1.000 accidentes	habitantes
1995	31.758.399	132.949	41,9	2,8	66,9	1360,9	1,5
1996	31.867.564	125.406	39,4	2,7	68,1	1352,9	1,5
1997	28.412.977	125.202	44,1	3,0	67,4	1350,8	1,5
1998	32.055.959	124.387	38,8	2,8	71,7	1351,1	1,5
1999	34.192.136	124.524	36,4	2,5	68,2	1342,0	1,5
2000	34.943.916	121.223	34,7	2,3	66,6	1333,7	1,4
2001	35.615.236	116.745	32,8	2,3	69,9	1314,9	1,4
2002	36.264.612	105.470	29,1	2,1	72,6	1303,0	1,3
2003	36.588.367	90.220	24,7	1,7	67,1	1281,3	1,0
2004	36.607.582	85.390	23,3	1,5	65,5	1269,1	0,9
2005	36.602.308	84.525	23,1	1,5	62,9	1278,6	0,9
2006	36.619.505	80.309	21,9	1,3	58,6	1271,7	0,8
2007	37.150.544	81.272	21,9	1,2	56,8	1269,8	0,7
2008	37.757.591	74.487	19,7	1,1	57,4	1259,3	0,7
2009	37.144.871	72.315	19,5	1,2	59,1	1257,5	0,7
2010	38.975.764	67.288	17,3	1,0	59,3	1255,2	0,6
2011	40.255.693	65.024	16,2	1,0	60,9	1249,6	0,6
2012	40.186.141	60.437	15,0	0,9	60,4	1255,0	0,6
2013	40.461.659	56.812	14,0	0,8	57,5	1242,8	0,5
2014	40.552.294	58.191	14,3	0,8	58,2	1255,3	0,5
2015	40.260.842	56.603	14,1	0,9	61,1	1250,9	0,5
2016	40.088.021	57.522	14,3	0,9	60,4	1262,9	0,5
2017	39.890.834	58.613	14,7	0,9	58,8	1256,5	0,5
Var. (%)							
1995 - 2017	25,6%	-55,9%	-64,9%	-69,1%	-12,0%	-7,7%	-65,3%
Var. (%)							
2002 - 2017	10,0%	-44,4%	-49,5%	-59,1%	-18,9%	-3,6%	-58,4%

**Nota:** Los accidentes de tráfico se miden en función del número de personas heridas y las muertes causadas por accidentes de tráfico, ya sea de forma inmediata o dentro de los 30 días posteriores al accidente, y excluyendo los suicidios relacionados con el uso de vehículos motorizados. Un vehículo automotor de carretera es un vehículo de carretera equipado con un motor como único medio de propulsión y que normalmente se utiliza para transportar personas o mercancías, o para remolcar, en la carretera. Esto incluye autobuses, autocares, trolebuses, tranvías (tranvías) y vehículos de carretera utilizados para transportar mercancías y transportar pasajeros. Los vehículos automotores de carretera se atribuyen a los países en los que ocurren.

**Fuente:** Elaboración propia en base a cifras de la ITF, OCDE y el French Road Safety Observatory.

## Presentación Movimiento Contra el Exceso de Velocidad Letal (MEL)

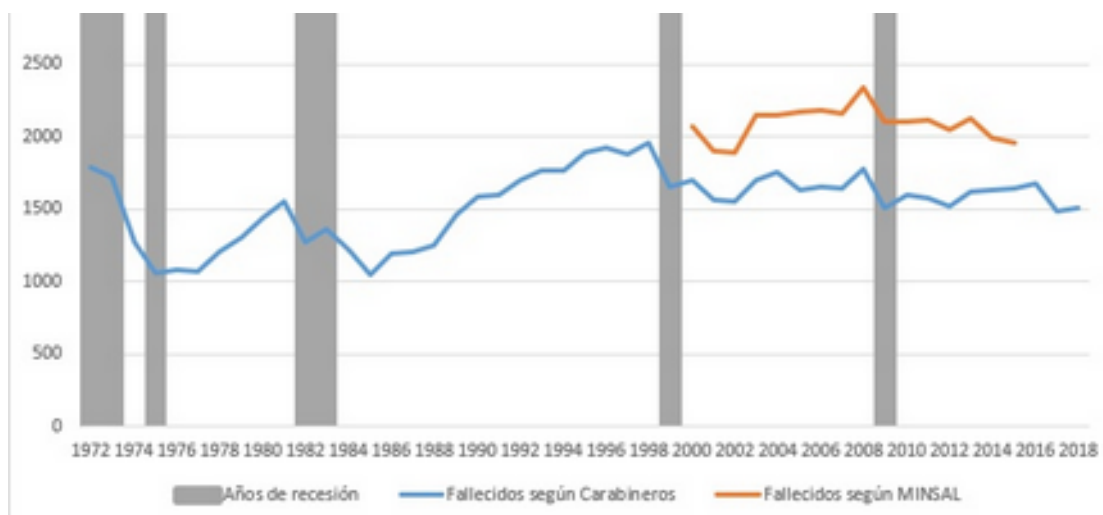
### Seguridad Vial en Chile - Cifras

Cerca de 2000 fallecidos y 60.000 heridos cada año.

En 2016, según el Ministerio de Salud, los siniestros de tránsito fueron la primera causa de muertes de personas entre 5 a 34 años de edad.

En 2015, Chile fue el país de la OECD con la peor tasa de mortalidad, 12.4 fallecidos por cada 100 000 habitantes.

Víctimas Fatales – Tendencia largo plazo



### Víctimas Fatales – Tendencia largo plazo

Los rasgos sobresalientes del gráfico anterior son los siguientes:

El número de víctimas fatales muestra una tendencia oscilante en el tiempo, pero estable.

Las bajas pronunciadas de víctimas coinciden con los años de recesión económica. Este pareciera ser el principal factor que impulsa el ciclo descendente de las fatalidades, poniendo de manifiesto la incapacidad de las políticas públicas en la materia por más de cuarenta años.

Los países exitosos en la materia logran reducir el total de fatalidades de manera permanente en el tiempo. Por ejemplo:

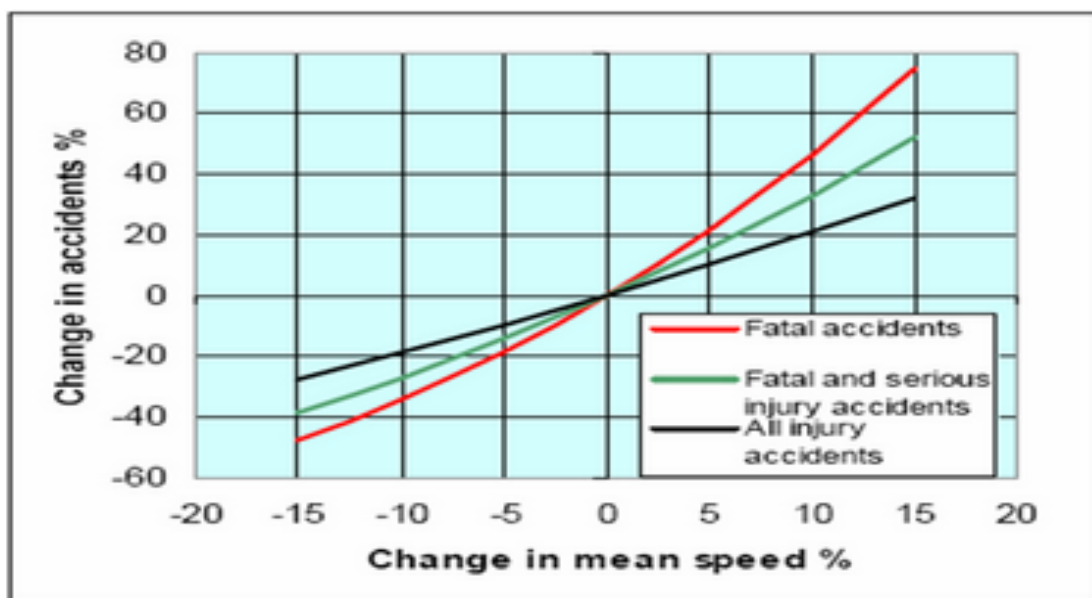
- Gran Bretaña, redujo su mortalidad vial de 7.700 (año 1972) a 1.792 (año 2015) y

- España, de 9.344 (año 1989) a 1.810 (año 2016).

Chile debe reducir, de manera significativa, el número de personas que fallecen en siniestros viales

### Riesgo del exceso de velocidad

Evolución del riesgo de la velocidad



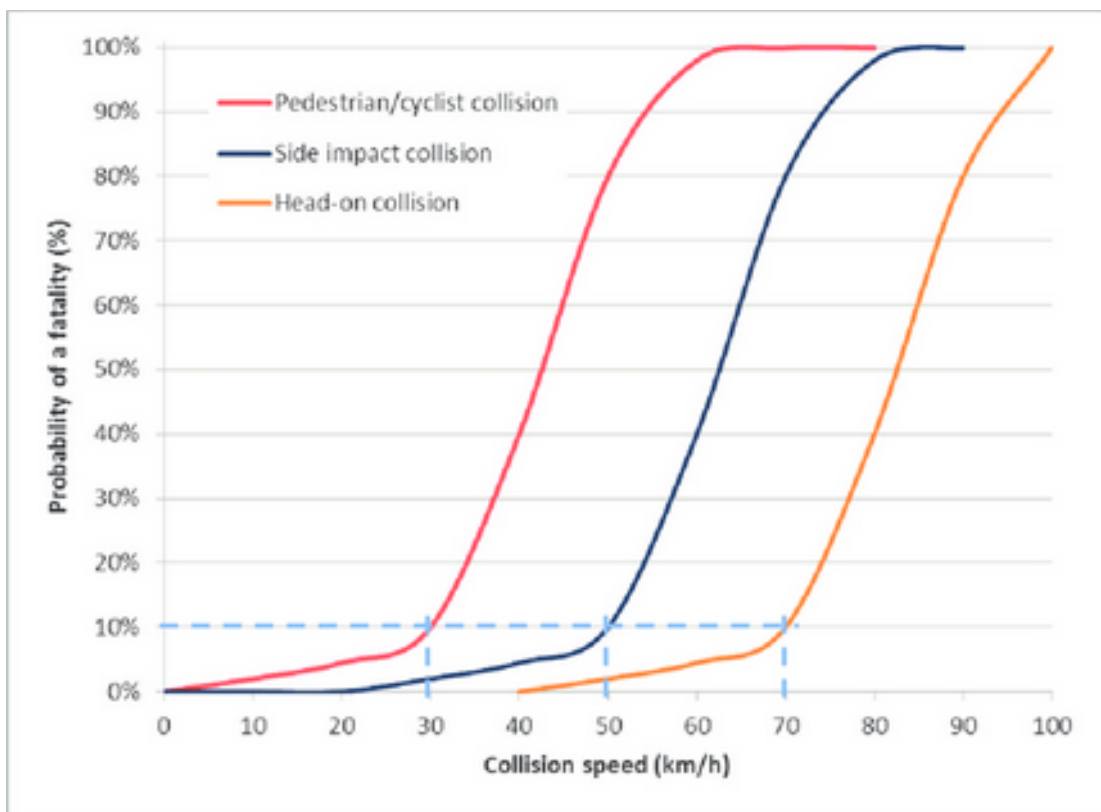
Fuente: Informe de la OCDE sobre Gestión de Velocidad - 2006

### Velocidades “seguras” - Fatalidades

- 30 km/h en zonas residenciales.

- 50 km/h en ciudades.

- 70 km/h en carretera sin separador central (fuente: Wramborgs 2005).



### Causas de muerte en el tránsito

El exceso de velocidad es la primera causa de muerte por siniestros de tránsito en Chile, con un estimado 572 muertes al año.



Fuente CONASET

### Situación del exceso de velocidad en Chile

Según un estudio de la CONASET, de 2014-2015:

- 5 de 10 conductores van a exceso de velocidad de manera permanente en zonas rurales.

- 4 de 10 conductores van exceso de velocidad de manera permanente en zonas urbanas.

### Control de Velocidad

Control de Velocidad – Experiencia Internacional

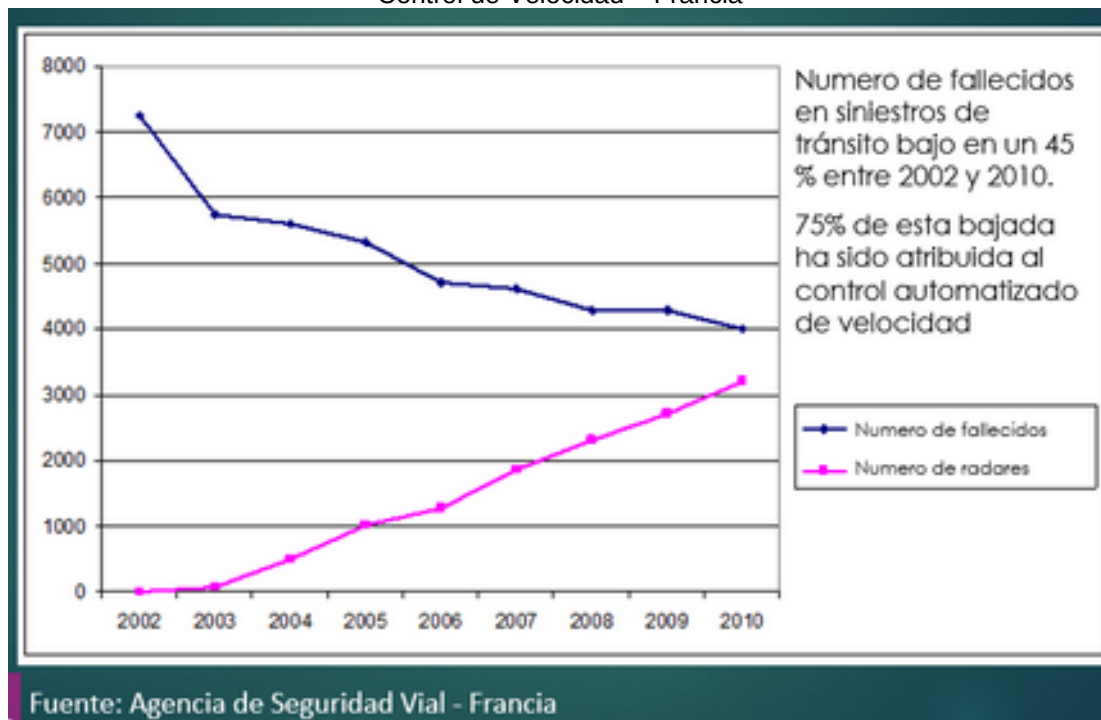
- **Francia:** Desde 2003 a 2010 ha salvado más de 14.000 vidas. 78% de reducción en siniestros de alta velocidad.

- **España:** Desde 2005 a 2010 se han salvado más de 5.400 vidas. 42% de reducción en siniestros de alta velocidad.

- **México:** Desde 2006 a 2010 hubo reducción del 13% de las víctimas fatales por siniestros de tránsito.

Gran cantidad de estudios técnicos avalan la efectividad de la medida.

Control de Velocidad – Francia



### **Evaluación del impacto en Chile**

Un estudio, concluye que podrían reducirse en un 10% el número de fallecidos con un efectivo control de velocidad (Rizzi, L.I., Cumsille, S., Fresard, F., Gazmuri, P. y Muñoz, J.C. (2011) Cost-effective measures for reducing road fatalities in the short term. *Transport Reviews* 31, 1-24).

Lo anterior, representa 200 personas al año, es decir, 4 personas a la semana.

Chile no puede darse el lujo de no contar con una ley moderna de control de velocidad.

### **Fotorradars en Chile**

En Chile, el control de velocidad mediante cámaras se aplicó a fines de los 90 y principios de 2000.

Esta medida fue muy discutida y discontinuada en 2002.

El debate que llevó a la discontinuidad se centró en temas relacionados con su implementación y operación, pero, lamentablemente, no se prestó suficiente atención a la efectividad de la medida.

Así, existen estudios que concluyen que el 'fotorradar' contribuyó a reducir siniestros (Rizzi, L.I. (2003) Fotorradars y seguridad vial: un análisis empírico bayesiano. *Actas XI Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*, 529 – 542, Santiago. Paredes, R.D., Rizzi, L.I. y Valenzuela, J. (2006) ¿Cazabobos o Salvavidas? La economía política de los fotorradars en Chile. *Estudios de Economía* 33, 97-115).

### **Proyecto CATI y propuestas de cambios**

#### **Beneficios:**

- Seguridad Vial.
- Mejor cobertura de la fiscalización de las infracciones a la Ley de Tránsito.

- Posibilita el pago de la infracción de manera rápida, después de cometida la infracción, a fin de que se cambie la conducta contravencional.

- Salvar vidas.

**Transparencia:**

- Los radares serán indicados.

- Metodología para la ubicación de los radares será fijada reglamentariamente.

**Justicia:**

- Con la automatización, existe menor posibilidad de corrupción o de tratos especiales.

**Principales cambios en la indicación sustitutiva de junio 2018**

CATI ya no es un servicio público con personalidad jurídica y patrimonio propio. Es una División del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Se aprovechan recursos y experiencia del Programa Nacional de Fiscalización. Mejor implementación

El CATI ya no detecta sólo infracciones por velocidad, sino otras como restricción vehicular o uso de pistas exclusivas, lo que contribuye a mejorar el transporte público y colaborar con el medio ambiente.

**Propuesta de cambios al proyecto CATI**

<b>Propuesta</b>	<b>Ventajas</b>
Permitir siempre la posibilidad de apelar	Mejor aceptación ciudadana
Añadir el cruce rojo en semáforo	Mejor seguridad vial
Que los fondos recaudados vayan a organismos estatales de seguridad vial (CONASET, departamento de seguridad vial del MOP, departamento de fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, etc.)	Mejor seguridad vial Mejor aceptación ciudadana (los fondos van a salvar más vidas)

**Propuesta de cambios al proyecto CATI**

<b>Propuesta</b>	<b>Ventajas</b>	<b>Artículo</b>
La ley debería contemplar la posibilidad de disponer de cámaras fijas falsas para generar una mayor sensación de control de velocidad (Francia)	Mejor cobertura	
La ley debería contemplar la posibilidad de indicar los fotorradars como una zona a controlar, en vez de indicar la ubicación de cada fotorradar, de manera individual	Mejor cobertura	5
La reincidencia de las infracciones graves debería ser considerada en un lapso de 2 años (contra 6 meses)	Mejor aprendizaje, alineado con la Ley de Tránsito y los sistemas de licencia por puntos	12

### **Urgencia e importancia**

- Cada semana de retraso significa 4 personas que se hubiesen salvado de fallecer.

- No más impunidad por el exceso de velocidad.

### **ESTRUCTURA DEL PROYECTO**

**Se divide en cinco Títulos, los que constan de 26 artículos permanentes y una disposición transitoria.**

**Título I “De la Fiscalización y el Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito” (artículos 1 al 3)**

**El artículo 1** dispone la creación, en la Subsecretaría de Transportes, de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. Así, se establece que el objeto de dicha repartición será de dar cumplimiento, a través de sus inspectores fiscales, a lo dispuesto en la presente ley y en el artículo 4 de la Ley de Tránsito, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile, los inspectores municipales y a los inspectores fiscales de Obras Públicas.

**El artículo 2**, a su turno, enlista las funciones que le corresponderán a la citada División, las que se pasan a describir.

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Ejercer las demás atribuciones señaladas en esta ley.

**El artículo 3**, por su parte, establece que las comunicaciones o notificaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata esta ley podrán realizarse por medios físicos o electrónicos **(inciso primero)**.

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

A continuación, se ordena que todas las comunicaciones que se realicen por medios electrónicos deban 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, a su reglamento y a lo que otras leyes dispongan sobre el particular **(inciso tercero)**.

En seguida, se establece que la referida Subsecretaría disponga de un sistema electrónico que permita a los dueños de vehículos motorizados ingresar, de manera voluntaria, información para efectos de realizar comunicaciones electrónicas, tales como dirección de correo electrónico, número de teléfono móvil u otros datos similares **(inciso cuarto)**.

Por último, se atribuye al citado órgano público el deber de mantener, en su sitio electrónico, información actualizada para los propietarios de los vehículos sobre las contravenciones detectadas de acuerdo con esta iniciativa, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 19.628, sobre protección a la vida privada. En tal sentido, se fija que las publicaciones electrónicas se realizarán de manera de impedir el tratamiento y acceso masivo de tales datos **(inciso quinto)**.

## **Título II “De la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito” (artículos 4 al 7)**

**El artículo 4**, consagra que la Subsecretaría en cuestión, por medio de la División antes mencionada, deba informar a los infractores respecto de las contravenciones de tránsito detectadas, de conformidad a esta iniciativa, 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 tal órgano público **(inciso primero)**.

Luego, se dispone que el Subsecretario de Transportes, mediante resolución administrativa, pueda delegar en el Jefe de la División en referencia, el envío de las notificaciones, denuncias y comunicaciones a las que hace referencia esta ley, quien deberá firmar “por Orden del Subsecretario” **(inciso segundo)**.

**El artículo 5**, contempla que las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad con lo establecido en el proyecto, deben estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII de la Ley de Tránsito, debiendo, asimismo, entregarse información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación **(inciso primero)**.

A continuación, se otorga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones potestad reglamentaria para establecer 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 los términos fijados por el cuerpo reglamentario en cuestión **(inciso segundo)**.

**El artículo 6**, ordena que los requerimientos técnicos, de fiabilidad y certeza que deban cumplir los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, sean especificados, de igual forma, por un reglamento de la Secretaría de Estado sectorial. Tales requerimientos fijarán las condiciones de utilización de dichos artefactos y los controles que deban realizarse durante la vida útil de los mismos para verificar su correcta operación.

**El artículo 7**, por su parte, dispone que las actividades de fiscalización podrán realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil, debiendo entregarse, en forma previa, información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación de tales equipos **(inciso primero)**.

A su vez, se indica que los equipos instalados para el cumplimiento de las funciones de control estarán conectados mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua, regular y segura de la información registrada **(inciso segundo)**.

**Título III “De la detección y notificación de las infracciones de la Ley de Tránsito y la denuncia ante el juzgado de policía local” (artículos 8 al 20)**

**El inciso primero del artículo 8**, radica en la Subsecretaría de Transportes el deber de notificar, al propietario de un vehículo motorizado, respecto de 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.

**El inciso segundo de esta disposición**, establece que lo señalado en el inciso precedente es sin perjuicio de lo fijado en el artículo 12, que se analizará más adelante.

Finalmente, se contempla que, para los efectos del proyecto, los inspectores fiscales de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de infracciones de Tránsito tendrán el carácter de ministros de fe (**inciso tercero**).

**El artículo 9**, consagra que la notificación a que se refiere 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.

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.

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

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

**El artículo 10**, por su parte, fija el contenido que deberá contener la notificación en examen, a saber:

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.

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

**El inciso primero del artículo 12**, ordena a la Subsecretaría de Transportes, en los casos que a continuación se describirán, remitir los antecedentes de las contravenciones detectadas al juzgado de policía local competente. Se hace presente que en estas hipótesis no será posible realizar el pago anticipado de la multa:

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

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

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

En esa línea, se reitera que, ante estos episodios, la Subsecretaría, al detectar la infracción, deberá ponerla en conocimiento del juzgado de policía local competente, y remitirle todos los antecedentes y medios de prueba **(inciso segundo)**.

**El artículo 13**, a su turno, determina el procedimiento de reclamación frente a las infracciones en comento, fijando que la impugnación de la sanción aplicada podrá efectuarse dentro del plazo de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes, pudiendo gestionarse por medios electrónicos. Asimismo, se dispone que tal reclamación sólo podrá fundarse en 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.

**El artículo 14**, por su parte, ordena que la Subsecretaría se pronuncie de la impugnación en el plazo de veinte días,

contado desde la presentación de la reclamación. En caso de que ésta se acoja, dicho organismo dejará sin efecto la multa cursada. Por el contrario, en la hipótesis en que sea rechazada, se comunicará de ello al infractor, quien tendrá el plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja **(inciso primero)**.

En seguida, se dispone que, de no verificarse el pago de la sanción en el plazo de veinte días contado desde la fecha de su notificación, o del plazo de cinco días contado desde la notificación del rechazo de la impugnación de la multa, la Subsecretaría deberá comunicar la infracción impaga para ser anotada en el Registro de Multas de Tránsito no Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación **(inciso segundo)**.

**El artículo 15**, a su turno, establece que, dentro del término de veinte días hábiles, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no se hubiere pronunciado sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del artículo precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local, a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes, a través del acceso electrónico que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante 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 **(inciso primero)**.

Luego, se ordena, al juzgado de policía correspondiente, comunicar la resolución de estas reclamaciones al referido órgano público, dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada la misma, mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito, y, asimismo, si se absolviera respecto de la multa aplicada, al Registro de Multas No Pagadas del Servicio de Registro Civil, para los efectos pertinentes **(inciso segundo)**.

**El artículo 16**, dispone que, en los supuestos indicados en el artículo 12, previamente analizado, la Subsecretaría 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 **(inciso primero)**.

En tal sentido, se añade que se deberá notificar una copia de la referida denuncia 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 **(inciso segundo)**.

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

**El artículo 18**, establece que los pagos anticipados que se realicen en virtud de lo prescrito en este proyecto deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad **(inciso primero)**.

A su vez, luego se dispone que 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 **(inciso segundo)**.

Por último, se fija que, sin perjuicio de lo anterior, 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 Orgánica Constitucional de Municipalidades **(inciso tercero)**.

**El artículo 19**, consagra que, para los efectos de la presente iniciativa, será competente el juzgado de policía local de la comuna en que se hubiese cometido la infracción.

**El artículo 20**, regula que los plazos establecidos en el proyecto son de días hábiles, entendiéndose, por el contrario, como inhábiles los días sábado, domingo y festivos **(inciso primero)**.

Luego, se contempla la posibilidad de que, ante errores manifiestos en el procedimiento establecido en esta iniciativa, los infractores puedan formular alegaciones fundadas y aportar los documentos, en los mismos términos y forma dispuestos en los artículos 13 y 15, antes examinados **(inciso segundo)**.

**Título IV “Otras disposiciones” (artículos 21 y 22)**

**El artículo 21**, ordena que el tratamiento de los datos personales que se realice por la red de dispositivos, particularmente las imágenes y la geolocalización, captados por los equipos de registro y detección de infracciones regulados en esta ley, se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a las transferencias electrónicas de datos, seguridad en el tratamiento y el respeto al principio de finalidad, conforme al cual los datos almacenados y tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y no podrán ser cedidos a terceros bajo ningún título, salvo en el caso de cesión de datos al juzgado de policía local respectivo u otros casos excepcionales previstos en el proyecto.

**El artículo 22**, prescribe que si, 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 IV “Modificaciones legales” (artículos 23 a 26)**

**El artículo 23**, dispone de una serie de enmiendas a la Ley de Tránsito. A su turno, el **artículo 24**, contempla modificaciones a la Ley que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local. Finalmente, el **artículo 25**, consagra tres enmiendas al artículo 1 de la Ley que fija las plantas del personal de las Subsecretarías de Transportes y Telecomunicaciones y de la Junta de Aeronáutica Civil.

Por su parte, **el artículo 26**, faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a determinar, por la vía reglamentaria, su estructura organizativa interna, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado. Lo anterior, con sujeción a la planta de personal y la dotación máxima, fijando las denominaciones y funciones que correspondan a cada una de las unidades establecidas para el cumplimiento de las funciones que le sean asignadas.

#### **Disposición transitoria**

Por último, el **artículo transitorio del proyecto**, establece que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta iniciativa 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.

## DISCUSIÓN EN GENERAL

Se consigna que, durante el debate en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión recibió, además del Ejecutivo, a múltiples organizaciones y profesionales con expertise en la materia, para el análisis del proyecto, cuyas exposiciones se pasan a describir a continuación.

### Exposición de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, inició su presentación señalando que la iniciativa en referencia crea una unidad dentro de la Secretaría de Estado que encabeza, formalizando, de ese modo, el área de fiscalización de la Cartera, la que actualmente constituye una jefatura.

En concreto, agregó, el proyecto crea la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, dependiente de la Subsecretaría de Transportes, la que mediante una red digital -debidamente señalizada en las zonas de control-, se hará cargo de la detección y notificación a los infractores en caso de exceso de velocidad, restricción vehicular y uso de pistas exclusivas para el transporte público, entre otras hipótesis.

En seguida, pasó a explicar el contenido detallado de la iniciativa.

Así, indicó que, tal como lo señaló, se dispone el despliegue, en la aludida Subsecretaría, de la División en comento, cuestión recogida en el artículo 1 del proyecto, siendo, a su turno, sus funciones definidas con bastante detalle en el artículo 2.

A su turno, añadió, en el artículo 3 se establece el modo en que se practicarán las notificaciones que se emitan en cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones.

Por su parte, explicó que en los artículos 4 a 7, se consagra el funcionamiento de la red de dispositivos automatizados de registro de infracciones, además de fijarse las zonas en las cuales los mismos serán instalados, sus requerimientos técnicos y la metodología que se deberá emplear para tales efectos. Lo anterior, resaltó, sin perjuicio de las especificaciones que luego se detallen en el reglamento que se dicte.

Luego, prosiguió, en el artículo 8 del proyecto, se consagran las infracciones que serán detectadas por el centro automatizado, ya que el sistema permite verificar sólo a cierto tipo de contravenciones, cuya configuración pueda ser corroborada en una lógica binaria (sí o no), que resulte incuestionable (por ejemplo, exceso de velocidad o circulación en vías prohibidas).

A continuación, señaló que los artículos 9 y 10 fijan las reglas procedimentales aplicables al particular, así como también el contenido de las notificaciones que se realicen. Este punto, subrayó, fue bastante discutido en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados, habiéndose arribado a este respecto, en su opinión, a un texto decantado y razonable.

A su vez, agregó, en los artículos 11 y 18, se regula lo referente al pago anticipado de la multa, el plazo para ello y el destino de lo recaudado.

Por su parte, precisó que en los artículos 12, 16, 17 y 19, se definen los casos en los cuales se deberán remitir los antecedentes directamente al juzgado de policía local, determinando, de igual modo, el procedimiento aplicable en estas hipótesis. Lo anterior, ya que, reiteró, no todas las infracciones serán procesadas de manera automatizada, por lo que aquellas faltas que no se consideren en este ámbito, deberán ser resueltas por la judicatura de policía local, otorgando al inculpado la posibilidad de defender su posición ante el órgano jurisdiccional.

En seguida, añadió, en los artículos 13, 14 y 15, se contemplan los casos en que el infractor puede impugnar ante la Subsecretaría de Transportes, fijándose el proceso respectivo para ello.

Por último, en los artículos 23 y 24 se realizan modificaciones a la Ley de Tránsito, mientras que en el artículo 25 se efectúan enmiendas a la ley N° 19.254, que fija la planta del personal de la Subsecretaría de Transportes.

Finalmente, expresó que en el artículo primero transitorio del proyecto se determina el financiamiento de las medidas abordadas por la iniciativa, haciéndose cargo del mayor gasto fiscal que la misma irroga.

Posteriormente, pasó a explicar con mayor profundidad cada uno de los contenidos previamente descritos.

En lo referente a la creación de la División en cuestión, resaltó que el objetivo de la misma será dar cumplimiento, a través de los Inspectores Fiscales, a la Ley del Tránsito y sus reglamentos. Esto, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile, a los Inspectores Municipales y a los Inspectores Fiscales de Obras Públicas.

En efecto, explicó que se añadirá, a las tareas que actualmente existen y que se ejecutan por parte de la jefatura de fiscalización, el componente electrónico en este contexto, complementando las labores de control realizadas por otras autoridades.

En lo que respecta a las funciones de esta nueva repartición, señaló que ellas serán:

- Proponer planes y programas para la fiscalización y automatización de infracciones.

- Gestionar el sistema informático y administrativo para el tratamiento electrónico de las contravenciones.

- Mantener la operación y el desarrollo del equipamiento.

- Cursar infracciones a propietarios.

- Definir, organizar y publicar las zonas de control.

- Coordinar, con los órganos competentes, la instalación de equipos.

- Implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento de las normativas viales respectivas.

- Realizar el tratamiento de la información visual o audiovisual.

En este sentido, explicó que los funcionarios correspondientes, que actuarán como ministros de fe, desarrollarán sus labores sobre la base de imágenes depuradas, recolectadas a través de medios electrónicos.

Por otra parte, en lo que respecta a las notificaciones en este ámbito, explicó que las mismas podrán ser realizadas por medios físicos o electrónicos. Ello, añadió, ya que no todas las personas cuentan con un correo electrónico, sin perjuicio de estimar que lo ideal sería que, con el tiempo, toda persona cuente con una casilla virtual oficial para estos efectos.

No obstante lo expresado, agregó que, de igual modo, la Subsecretaría de Transportes podrá celebrar convenios con organismos públicos para obtener la información necesaria para notificar por medios digitales (email o celular). En tal sentido, resaltó que, por cierto, las diligencias que se efectúen de este modo deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley de firma electrónica simple y a lo que otras leyes dispongan.

Asimismo, prosiguió, la aludida Subsecretaría dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los dueños de vehículos ingresar, de manera voluntaria, información para efectos de realizar comunicaciones digitales, debiendo además mantener en su sitio web los datos actualizados sobre las contravenciones detectadas.

Posteriormente, en lo concerniente a la red de dispositivos automatizados de registro de infracciones que se pretende desplegar, señaló que se trata de un modelo adoptado desde otros ordenamientos, en los cuales se ha verificado una reducción de los siniestros viales y del número de fallecidos por accidentes de tránsito.

Así, destacó que, en los casos de España y Francia, dicha reducción ha alcanzado cifras cercanas al 30%.

De esa forma, explicó que los dispositivos en comento se ubican en puntos fijos o móviles, de acuerdo a razones técnicas. Por consiguiente, en las áreas de mayor peligrosidad, los artefactos estarán instalados de manera fija, mientras que, producto de los cambios de comportamientos que se observen en los desplazamientos en las ciudades, como resultado del dinamismo propio de las mismas, se dispondrán de aparatos móviles en aquellas zonas en donde se advierta un mayor riesgo de siniestralidad.

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

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

Por otro lado, en lo que respecta a las infracciones concretas que serán detectadas por el centro automatizado, indicó que dichas faltas responden a contravenciones por exceso de velocidad (artículos 145, 146 y 203 de la Ley de Tránsito), a la conducción con restricción vehicular en áreas urbanas (artículo 200 N° 35 de la Ley de Tránsito) y a la infracción de normas de transporte terrestre (artículo 201 N° 18).

En ese orden de cosas, destacó que el control efectivo del exceso de velocidad constituye el objetivo central del proyecto, ya que tal conducta se relaciona con cerca del 30% de los accidentes de tránsito con un desenlace fatal.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que la segunda hipótesis contribuirá a la fiscalización del cumplimiento de las medidas asociadas a la contaminación. Así, subrayó que desde que se dispuso la restricción vehicular por placa patente, se han cursado más de cuarenta mil infracciones por la inobservancia de esta medida, lo que da cuenta que la población ha sido poco sensible en estas materias. De ahí que la automatización en la detección de esta contravención, puede colaborar con mejorar la calidad del aire.

Por su parte, añadió, la tercera hipótesis impactará en la calidad y fluidez de los viajes en transporte público, evitando que haya interferencias no permitidas en sus desplazamientos, producto de, por ejemplo, el uso indebido de vías exclusivas.

Posteriormente, en lo relativo a las reglas procesales y contenido de las notificaciones sobre el particular, resaltó que se revisará que las imágenes den cuenta de la ocurrencia de alguna de las infracciones antes señaladas. Dicha captación, explicó, se hace a través de cámaras especiales, que permiten validar de manera sólida la ocurrencia efectiva de la falta, sin que haya margen de discusión, lo que habilita a cursar la infracción respectiva.

En esa línea, añadió, se ejecutarán las medidas conducentes para la identificación del móvil y de su propietario, lo que se

verificará a través del Registro de Vehículos Motorizados. En efecto, explicó que, en la experiencia internacional, el punto es resuelto con la determinación de la responsabilidad en el propietario, por lo que se notificará a quien figure como titular del móvil en el Registro de Vehículos Motorizados, la evidencia de haberse configurado alguna de las contravenciones en comento.

Además, se deberá informar las multas asociadas a las infracciones y los derechos, plazos y rebajas asociadas al pago anticipado.

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

A su turno, en lo que concierne al pago anticipado de la multa, explicó que el infractor que solvante la contravención luego de la notificación, en un plazo de veinte días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo de la infracción respectiva, con una rebaja de un 30%.

En tal sentido, señaló que los pagos anticipados que se realicen deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, siendo el 15% de lo recaudado destinado al Fondo Común Municipal y el resto a beneficio fiscal.

No obstante lo anterior, resaltó que lo obtenido por las multas impuestas por los juzgados de policía local, continuará afecto a lo dispuesto en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

A este respecto, indicó que si bien se discutió, en el primer trámite constitucional de la iniciativa, la creación de un Fondo de Fomento a la Seguridad Vial, mediante los recursos que ingresen por estos conceptos, lo cierto es que el proyecto no pretende generar nuevas fuentes de recaudación, sino que, por el contrario, persigue generar un cambio de comportamiento, por lo que, de lograr paulatinamente esta finalidad, la recaudación debiese disminuir progresivamente.

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

- Infracciones gravísimas.

- Cuando de la infracción se derivó un accidente o producción de daños a terceros.

- Cuando se verifiquen cinco o más infracciones graves en un plazo de seis meses.

Para tales efectos, precisó, será competente el juzgado de policía local de la comuna en que se cometió la infracción.

Así, añadió, la referida Subsecretaría, en estas hipótesis, procederá a denunciar en los términos que establece la ley.

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

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

Posteriormente, pasó a referirse respecto de los casos en los cuales el infractor podrá impugnar ante el citado órgano público:

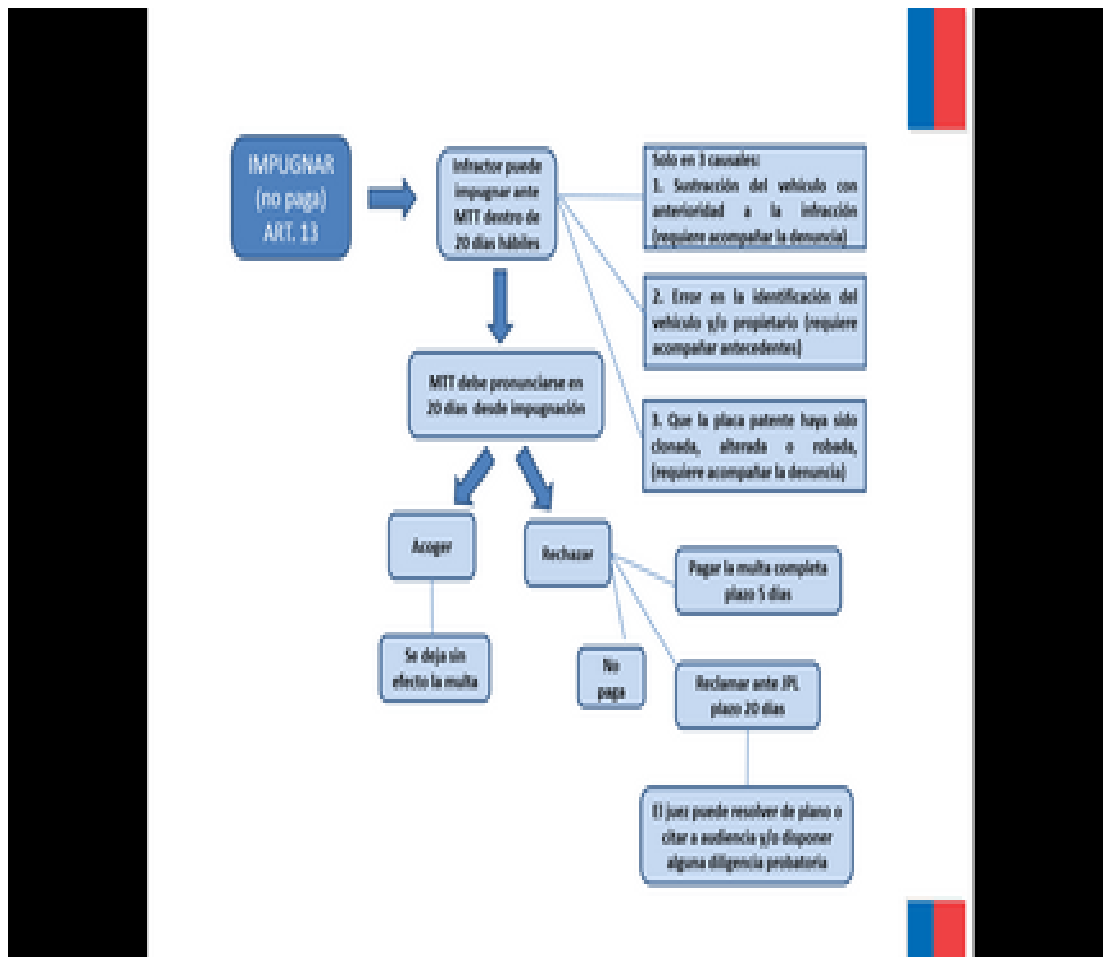
- Cuando el vehículo haya sido sustraído con anterioridad a la infracción (para lo que se requerirá acompañar la denuncia pertinente).

- Error en la identificación del vehículo o del propietario.

- Cuando la placa patente haya sido clonada, alterada o robada (requiere, asimismo, denuncia).

No obstante dicho listado, señaló que existe espacio para una eventual apertura de más causales, siempre que los antecedentes en que la impugnación se funde sean serios, de modo tal que permitan a la persona eximirse de la responsabilidad de la infracción.

En consecuencia, mediante el esquema que a continuación se exhibe, describió, en detalle, el proceso institucional previamente expresado.



Posteriormente, indicó las modificaciones introducidas por el proyecto a la Ley de Tránsito.

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

- Se elimina la posibilidad de que los vehículos nuevos puedan transitar por la vía pública, por un tiempo no superior a 5 días, sin patente, permitiéndolo exclusivamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas. Lo anterior,

producto de la problemática actual que existe al respecto, en donde se ha verificado un abuso en este ámbito, dirigido, principalmente a burlar el pago por el uso de las autopistas.

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

- Cuando tales sanciones deban ser aplicadas en relación con infracciones gravísimas, el propietario podrá individualizar ante el juez de policía local al conductor del vehículo al momento de la infracción.

Por su parte, precisó que en la ley N° 19.254, que fija las plantas del personal de la Subsecretaría de Transportes, se agregan dos cargos nuevos, correspondientes a un jefe de división y a un jefe de departamento.

Por último, explicó que, en el artículo primero transitorio, la iniciativa establece que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de la misma, 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.

**Luego de la presentación antes descrita, los Honorables señores Senadores efectuaron las siguientes preguntas y observaciones.**

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán,** consultó si el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones contará con la capacidad técnica para resolver las impugnaciones que se presenten en el plazo de veinte días, por lo que preguntó si existen estimaciones respecto del volumen de casos que se recibirán en tal sentido.

En seguida, indicó que se deben considerar los resguardos necesarios para las hipótesis en las cuales se infraccione al conductor de un vehículo del cual no es propietario, ya que precisamente será a este último a quien se multará.

Por último, expresó que se requiere abordar los casos en que se cometan errores en la identificación del móvil, ya que ello, además de ser injusto, implica, en muchas ocasiones, que el titular del vehículo deba desplazarse incluso a otras regiones para pagar la contravención, cuestión que, por cierto, le irroga una carga económica significativa.

Todas estas observaciones, agregó, deberán reflexionarse en el presente debate, a fin de soslayar las dificultades en la aplicación práctica de la iniciativa.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, afirmó que el proyecto reviste una significativa complejidad, ya que implica un cambio en el actual sistema de fiscalización, de control y sancionatorio, así como de los procedimientos asociados a tales funciones.

Además, añadió, se entregan atribuciones relevantes a funcionarios distintos de Carabineros de Chile, al alero de la División que se pretende crear.

Posteriormente, recordó que, bajo una lógica similar, fueron implementados en su oportunidad los fotorradares, los que resultaron ser ineficaces, siendo altamente cuestionados, a un punto tal que fueron finalmente eliminados.

Por consiguiente, agregó, más allá de los casos que se han verificado en otros países, configura una interrogante de fondo el instalar o no los dispositivos en comento, ya que los usuarios no cuentan con buenas experiencias al respecto, existiendo, en su opinión, un gran abuso hacia aquéllos.

A su turno, expresó que en España la reducción de los accidentes de tránsito se debió, mayormente, por las modificaciones que se efectuaron al modo de otorgamiento, suspensión y cancelación de las licencias de conducir, así de como las sanciones asociadas a este respecto.

A su vez, en lo referente al modelo de impugnaciones contemplado por la iniciativa, señaló que el mismo puede resultar engorroso en su aplicación práctica, lo que dificulta el resguardo del derecho de reclamación y defensa de las personas.

A continuación, manifestó que le llama la atención que, en un caso en que ocurra un siniestro vial, los antecedentes (entre ellos

la imagen captada) serán remitidos a los juzgados de policía local. En efecto, explicó que, si bien el sistema automatizado puede verificar una conducción a exceso de velocidad, tal hecho, de por sí, no permite concluir que ésa fue la causa del accidente. De lo contrario, añadió, entraríamos a fijar un régimen de presunciones que no admitirían prueba en contra, con independencia que la conducta sea o no el nexo causal que haya producido el siniestro.

Lo anterior, prosiguió, es sólo una muestra de las distintas situaciones que resultarían cuestionables al amparo del nuevo sistema que se cree necesario implementar.

En el mismo sentido, sostuvo que la nueva institucionalidad revestiría complejidades para su aplicación en zonas urbanas, por ejemplo, al momento de determinar si la circulación de un vehículo en una vía exclusiva para el transporte público se realizó de manera irregular o lo hizo solamente para ejecutar una maniobra de doblaje o porque no había otra alternativa disponible en ese momento.

Asimismo, observó que el particular, a su juicio, genera problemas de fiscalización, ya que funcionarios, distintos de Carabineros, tendrán que contar con las mismas atribuciones que estos últimos, a fin de dar fe de la supuesta infracción cometida.

Ello, a su entender, con la finalidad de que los servidores policiales se focalicen en combatir ilícitos de mayor gravedad. Por consiguiente, se deberán delimitar con precisión las potestades al respecto.

Por otra parte, cuestionó que se radique en el propietario la responsabilidad de conductas ejecutadas por el conductor del vehículo (cuando se trate de personas distintas), independiente que se le otorgue al primero el derecho de repetir en contra del segundo.

Lo anterior, entre otras cosas, porque se irán, eventualmente, acumulando y registrando infracciones en contra de una persona que no ha cometido irregularidad alguna.

En esa línea, explicó que, por ejemplo, en el transporte de carga, si bien es el propietario del vehículo quien responde civilmente por los daños ocasionados por éste, es el conductor quien es el responsable por las contravenciones que cometa en su conducción, estando claramente diferenciados ambos ámbitos.

A continuación, aseveró que se precisa revisar el impacto que generará el mayor rol del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en estas materias, en relación con las labores que actualmente desempeña Carabineros de Chile.

Asimismo, agregó, se requiere determinar las zonas de control apropiadas, a fin de que, por una parte, el conductor no evite intencionadamente la fiscalización para luego seguir infringiendo la normativa, y por otra, para que los límites de velocidad sean adecuados a la infraestructura vial que exista, a fin de evitar que se establezcan parámetros no pertinentes, cuya finalidad, muchas veces, es sólo permitir la aplicación de un mayor número de multas.

Todo lo señalado, destacó, necesita de reglas de competencia clara acerca del órgano jurisdiccional que, en definitiva, conocerá del asunto, ya que durante el trayecto de una persona, la misma transitará por una multiplicidad de comunas, debiendo saber con precisión a qué tribunal deberá acudir.

Finalmente, concluyó sosteniendo que se trata de una iniciativa legal considerablemente compleja, que, de no regularse adecuadamente, puede generar espacios para el abuso y la arbitrariedad, lo que se traduce en un mayor grado de indefensión por parte de los usuarios de las vías públicas. Por tales razones, solicitó al Ejecutivo que retire la suma urgencia interpuesta al proyecto.

**El Honorable Senador señor García Huidobro**, por su parte, expresó que siempre que se debaten proyectos como éste, se viene a la memoria la mala experiencia que se verificó en nuestro país con los fotorradars, dispositivos los cuales, a su juicio, sólo fueron regulados con la finalidad de otorgar más recursos a las Municipalidades.

En efecto, añadió, producto del repudio público que generaron tales artefactos, los mismos fueron finalmente eliminados.

De igual modo, recordó que, en una discusión paralela a la sostenida con ocasión de los citados aparatos, se debatió acerca del límite máximo en carreteras, el que, por sólo unos pocos votos, no fue fijado en 140 km/hr, elemento que se debe tener presente en el análisis del particular.

En seguida, recomendó normar con especial rigor el tratamiento de la información en este contexto, a fin de que se resguarden los derechos de privacidad que asisten a las personas.

Luego, expresó que, en algunos lugares de Santiago, ya se realiza el control automatizado de algunas materias (como por ejemplo, el tránsito en vías exclusivas), por lo que se debiese examinar la experiencia al respecto, a fin de analizar los beneficios y déficits que se han detectado a la fecha.

A continuación, coincidió con quien le antecedió en el uso de la palabra en lo referente a la conveniencia del retiro de la suma urgencia de la iniciativa, a fin de que la misma pueda ser discutida con la profundidad adecuada, atendida su complejidad.

Por su parte, manifestó sus reparos a que se suprima el plazo de cinco días para que los nuevos vehículos cuenten con placa patente, en tanto el mismo ser un intervalo razonable especialmente para los traslados de los móviles a regiones.

Posteriormente, recomendó que los dispositivos en comento no se desplieguen como verdaderos “cazabobos”, con una finalidad de recaudación más que de cambio de comportamiento, por lo que estimó que se requerirá contar con señalética clara que prevenga de la operación remota de tales artefactos.

Por último, señaló que los nuevos inspectores del Ministerio, además de los controles automatizados que se incorporen, debiesen conllevar a que se destine un menor número de funcionarios policiales a las labores de control vial, a fin de que los mismos sean destinados a la prevención y persecución penal de ilícitos de mayor gravedad.

Finalmente, solicitó el acuerdo de la Comisión para solicitar a la Excelentísima Corte Suprema un pronunciamiento general respecto de los tópicos abordados por el proyecto.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, coincidió con quien le precedió en el uso de la palabra, respecto de la necesidad de que el máximo tribunal emita su opinión acerca del proyecto de ley en examen, por lo que sometió a votación dicha solicitud.

**La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), García Huidobro, Pizarro y Soria, acogió tal petición.**

**En consecuencia, el requerimiento de información previamente descrito, fue remitido por medio del Oficio N° 102/TT/2019 de la Comisión, de fecha 10 de julio de 2019.**

Por su parte, el **Honorable Senador señor Soria**, planteó que el particular, al igual como lo son las carreteras, debe ser considerado como una materia de Estado, a fin de que se regule bajo un sistema nacional, que permita su operación de manera remota, siendo las infracciones que se cursen procesadas en la misma lógica (en sede administrativa desde el nivel central), salvo aquellas cuyo conocimiento corresponda a la judicatura de policía local.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, a su turno, recalcó que las infracciones que llevan aparejada la suspensión de licencia siempre serán de competencia de los juzgados de policía local, siendo sólo las contravenciones que no ameritan duda de su configuración, las que serán aplicadas de manera automatizada. En tal sentido, explicó que un gran porcentaje de las faltas son excluidas por no haberse determinado con precisión la identificación del vehículo.

En tal sentido, resaltó que sólo se automatizará lo que sea objetivamente automatizable, valga la redundancia.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, consultó de qué modo se determinarán las responsabilidades por el mal uso de los dispositivos que se empleen, o por algún desperfecto técnico que presenten, por ejemplo, en materia de calibración.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió indicando que tales cuestiones serán abordadas y especificadas en el reglamento considerado por el proyecto de ley. Lo anterior, añadió, sin perjuicio de que se contempla una revisión permanente de los instrumentos que se utilicen.

No obstante lo señalado, expresó que, además, se otorga la posibilidad al usuario afectado de impugnar la sanción cursada, también por estos motivos.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, consultó en qué situación queda el propietario del vehículo que ha sido afectado por reiteradas contravenciones cursadas en contra del conductor del mismo (tratándose de una persona distinta de él), ya que, evidentemente, el tribunal que conozca del caso ponderará tales antecedentes, en detrimento del primero, sin perjuicio de que aquél no ha cometido ninguna infracción.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió afirmando que, en ordenamientos comparados, es el propietario del vehículo el que se hace responsable en estos casos, siendo ello extensible, por cierto, a quien él facilita el móvil.

Ello, añadió, tal como ocurre hoy con los partes empadronados, los que se aplican al titular del vehículo, con independencia de quien haya ido conduciendo al momento de la perpetración de la contravención.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, reparó en que esa lógica si bien puede ser pertinente en el transporte de carga, en donde la responsabilidad civil recae en el propietario del vehículo, mientras que la responsabilidad infraccional o penal en el conductor, no parece razonable extenderlo como regla general en este ámbito.

Además, observó, si no se puede detectar e identificar al conductor se cae toda la fundamentación del proyecto, el cual, precisamente, busca generar un cambio de comportamiento vial, más que crear una fuente de recaudación por multas.

Lo anterior, justamente, porque se sanciona a una persona diferente del infractor.

**El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, subrayó que la iniciativa en estudio no parte desde cero, sino de una vasta experiencia internacional al respecto, la que refleja que avanzar en este sentido permite reducir el número de accidentes de tránsito y salvar, por consiguiente, un mayor número de vidas.

En esa línea, explicó, que es en esa esa dirección como se orienta el International Transport Forum, la OCDE y el Observatorio Latinoamericano de Seguridad Vial.

En seguida, indicó que el modelo del sistema propuesto, en las materias en comento, dispone de una notificación al propietario del vehículo en los casos en que este último sea registrado a exceso de velocidad, circulando en una vía exclusiva o sin observar la restricción vehicular.

De ese modo, destacó, se pretenden modificar los modelos habituales y tradicionales contemplados por la Ley de Tránsito, pretendiendo así educar a las personas en el comportamiento que deben observar en este contexto.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, preguntó si los dispositivos que se piensan desplegar podrán corroborar el exceso de velocidad, ya que ello es indispensable para determinar el tipo de falta que procede.

**El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, respondió afirmando que dichos artefactos captan un microvideo a través de un detector doppler, que identifica la velocidad de desplazamiento del vehículo. Ello, agregó, es luego capturado en una imagen que sirve de medio de prueba.

Asimismo, resaltó que los aparatos en cuestión son calibrados de acuerdo a parámetros internacionales, siendo, además, la información registrada por ellos luego procesada por el sistema automatizado, el cual es operado por profesionales.

Así, una vez detectada la contravención, la misma se notifica al propietario del vehículo, cuestión que, como se dijo anteriormente, en la actualidad ya se contempla en la Ley de Tránsito (en el caso de los partes empadronados).

En consecuencia, lo que la iniciativa posibilita es que permite la verificación de la infracción por funcionarios distintos de los actualmente considerados por la legislación, los que operarán de forma remota.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, por su parte, aseveró que los objetivos del proyecto se relacionan con las finalidades perseguidas por la Ley de Convivencia Vial.

En efecto, explicó que dicho cuerpo legal intenta posicionar, en un plano de igualdad, a los ciclos respecto del resto de medios de transporte, por lo que el control de la velocidad resulta fundamental para proteger a aquéllos, precisamente por estar expuestos a un grave accidente ante una colisión.

De ahí, agregó, que este sea otro factor a considerar para que la iniciativa en comento se materialice.

Por otro lado, refiriéndose a la experiencia sobre el particular en los casos de España y Francia, afirmó que si bien, en esos países, los sistemas de licencias de conducir con puntaje han contribuido a la reducción de la siniestralidad vial, el cambio fundamental se originó cuando se estableció el control automatizado.

A su turno, en lo relativo al exceso de velocidad vehicular, expresó que esta es una de las causas relevantes por las cuales se producen accidentes de tránsito.

Así, y respondiendo de esta forma la inquietud planteada al respecto por el Honorable Senador señor Pizarro, indicó que si el exceso de velocidad es detectado antes del siniestro, ello sólo constituirá un antecedente adicional en la investigación del hecho por parte de Carabineros de Chile, en tanto serán éstos los que determinan la razón del accidente.

Luego, en lo concerniente a la posibilidad de las personas de presentar descargos por la infracción que se les imputa, señaló que ello no será un proceso engorroso, ya que las causales de impugnación están debidamente detalladas, por lo que se permitirá subir a la plataforma que se disponga sólo antecedentes serios y específicos que permitan desvirtuar la falta que se curse.

En esa línea, afirmó que, por ejemplo, en Francia, si alguna persona solicita, en materias de policía local, hablar con el juez, aquélla se expone a una multa si no convence al magistrado de la plausibilidad de su alegación. En consecuencia, el dispositivo opera como un disuasivo a la presentación de defensas poco fundadas.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, lamentó que se utilice siempre un mismo argumento en el debate para sostener las

distintas aristas de la iniciativa en análisis, las que revisten de una significativa complejidad.

Por tales razones, le preocupa el eventual abuso al que se vean expuestos los usuarios en este ámbito.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, subrayó que los jueces de policía local apoyan el proyecto ya que, a su parecer, simplifica muchas de los procesos en este contexto, permitiéndoles enfocarse en los casos relevantes.

De igual modo, reiteró que el centro automatizado no conocerá de contravenciones que aparezcan la suspensión de la licencia de conducir.

Asimismo, recalcó que el proyecto no modifica las potestades actuales de Carabineros de Chile en estos tópicos, sino que solamente otorga nuevas atribuciones a determinados funcionarios para que algunas contravenciones viales puedan ser cursadas mediante su detección remota por parte de dispositivos electrónicos, resguardando el derecho de las personas a impugnar tales resoluciones.

Finalmente, explicó que las decisiones de la nueva División de la Subsecretaría de Transportes no son de naturaleza jurisdiccional, sino administrativa, reservando siempre la posibilidad de la persona de acudir ante los tribunales para discutir estas materias. Lo anterior, sin perjuicio de las contravenciones que pasarán directamente al conocimiento de los juzgados de policía local, sin que el centro automatizado sea competente en estas hipótesis.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, reparó en que las atribuciones que se otorgan a los inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se amplían y van más allá de las facultades con las que actualmente cuentan.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, posteriormente, respondiendo a la inquietud planteada por el Honorable Senador señor García Huidobro, relacionada con la determinación de límites de velocidad en las carreteras, expresó que tales delimitaciones son fijadas de acuerdo a estándares de diseño vial presentes en tales pistas, por consiguiente, son fijados de acuerdo a definiciones y razones técnicas.

**El Honorable Senador señor García Huidobro**, observó que, al menos desde la perspectiva de un conductor, no se advierten las razones por las cuales, en vías de similar naturaleza, los límites de velocidad son distintos, por lo que sugirió revisar el punto en el presente debate.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, en lo concerniente a la privacidad en este contexto, indicó que la imagen captada por los dispositivos en comento cubrirá la identidad de las personas que se encuentren en el vehículo. Lo anterior, no obstante los resguardos que se deben adoptar de acuerdo a lo consagrado en la ley N° 19.628, sobre protección de la vida privada.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, consultó si se puede entonces determinar la identidad del conductor por medio de los citados artefactos.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió negativamente, señalando que tales aparatos no cuentan con un sistema de reconocimiento facial, de ahí que sólo se identifique al vehículo.

**El Honorable Senador señor Pizarro**, reiteró que sin esa capacidad, decae uno de los principales objetivos del proyecto, a saber, generar un cambio de comportamiento por parte de los infractores.

Ello, toda vez que en los casos en que el conductor sea una persona distinta del dueño del vehículo, se sancionará justamente a quien no ha cometido ninguna infracción, mientras que aquel que infringió la ley, no será castigado.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, replicó sosteniendo que la automatización de infracciones ha sido comprobada, internacionalmente, como una de las herramientas más efectivas para reducir la siniestralidad vial.

En seguida, resaltó que, debido a las cinco muertes que diariamente se ocasionan producto de un accidente de tránsito, no es partidaria de retirar la suma urgencia al proyecto.

**El Honorable Senador señor García Huidobro**, consultó acerca de la eventual existencia de avisos que adviertan acerca de la operación de los aparatos en examen.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió que, efectivamente, se visualizará oportunamente la señalética pertinente, instalada con criterios de visibilidad, que indicará la presencia de los dispositivos en cuestión, a modo de generar una señal de tránsito anticipada.

Ello, reiteró, en tanto el objetivo de la iniciativa es corregir un comportamiento para evitar siniestros viales, y no recaudar fondos mediante la aplicación de multas.

Por último, explicó que las diferencias entre los fotorradars y el sistema que se pretende crear, vienen dadas porque los primeros eran adquiridos, instalados y operados por las Municipalidades sin criterio técnico alguno. Es por esa razón que los mismos eran situados en intersecciones “rentables”, para cursar el mayor número de infracciones posibles, con fines recaudatorios para las entidades edilicias.

**El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Luis Stiven**, expresó que, además de la señalética respectiva, en el sitio web de la entidad que encabeza se encontrará disponible la información referente a los lugares en los cuales se encuentran fijados los artefactos en debate.

### **Exposiciones de Jueces de Policía Local**

Antes de iniciar estas presentaciones, el **Honorable Senador señor Letelier**, preguntó a la Directora y Vicepresidenta del Instituto Nacional de Jueces de Policía, los objetivos que persigue la entidad que representa.

**La Directora y Vicepresidenta del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señora Viviana Muñoz**, respondió señalando que la organización cuenta con una trayectoria de más de cincuenta años, habiendo sido fundada en 1963, reuniendo a gran parte de los magistrados de policía local de Chile (aproximadamente a unos doscientos ochenta, de un total de trescientos setenta y siete tribunales), por lo que se trata de un organismo que reviste de una gran representación del sector, siendo su finalidad la promoción y el enaltecimiento de las labores desarrollados por esta judicatura, fomentando la capacitación continua de

sus miembros y, en general, contribuir a mejores políticas públicas en este ámbito.

### **Presentación del señor Alejandro Cooper**

**El Juez del Segundo Juzgado de Policía de Las Condes, señor Alejandro Cooper**, inició su intervención señalando que la misma pretende dar una mirada práctica sobre el particular, atendida la experiencia de los magistrados al respecto, sin perjuicio de validar, por cierto, la importancia de la iniciativa y el impacto favorable que la misma generará en términos de seguridad vial.

En seguida, se abocó al examen de algunos de los preceptos del proyecto, efectuando observaciones a los mismos y algunas recomendaciones de cambio.

De ese modo, en primer lugar, refiriéndose al artículo 8 de la iniciativa, indicó que el mismo establece que la Subsecretaría de Transportes deberá notificar al propietario de un vehículo motorizado la existencia de denuncias por contravenciones al tránsito detectadas por los dispositivos automatizados, informando, asimismo, la posibilidad de pagar anticipadamente la multa con descuentos, en los siguientes casos:

- Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 de la Ley de Tránsito, en relación con lo dispuesto en el artículo 203 del mismo cuerpo legal.

- Transitar en un área urbana con restricción vehicular por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el N°35 del artículo 200 de la referida ley.

- Infracción a las normas de transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de conformidad con lo establecido en el N° 18 del artículo 201 de la misma ley, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

Al respecto, resaltó que esta última hipótesis, a su juicio, constituye una atribución muy amplia y general a la aludida Secretaría de Estado, en tanto se facultaría a esta última a tipificar, por vía reglamentaria, distintas contravenciones susceptibles de ser detectadas de manera automatizada.

En consecuencia, recomendó que las infracciones sean dispuestas legalmente, tal como lo ordena la Constitución Política de la República.

Por su parte, en lo que respecta al artículo 9 de la iniciativa, relativo al modo de efectuar la notificación de las faltas a los propietarios de los vehículos, expresó que el numeral 5° de tal precepto establece que, en caso de que la notificación no se pueda realizar por medios electrónicos, la misma deberá efectuarse por correo postal simple, enviado al último domicilio que el titular del móvil tuviese registrado, entendiéndose practicada dicha diligencia, a contar del quinto día siguiente a su despacho en la oficina de correos respectiva.

Frente a esta regla, manifestó que la misma no es practicable, en tanto las comunicaciones postales se demoran mucho más que sólo cinco días, por lo que sugirió que dicho plazo se extienda a veinte o treinta días, a fin de que se disponga de un intervalo que se condiga con los tiempos efectivos que se demoran las actuaciones en este contexto.

Por su parte, en lo concerniente al artículo 12 de la iniciativa, explicó que este último ordena remitir a la Subsecretaría de Transportes los antecedentes de las contravenciones a los juzgados de policía local, en los siguientes casos:

- Cuando se trate de infracciones calificadas como gravísimas por la Ley de Tránsito.

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

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

En este punto, y frente a la primera de las citadas hipótesis, sostuvo que las infracciones gravísimas tienen asignada como sanción, actualmente, una multa y la suspensión de la licencia para conducir (cuyo plazo es proporcional al exceso de velocidad registrado).

Así, se preguntó de qué modo el juez de policía local podrá requerir al propietario del vehículo que vaya a dejar su licencia de conducir al tribunal, si la legislación no contempla (como tampoco el proyecto) una norma que permita establecer apremios para tal efecto (como por ejemplo, el arresto).

De igual forma, agregó, no parece razonable sancionar con dicha suspensión al propietario del vehículo cuando no se trate de la misma persona que el conductor, cuestión que no se podrá determinar, ya que no es posible, mediante los dispositivos en comento, identificar al sujeto que conducía el móvil.

En la misma línea, observó que, sin perjuicio de lo anterior, la iniciativa, en su Título V, introduce diversas enmiendas a la Ley de Tránsito, una de las cuales modifica el inciso sexto de su artículo 170, con el fin de establecer, en relación a infracciones gravísimas denunciadas respecto de un vehículo en movimiento, el derecho del propietario o tenedor inscrito a individualizar, ante el juez de policía local, al conductor del vehículo al momento de la infracción, siempre que presente antecedentes que lo hagan verosímil. De no aportar dicha información, se seguirá el procedimiento en contra del titular del móvil. No obstante ello, se otorga la facultad al magistrado para que, mediante resolución fundada, disponga que no es posible determinar la identidad del conductor, a fin de que no se proceda a la suspensión en comento, sin perjuicio de la procedencia de la multa pertinente.

En tal sentido, explicó que, en la actualidad, para el caso de las infracciones gravísimas, se sigue un procedimiento que se inicia con la detección de la contravención propiamente tal, cursándose luego la infracción por parte de Carabineros de Chile, quien cita al inculpado al juzgado para un día y hora determinados, remitiéndose al órgano jurisdiccional la licencia de conducir de aquél, entregándosele al infractor copia del denuncia, que lo habilita a conducir hasta la fecha de la antedicha citación.

Así, prosiguió, de acuerdo a lo contemplado por el inciso sexto del artículo 170, antes aludido, en la actualidad la suspensión o cancelación de la licencia de conducir sólo procede por contravenciones cometidas conduciendo personalmente el vehículo, por lo que dicha sanción no se aplica cuando se trata de infracciones cursadas mediante partes empadronados.

Atendido lo anterior, y producto de su experiencia en el sector, sugirió que en estos casos a los infractores por excesos de velocidad sólo se les aplique como sanción una multa.

A su turno, en lo referente a la remisión directa a los órganos jurisdiccionales en los casos de acumulación de cinco o más infracciones (tercera hipótesis antes descrita), expresó que no existe, al día de hoy, una norma que permita al tribunal sancionar por tales infracciones.

En efecto, agregó, lo abordado por el proyecto en este ámbito, ya es regulado por los artículos 207, 208, 209 y 216 de la Ley de Tránsito, estableciendo, la letra b) de la primera disposición, que:

“Tratándose de procesos por acumulación de infracciones, al responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de 45 a 90 días y al responsable de dos infracciones o contravenciones graves cometidas dentro de los últimos doce meses, de 5 a 30 días.”.

Lo anterior, resaltó, sin perjuicio de que el Tribunal Constitucional, en algunas de sus sentencias, haya estimado que dicha regla es inconstitucional, por constituir una doble sanción.

Por su parte, en lo referente al artículo 17 del proyecto, indicó que el mismo contempla que la Subsecretaría de Transportes disponga de un acceso electrónico para los juzgados de policía local, de manera de remitir, en formato digital, los antecedentes de las infracciones de tránsito.

Ello, resaltó, resulta altamente complejo, en tanto sólo algunos juzgados de policía local cuentan con plataformas electrónicas, por lo que, para materializar esta medida, se requerirían de recursos para solventar la inversión necesaria en este punto.

Asimismo, añadió, se haría necesario que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones implementase un sistema único computacional, de forma que estos tribunales pudieran recibir las infracciones que, digitalmente, remitiría dicha Cartera de Estado.

A su vez, en lo que concierne al artículo 18 de la iniciativa, indicó que esta disposición ordena que el 15% de lo recaudado en

este contexto sea destinado al Fondo Común Municipal, mientras que lo restante será a beneficio fiscal.

Así, señaló que producto de la carga de trabajo de los juzgados de policía local, especialmente por las causas relacionadas con el no pago del TAG y del uso de vías exclusivas, se requiere que un porcentaje de las multas que en estos casos impongan tales tribunales, sean asignados a la Municipalidad correspondiente, toda vez que, para tramitar estas infracciones detectadas por medio de equipos electrónicos, se requerirá personal, implementación computacional, costo de papelería, entre otros, todos egresos que serán de cargo de la respectiva entidad edilicia, por lo que recomendó que, al menos, un 50% de lo recaudado por este concepto sea transferido a los municipios.

Posteriormente, resaltó que, lamentablemente en su opinión, no fue aprobado por la Honorable Cámara de Diputados el texto original considerado en el número 3 del artículo 34 del Mensaje Presidencial a través del cual se inició la tramitación legislativa del particular. Tal precepto, añadió, sustituía los incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 203 de la Ley de Tránsito, a fin de consagrar, de manera progresiva la sanción por los excesos de velocidad que se registraran, en los siguientes términos:

<b>1 UTM</b>	<b>20 km. /sobre el máximo</b>	
<b>2 UTM</b>	<b>21 y 30 km/sobre el máximo</b>	
<b>3 UTM</b>	<b>31 y 40 Km/ sobre el máximo</b>	
<b>4 UTM</b>	<b>41 y 50 Km/sobre el máximo</b>	
<b>5 UTM</b>	<b>3 meses de suspensión</b>	<b>más de 50 km/límite máximo</b>
<b>5 UTM</b>	<b>6 meses de suspensión</b>	<b>Igual infracción por segunda vez en menos de un 1 año</b>
<b>5 UTM</b>	<b>1 año suspensión</b>	<b>Igual infracción por tercera vez en menos de 1 año</b>

Por consiguiente, sugirió que se repusiera la propuesta original del Ejecutivo al artículo 203 de la Ley de Tránsito, en la forma que se señala, con la finalidad de que la multa se encuentre determinada en su monto de acuerdo al exceso de velocidad detectado, al igual que respecto de su reiteración en el tiempo. Así, contándose con una cifra objetiva, afirmó que debiera corresponder al centro automatizado el conocimiento de estas contravenciones, debiendo remitir a la judicatura de policía local el conocimiento de las eventuales reclamaciones que se dedujeran por parte de los particulares, las que, por cierto, debiesen ser fundadas.

### **Presentación del señor Patricio Ampuero**

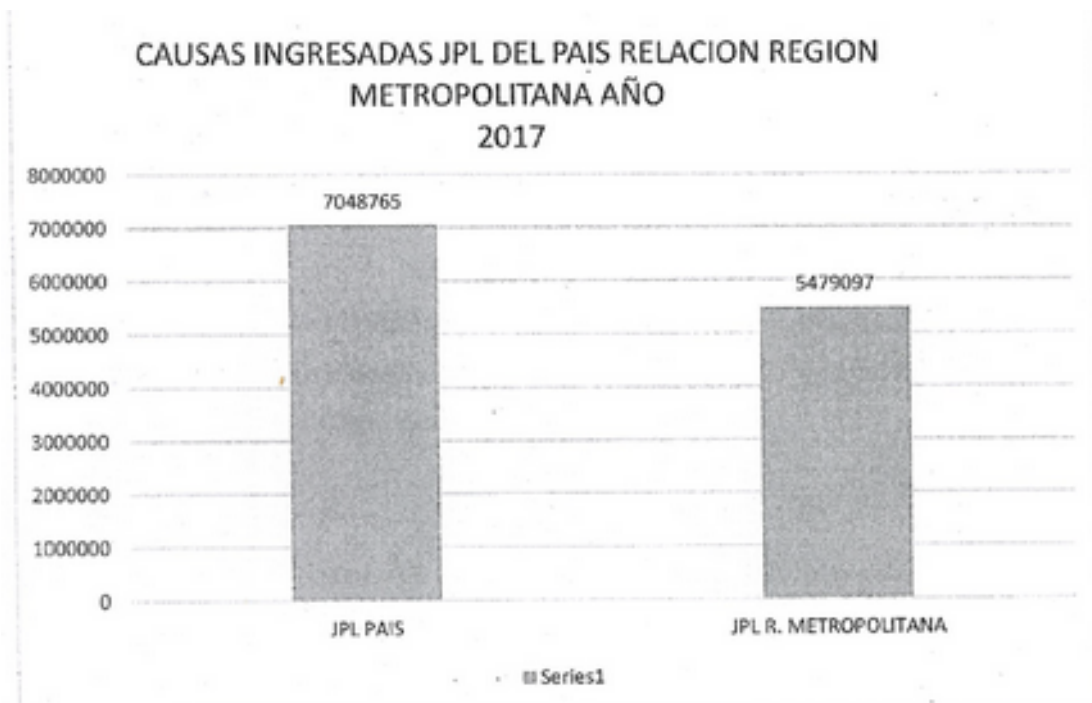
**El Juez del Segundo Juzgado de Policía Local de Vitacura, señor Patricio Ampuero**, inició su exposición destacando, en primer término, la trascendencia del nuevo Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones que se pretende crear, para la modernización de la gestión del Estado de Chile y los desafíos que enfrentan a diario los juzgados de policía local. En efecto, agregó, se trata de un medio que permitirá una cobertura y un grado de precisión de fiscalización muy superior a lo que hoy existe, lo que conllevará un control vehicular que genere un cambio conductual que evite accidentes de tránsito y permita un mejor tráfico en beneficio de los ciudadanos, todo ello con una optimización de los recursos públicos. Unido a lo anterior, agregó, los juzgados de policía local podrán abocarse a la resolución de conflictos jurídicos propiamente tales, con mayor celeridad, al ver disminuida su carga laboral por infracciones objetivas de carácter más administrativo que judicial.

Sin perjuicio de lo anterior, pasó a desarrollar los siguientes puntos de relevancia a considerar en el debate de la iniciativa en estudio.

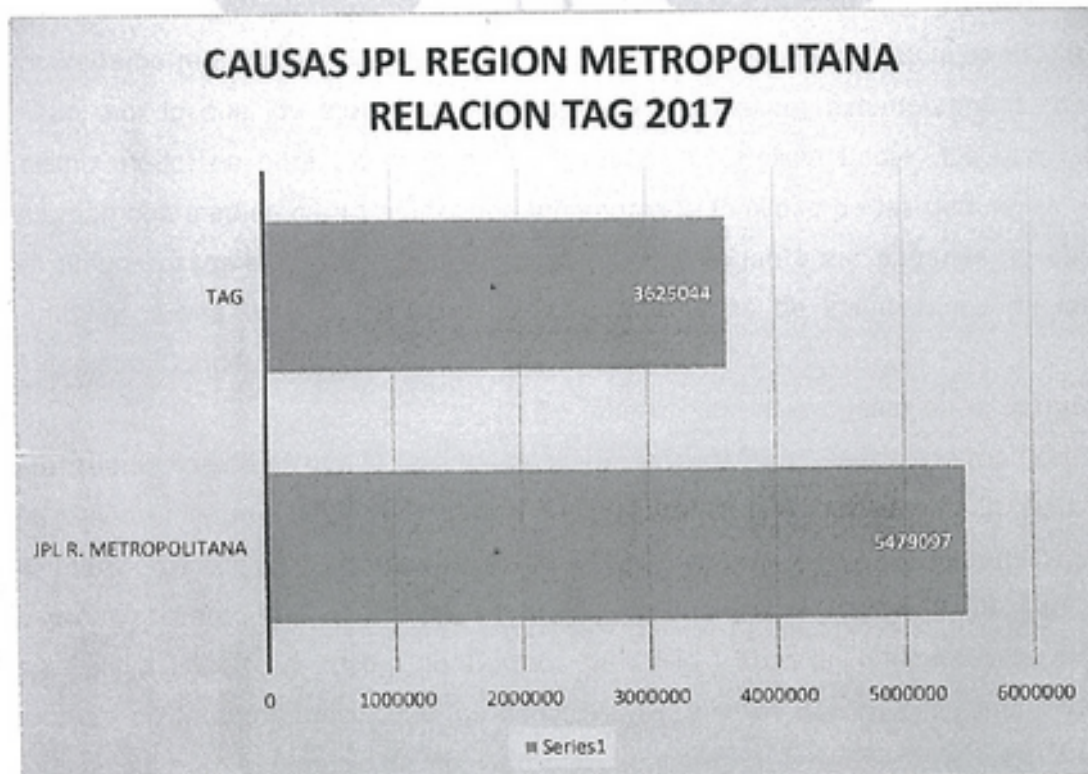
En primer orden, resaltó lo imprescindible que resulta la incorporación de las sanciones relativas al TAG dentro del listado de contravenciones que serán procesadas de manera automatizada. Lo anterior, destacó, en tanto dichas faltas constituyen un porcentaje significativo del total de causas que conocen los tribunales en este ámbito.

En efecto, aseveró que, de acuerdo a cifras del Instituto Nacional de Estadísticas, en el año 2017 se ingresaron siete millones cuarenta y ocho mil setecientos sesenta y cinco (7.048.765) causas a la judicatura de policía local, de las cuales cinco millones cuatrocientos

setenta y nueve mil noventa y siete (5.479.097) correspondieron a ingresos en tribunales de la Región Metropolitana, lo que refleja el 78% del universo global en este contexto.



Sin perjuicio de lo anterior, subrayó que, de esa última cifra, tres millones seiscientos veinticinco mil cuarenta y cuatro (3.625.044) causas correspondieron a ingresos relativos al TAG, lo que equivale al 66% del total de procesos iniciados en la Región Metropolitana.



De ese modo, calificó de indispensable la incorporación de las infracciones consideradas en el artículo 114 de la Ley de Tránsito (TAG, autopistas concesionadas) dentro de las contravenciones que conocerá el centro. Lo anterior, añadió, teniendo presente que se trata de contravenciones objetivas y constatables, las que se configuran con la sola transgresión de la norma, independientemente de la intencionalidad del conductor.

En la misma línea, sostuvo que tales faltas no constituyen una actividad jurisdiccional propiamente tal, ya que los juzgados de policía local limitan su actuar, en este ámbito, a un rol administrativo de cobro, el que no ha incidido en mejorar los indicadores de cambio de conductas por parte de los usuarios de las vías concesionadas.

En idéntico sentido, afirmó que la realidad social y legislativa moderna requiere la intervención de la judicatura local en la resolución de conflictos puramente jurídicos, de mayor incidencia en la vida de las personas, a fin de que el aporte público de tales tribunales sea más concreto, cercano y rápido de lo que hoy en día es.

En seguida, explicó que el actual sistema de pago de TAG, en sede municipal y judicial, involucra a cinco actores, a saber, las concesionarias, el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Administración y Finanzas de las Municipalidades, los Juzgados de Policía Local y el Servicio de Registro Civil e Identificación (a través del Registro de Multas de Tránsito no pagadas). Con ello, añadió, pudiera pensarse que existe un importante pago de multas en alguna de esas sedes, cuestión que no se verifica en la práctica.

En efecto, subrayó que el porcentaje de pago no supera el 10%, siendo el restante 90% pagado al momento de la obtención del permiso de circulación.

Lo anterior, prosiguió, se debe a las falencias de los municipios, los que, por falta de recursos, no realizan las denuncias dentro de plazo, por lo que los tribunales no pueden acogerlas, por ser extemporáneas. Del mismo modo, en otros casos, son los juzgados los que no cuentan con medios para tramitar oportunamente la totalidad de las denuncias, y, en ambas hipótesis, las infracciones cometidas nunca llegan a ser pagadas, lo que también genera una discriminación arbitraria respecto de los usuarios de las autopistas concesionadas.

Luego, resaltó que, sin perjuicio de la ineficacia del cobro de las sanciones previamente descritas, de igual forma se debe proceder a ello, mediante un procedimiento que se compone de tres pasos. El primero, consistente en la citación que efectúa la Dirección de Administración y Finanzas de la Municipalidad, el segundo, referente a la citación a comparecer que ordena el juzgado de policía local, y por último, la notificación de la sentencia condenatoria respectiva. Para cada uno de estos trámites, subrayó, se requiere enviar una carta certificada al inculpado, cuyo valor asciende a los \$880.- (ochocientos ochenta pesos).

Así, destacó, si se multiplica tal cifra por el total de causas relativas al TAG de las autopistas concesionadas, se arriba a la cifra de \$9.570.116.160.- (nueve mil quinientos setenta millones ciento dieciséis mil ciento sesenta pesos) por este concepto, la que ciertamente no resulta razonable solventar, precisamente por las razones previamente indicadas.

En consecuencia, reiteró la necesidad de que se procesen administrativamente las infracciones en referencia por medio del sistema que se implementará.

Por otra parte, y en línea con lo sostenido por el señor Cooper sobre este punto, sugirió eliminar la figura de reiteración de infracciones contemplada en la letra c) del artículo 12 del proyecto.

Ello, añadió, por cuanto se estaría trabajando sobre una lógica similar a la que hoy día está consagrada en el artículo 216 de la Ley de Tránsito, el que dispone que, en los casos de acumulación de infracciones gravísimas o graves, el Servicio de Registro Civil e Identificación debe informar de tal situación al juzgado de policía local, debiendo proceder éste a la suspensión de la licencia de conducir, incluso cuando esas contravenciones ya fueron sancionadas, lo que desata constantemente presentaciones al Tribunal Constitucional, las que han sido acogidas por esta magistratura, teniendo a la vista que un mismo hecho es castigado dos veces. Tal sistema, afirmó, no ha creado un cambio de conducta en los usuarios de los vehículos motorizados.

Por consiguiente, recomendó sancionar la reincidencia en este ámbito, imponiéndose al infractor el doble de la multa establecida para cada infracción, pudiendo incluso elevarse al triple en caso de incurrir nuevamente en dicha conducta.

Posteriormente, sugirió incorporar una nueva causal en el artículo 13 del proyecto (que regula las causales de reclamación), agregando, como número 4, a la fuerza mayor, entendida como aquel imprevisto al que no es posible resistir. De ese modo, explicó, se pueden evaluar situaciones especiales en que pudieran verse involucrados dos bienes jurídicos protegidos, entre los cuáles haya que discernir jurídicamente a objeto de hacer justicia. De este modo, resaltó, se resuelve también la observación efectuada por la Excelentísima Corte Suprema, en orden a superar el limitado sistema recursivo considerado por la iniciativa.

A su turno, coincidió con que, para la eficiencia del sistema que se propone desplegar, la reclamación administrativa no debe suspender la remisión de la multa al Registro de Multas de Tránsito no pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el entendido de que, de ser acogida dicha impugnación, siempre se podrá proceder a eliminar la anotación, tal como en la actualidad ocurre.

Por último, estimó conveniente la eliminación de oficio del referido registro de aquellas infracciones que daten de un período superior a tres años, para lo cual se debe agregar, al final del inciso primero del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los

juzgados de policía local, la siguiente frase: “Cumplido dicho plazo, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá eliminar la respectiva multa de dicho Registro.”.

### **Exposición de la señora Viviana Muñoz**

**La Directora y Vicepresidenta del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señora Viviana Muñoz**, comenzó su presentación manifestando que el proyecto de ley en estudio es valioso desde una perspectiva de política pública, en el entendido que se prevé que el mismo mejorará los estándares de seguridad del tránsito, como también permitirá un uso más eficiente de las rutas.

Lo anterior, agregó, toda vez que se mejorará el control meramente ocasional del tránsito que actualmente se lleva a cabo, y que no ha permitido que los conductores adecúen su comportamiento a las reglas legales.

No obstante lo señalado, indicó que la iniciativa también efectúa una contribución procesal a la labor de los juzgados de policía local, en tanto, mediante el establecimiento de un procedimiento administrativo a cargo de la Subsecretaría de Transportes, descongestiona la labor de dichos tribunales respecto de gestiones inoficiosas que deben realizar tales órganos jurisdiccionales. En efecto, indicó que sólo el 5% de las infracciones son pagadas una vez que se notifican (el resto, como se señaló, se paga al momento de la obtención del permiso de circulación), sin perjuicio que se debe notificar al inculcado en la totalidad de las causas, cuestión que no presenta eficacia jurídica real.

Asimismo, subrayó que el proyecto aborda, correctamente a su juicio, sólo a aquellas infracciones que pueden ser detectadas bajo una lógica binaria, en las cuales, por ende, la intervención jurisdiccional no tiene mayor sentido (de ahí que se estime adecuado que ellas sean procesadas administrativamente).

En seguida, sostuvo que si bien la iniciativa todavía considera la realización de algunas notificaciones por medios postales, señaló que, al parecer, lo más razonable es seguir avanzando en el futuro hacia una plena notificación digital, cuestión que quizás sea materializable cuando todas las personas deban contar con un domicilio electrónico.

En tal sentido, expresó que la Dirección General de Tránsito de España notifica las contravenciones por medio de un cartel público ubicado en su sitio web, siendo de carga del particular enterarse de tales resoluciones. De igual modo, añadió, las denuncias en este contexto son notificadas por correo electrónico.

Todo ello prosiguió, resulta más económico, eficiente y, al final del día, otorga mayor certeza jurídica en este contexto.

Por otra parte, coincidió con los anteriores expositores en lo relativo a la supresión de la remisión directa a los juzgados de policía local ante la reiteración de infracciones (cinco o más), debiendo éstas, a su juicio, ser procesadas administrativamente, considerando un progresivo agravamiento de las sanciones.

A su turno, sostuvo que, con independencia de que la contravención gravísima sea cursada personalmente al conductor, o por medio de un dispositivo automatizado, siempre debiese aparejar la suspensión de la licencia de conducir, a fin de no generar un quiebre en la igualdad ante la ley, con el objetivo de que, ante una misma ilicitud, se apliquen las mismas consecuencias jurídicas desfavorables para el infractor.

De lo contrario, añadió, se estaría dando una mala señal, pudiendo incluso ser ello regresivo.

A su turno, sugirió reforzar el procedimiento de impugnación ante la decisión administrativa de la Subsecretaría de Transportes, estableciendo, más que una causal de fuerza mayor, una causal de justificación general que permita, en determinadas hipótesis, constituir una eximente de la responsabilidad en este ámbito.

Ello, agregó, explicitándose con claridad los plazos para reclamar en sede jurisdiccional, disponiéndose, para tales efectos, del correspondiente término probatorio.

### **Presentación del señor Cristián Arévalo**

**El Juez del Segundo Juzgado de Policía Local de Pudahuel, señor Cristián Arévalo**, inició su intervención precisando que la misma versaría sobre el informe evacuado por la Excelentísima Corte Suprema respecto del proyecto de ley en estudio.

En esa línea, expresó que no comparte la opinión del máximo tribunal acerca del ejercicio de la potestad sancionatoria de la Administración en la presente iniciativa. Lo anterior, añadió, ya que en su opinión las normas del debido proceso están debidamente resguardadas, sin perjuicio de lo que señalará más adelante.

Así, y como cuestión de fondo, señaló que se abordan responsabilidades objetivas derivadas de conductas infraccionales previamente descritas y sancionadas por lo que el sujeto con antelación conoce cuál será el castigo por la comisión de la infracción. En efecto, explicó que países como Francia y España poseen el sistema hace ya bastante tiempo.

De igual modo, prosiguió, el proyecto cumple con estándares de justicia, al señalar las situaciones en que es posible recurrir a la autoridad jurisdiccional.

Posteriormente, observó que, en el citado informe, la Corte no repara en que el sistema sancionatorio de la Ley de Tránsito establece cuatro tipos de sanciones: gravísimas, graves, menos graves y leves. Así, agregó, la iniciativa considera sólo a las segundas, cuestión que se debe tener presente en la discusión.

Luego, concordó con lo sostenido en el antedicho documento en lo referente a que es menester indicar en el proyecto que el Subsecretario o en quien delegue éste, tenga el carácter de ministro de fe para la certificación de la infracción cursada al usuario.

A continuación, expresó que, efectivamente, el proyecto debería establecer que, sólo en el caso de las causales señaladas en el artículo 13, el asunto debiese ser puesto en conocimiento de los juzgados de policía local para su resolución.

Por último, concluyó su exposición aseverando que se precisa reponer, como materia a ser procesada administrativamente, las infracciones relativas al TAG, contempladas en el artículo 114 de la Ley de Tránsito.

### **Exposición del señor Mario Cortés**

**El Juez del Juzgado de Policía Local de Casablanca, señor Mario Cortés,** comenzó su presentación señalando que

la iniciativa en examen constituye un aporte significativo para la seguridad vial.

Asimismo, señaló que, producto de la indicación sustitutiva que el Ejecutivo efectuó al texto original de la iniciativa, se mejoró, de igual modo, la estructura de la misma, corrigiendo, entre otras cosas, la idea inicial de crear un servicio público descentralizado y con patrimonio propio.

Luego, pasó a realizar las siguientes observaciones a distintos preceptos del proyecto.

En primer lugar, en lo que respecta a los artículos 5 y 7 de la iniciativa, indicó que el texto impone la obligación de entregar, previamente, información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación precisa de los equipos automatizados. Ello, agregó, permitirá al conductor conocer con certeza en qué sectores, urbanos o rurales, deberá evitar conductas infraccionales, y en cuáles tramos o vías podrá hacerlo impunemente.

En consecuencia, afirmó que esta medida es una grave limitación al objetivo perseguido por el proyecto, relativo a desalentar el exceso de velocidad, ya que, de acuerdo a esta regla, bastará con hacerlo sólo en los sectores señalizados.

En efecto, expresó que, en la ruta 68, Carabineros de Chile constantemente debe modificar sus puntos de control, en tanto los conductores ya están interiorizados de su ubicación.

Así, añadió, es fundamental para la efectividad del proyecto que el conductor no sepa la ubicación exacta del artefacto, sin perjuicio de que se le avise oportunamente que en la vía o ruta por la que se desplaza dichos aparatos se encuentran operando.

En resumen, sugirió morigerar la obligación de entregar a los usuarios "información clara y precisa" sobre la ubicación de los equipos, en los siguientes términos:

a) Sustituir la frase final del inciso primero del artículo 5 (equipos fijos) por la siguiente: "Deberá informarse a los usuarios señalizando las vías urbanas o rurales en que operará el control automatizado de velocidad."

b) Reemplazar la frase final del inciso primero del artículo 7 (equipos móviles) por la siguiente: "Deberá informarse a los usuarios en la forma prevista en el inciso primero del artículo 5 de esta ley."

De esta manera, aseveró, se cumple con la obligación de informar a los conductores sin precisar el lugar exacto en que están operando los equipos.

En segundo lugar, y en lo concerniente al plazo de caducidad para notificar las infracciones detectadas por medios electrónicos, observó que existe una discordancia entre el plazo de 15 días que concede el inciso cuarto del artículo 9 del proyecto, y el plazo de 45 días que otorga el inciso décimo del artículo 4º de la Ley de Tránsito para los mismos efectos, cuando la policía opera equipos móviles de puño.

Por consiguiente, recomendó igualar ambos plazos en 45 días, para precaver demoras en la notificación por desconocimiento del domicilio, del modo que a continuación se indica:

a) Sustituir en el N° 4 del artículo 9 del proyecto, el guarismo "quince" por "cuarenta y cinco", y

b) Reemplazar el inciso décimo del artículo 4º de la Ley de Tránsito, por el siguiente: "Si la denuncia por infracción a las normas de tránsito se funda únicamente en algún medio de prueba de registro de infracciones, y entre la fecha en que se habría cometido aquélla, y la fecha en que la denuncia ingresó al juzgado de policía local, o se notificó la citación administrativa al propietario inscrito del vehículo, o al pasajero infractor, según corresponda, transcurrieren más de 45 días hábiles, el juez ordenará el archivo de la causa."

La segunda modificación propuesta, resaltó, tiene el objetivo de mejorar la redacción actual del precepto, a fin de establecer con claridad el inicio del cómputo del plazo de caducidad y de archivo de la causa en el juzgado de policía local correspondiente.

En tercer orden, prosiguió, en lo relativo a la determinación de la multa en sede administrativa, señaló que, de acuerdo al N° 4 del artículo 10 de la iniciativa en examen, la autoridad administrativa debe notificar, junto con la infracción, el monto de la multa, los plazos para pagarla, los descuentos asociados a su pago anticipado y los efectos de su no pago.

En ese orden de cosas, precisó que las multas sujetas a este procedimiento son respecto de infracciones menos graves (exceso de velocidad de hasta 10 km/hr y multa de 0,5 y 1 UTM) y graves (exceso de velocidad de 11 a 20 km/hr y multa de 1 a 1,5 UTM), sin perjuicio de que no se contempla la regla legal para fijar el monto concreto de la contravención que se curse.

Por ende, sugirió complementar la norma para que se fije la multa progresivamente, dentro del marco legal, de acuerdo a la cuantía del exceso de velocidad en que incurrió el infractor. Lo anterior, a fin de mantener un estándar de igualdad ante la ley, coherente con la idea de cambio de comportamiento perseguida por el proyecto, sin pretender generar mayores recursos por la recaudación que se obtenga en este contexto.

Así, recomendó agregar la siguiente frase final al N° 4 del artículo 10 de la iniciativa:

"El monto se fijará progresivamente, dentro del marco legal de la multa, considerando el exceso de velocidad respecto de la permitida, en que haya incurrido el infractor."

En cuarto lugar, sostuvo que se debe incorporar a la fuerza mayor como causal de impugnación en este ámbito, ya que, ocasionalmente, el exceso de velocidad se debe a situaciones de emergencia para obtener oportuno auxilio médico o razones similares, como el traslado de heridos en un accidente, madres con síntomas de parto y otros.

En efecto, observó que situaciones de esta naturaleza, debidamente acreditadas, pueden y deben ser fundamento para impugnar las sanciones administrativas.

Sin perjuicio de lo anterior, precisó que ello se requiere sólo como causal de reclamación ante la decisión administrativa del centro, en tanto, en sede jurisdiccional, el juez de policía local, en virtud de lo establecido en el artículo 18 de la Ley N° 18.287, puede dejar sin efecto o moderar la sanción, cuando el afectado por la misma haga valer antecedentes que, a juicio del tribunal, comprueben la improcedencia de la misma o su excesivo monto, según lo estimare procedente el juez, mediante resolución fundada.

En consecuencia, recomendó agregar al artículo 13 del proyecto un N°4, nuevo, del siguiente tenor:

"4.- Situaciones acreditadas de fuerza mayor, tales como emergencia para obtener oportuno auxilio médico, traslado de heridos en un accidente, acciones destinadas a evitar la comisión de un delito, u otras de similar naturaleza."

En quinto orden, prosiguió, se requieren efectuar correcciones formales de remisión normativa en el número 3 del artículo 23 de la iniciativa, por lo que en la letra a) de tal numeral se debe sustituir la expresión "inciso quinto" por la expresión "inciso sexto", y en su letra b) el término "inciso sexto" por "inciso séptimo".

En sexto lugar, indicó que, de no derogarse el inciso séptimo del artículo 170 de la Ley de Tránsito (supresión no considerada por el proyecto), el sistema será incompatible con la imposición de sanciones accesorias en las infracciones no presenciales.

Lo anterior, añadió, en tanto la citada disposición prohíbe expresamente aplicar la suspensión o cancelación de la licencia de conducir cuando la infracción no ha sido cursada presencialmente.

Si a ello, prosiguió, se suma que los equipos detectores de infracciones no pueden individualizar al conductor, por razones de privacidad, esta norma (artículo 170) podrá ser invocada -con razón- para evitar la suspensión o cancelación de la licencia.

Además, agregó, de conservarse dicha disposición, se generaría una contradicción con otras disposiciones del proyecto, las que dan por notificado al propietario ante su rebeldía, o negativa a identificar al conductor.

Por consiguiente, en caso de pretender imponer las sanciones accesorias en comento, sugirió derogar el citado inciso séptimo del artículo 170.

En séptimo orden, en lo concerniente a la responsabilidad de las empresas en este ámbito, explicó que, tratándose de partes no presenciales, los representantes de compañías de transporte de pasajeros o de carga, o de sociedades que rentan vehículos, o que mantienen una flota de ellos para su giro, suelen excusarse de individualizar a los conductores, señalando que no llevan registro de quien conducía el móvil al momento de detectarse la infracción, y que carecen de antecedentes

para hacerlo, eludiendo así la suspensión de licencia ante infracciones gravísimas.

Por tal razón, recomendó incorporar la obligación de estas empresas de mantener un registro de quienes conduzcan sus vehículos, agregando al artículo 8° de la Ley de Tránsito el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Las empresas de transporte de carga o pasajeros, las que operen el giro de rentar vehículos, y, en general, las personas jurídicas, deberán mantener un registro, diario y confiable, que permita individualizar a las personas que los conduzcan. Si no lo hicieren, responderá de las conductas infraccionales su representante legal, gerente o administrador."

Asimismo, añadió, en octavo lugar, la misma regla debiese seguirse para la individualización de conductores de vehículos fiscales, ya que el sistema no hará diferencias en este punto.

Por ende, agregó, es necesario precisar que, tratándose de vehículos fiscales, responderá en lo infraccional su conductor o tenedor responsable, mientras que el órgano público de que se trate deberá individualizarlo, a fin de conservar un parámetro de igualdad ante la ley respecto de los particulares.

De esa forma, sugirió incorporar un N°6, nuevo, al artículo 9 del proyecto, bajo la siguiente redacción:

"6° Tratándose de vehículos de propiedad estatal, la responsabilidad infraccional recaerá en su conductor, o en el funcionario público a su cargo. Para tal efecto, el respectivo órgano, institución, servicio, o dependencia pública, deberá individualizarlo, a simple requerimiento de la Subsecretaría de Transportes, o de la dependencia en que ésta delegue tal facultad."

En noveno orden, en lo relativo al cumplimiento de la sanción accesoria de suspensión de licencia de conducir, resaltó que las contravenciones detectadas por el nuevo sistema telemático no serán presenciales, por lo que el infractor permanecerá con tal instrumento en su poder.

Ello, afirmó, dificulta el cumplimiento de la suspensión de dicho documento, por lo que recomendó agregar un inciso segundo, nuevo, al artículo 208 de la Ley de Tránsito, del siguiente tenor:

"La pena accesoria de suspensión de licencia de conducir se contará desde la fecha en que el conductor haya pagado la multa y entregado su licencia en la secretaría del tribunal. Si no lo hiciere, el tribunal podrá decretar su inhabilitación temporal para obtener o renovar toda clase de licencias de conducir, mientras no cumpla esta obligación."

Por otra parte, en lo referente a las enmiendas que el proyecto introduce a la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local, estimó que resulta insuficiente la redacción del número 2 del artículo 24 (que modifica el artículo 43 bis de este cuerpo legal).

Lo anterior, explicó, ya que el proyecto, si bien excluye la intervención municipal y le entrega competencias a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, mantiene la participación del Director de Administración y Finanzas Municipales en los números 2 y 3 de la misma norma.

Además, resaltó, no queda claro si el pago debe hacerse en arcas municipales, como ocurre hoy, o en la Tesorería General de la República.

En consecuencia, recomendó complementar la exclusión de la Dirección de Finanza Municipal de la cobranza administrativa de las multas TAG, precisando, asimismo, la institución en la cual se debe realizar el pago.

Finalmente, sostuvo que en el presente debate se debiese incluir la desobediencia de las órdenes y la fuga de la policía, como infracción gravísima, precisamente para desalentar el exceso de velocidad.

En efecto, indicó que estas conductas, en el derecho comparado, están tipificadas en el rango de infracciones gravísimas, o incluso como delitos sancionados con penas privativas de libertad, dependiendo del desarrollo de los hechos.

En Chile, prosiguió, inexplicablemente, sólo están castigadas estas acciones como infracciones graves, en el número 6 del artículo 200 de la Ley de Tránsito, sin que su perpetración conlleve siquiera

una pena accesoria de suspensión de licencia. Así, tal infracción es equivalente a transitar con un neumático con banda de rodamiento desgastada (también contemplada como infracción grave).

Ello, contrasta, a modo de ejemplo, con la no detención ante un signo PARE, conducta sancionada como infracción gravísima (artículo 199 N° 1 de la Ley de Tránsito), aun cuando sólo se trata de señalización estática, sin que exista riesgo de atropello, como en el caso de inobservancia de una orden de detención policial.

Lo anterior, subrayó, alienta a quienes transitan a exceso de velocidad, o sin licencia, para darse a la fuga, en tanto luego sólo pagan una multa, evitando la suspensión de sus licencias de conducir.

Por tales razones, estimó necesario incluir a estas acciones como contravenciones gravísimas, agregando un nuevo numeral al artículo 199 de la Ley de Tránsito, bajo la siguiente redacción:

"Desobedecer la señal de detención, darse a la fuga, o no cumplir las órdenes de tránsito público de los funcionarios de Carabineros de Chile en actos de servicio."

**Posterior a las exposiciones previamente descritas, los Honorables señores Senadores efectuaron las siguientes consultas y observaciones.**

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán,** resaltó el valioso aporte de las exposiciones para el presente debate, por parte de quienes diariamente aplican las reglas en discusión.

Por tales razones, sugirió que representantes de la judicatura de policía local asesoren permanentemente a la Comisión durante la tramitación de esta iniciativa.

**El Honorable Senador señor García Huidobro,** en primer lugar, concordó con lo sostenido por el señor Cortés respecto de la necesidad de tipificar como infracción gravísima la fuga de la policía, en tanto la baja sanción de tal conducta permite, en los hechos, burlar el espíritu de toda la legislación del sector.

En segundo orden, concordó con la proposición efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra.

**El Honorable Senador señor Letelier**, por su parte, solicitó el parecer del gremio acerca de uno de los objetivos principales del proyecto de ley, a saber, el garantizar con mayor eficiencia el uso de vías exclusivas por parte del transporte público mayor.

Posteriormente, manifestó su plena concordancia con la necesidad de que las multas derivadas por el no pago del TAG en autopistas concesionadas sean procesadas por la nueva institucionalidad administrativa, lamentando que ello sea soportado por los jueces de policía local en la actualidad, en tanto los distrae del conocimiento y decisión de asuntos de mayor trascendencia jurídica.

Ello, prosiguió, a su juicio, no es más que un reflejo de un Estado cooptado por las empresas concesionarias del sector.

Por último, preguntó qué porcentaje del tiempo de los tribunales en comento sería dedicado a conocer casos relacionados con la Ley de Tránsito, si se excluyera de su competencia a las multas previamente señaladas.

**La Directora y Vicepresidenta del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señora Viviana Muñoz**, respondiendo a las consultas formuladas por quien le precedió en el uso de la palabra, expresó que las causas producto de la inobservancia del uso de vías exclusivas y por no pago de TAG, al menos en la Región Metropolitana, deben sumar, anualmente, más de seis millones de juicios, por lo que si su procesamiento queda radicado en sede administrativa, efectivamente, se experimentaría una descongestión significativa, permitiendo que la judicatura de policía local se aboque a la resolución de conflictos jurídicos realmente importantes.

Lo anterior, reiteró, teniendo en cuenta que sólo un 5% de los infractores paga su multa producto de la notificación que el tribunal realiza, mientras que el 95% restante lo hace al momento de la obtención del permiso de circulación, por lo que los esfuerzos que se despliegan por los juzgados resultan ser, al final del día, de una eficacia muy menor.

Por su parte, afirmó que los sistemas automatizados surgen, en ordenamientos comparados, para el control de velocidad en las vías, en determinados lugares relevantes, cuestión que, luego, con el avance tecnológico y a fin de dotar de mayor eficiencia a los

desplazamientos que se realizan en transporte público, se extendió a la fiscalización de vías exclusivas.

En consecuencia, destacó que ambos objetivos son complementarios, respecto de las finalidades perseguidas por el proyecto.

Por último, y respecto del cobro de las multas TAG, precisó que lo que se plantea es sólo trasladar su cobro a sede administrativa, sin generar un privilegio para las concesionarias en este punto.

**El Juez del Segundo Juzgado de Policía Local de Pudahuel, señor Cristián Arévalo**, concordó con lo planteado por la señora Muñoz, indicando que el traspaso de determinadas materias al centro automatizado permitirá que los tribunales destinen sus esfuerzos a cuestiones significativas, y no a asuntos de mera tramitación administrativa, produciéndose una descarga considerable de trabajo.

Lo anterior, destacó, sin perder de vista que la judicatura de policía local conoce de alrededor de sesenta materias distintas.

**El Juez del Segundo Juzgado de Policía de Las Condes, señor Alejandro Cooper**, en la misma línea, sostuvo que los tribunales en este ámbito deben destinar sus esfuerzos a sus labores jurisdiccionales, de conciliación y de mediación para contribuir a la paz social en los diversos ámbitos del diario vivir local (como por ejemplo, resolviendo conflictos en materia de copropiedad inmobiliaria, o respecto de controversias generadas en el marco de los derechos de los consumidores), para lo cual es indispensable que el trabajo administrativo se radique en el centro en cuestión, no obstante conocer los juzgados de las eventuales impugnaciones que se efectúen respecto de las decisiones de este último.

**El Juez del Juzgado de Policía Local de Casablanca, señor Mario Cortés**, precisó que las multas TAG no son de beneficio de las concesionarias, sino que se destinan a los municipios y al Fisco, sin perjuicio de que las primeras están legitimadas para accionar civilmente ante los infractores.

**El Juez del Segundo Juzgado de Policía Local de Vitacura, señor Patricio Ampuero**, en el mismo sentido expresado previamente por la señora Muñoz, aseveró que, del total de infracciones

viales cursadas, sólo el 10% de las personas paga producto de la notificación que el tribunal les practica, mientras que el 90% restante lo hace al momento de la obtención del permiso de circulación.

### **Exposición de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)**

**La Jefa del Observatorio de Datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Carla Graciela Medina**, inició su presentación destacando que, en el año 2018, se verificó un total de ochenta y nueve mil trescientos once siniestros de tránsito, los cuales resultaron en mil novecientos cincuenta y nueve fallecidos (luego de 30 días de ocurrido el accidente, ya que dentro de las veinticuatro horas posteriores a éste se observaron mil quinientas siete fatalidades), y cincuenta y siete mil cuatrocientos ochenta y siete lesionados.

De ese modo, afirmó que los accidentes viales constituyen la primera causa de muertes “externas” de niños y jóvenes entre uno a catorce años de edad en nuestro país.

Sobre este punto, el **Honorable Senador señor Letelier**, consultó respecto del significado, en este contexto, del concepto de muertes “externas”.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, respondió indicando que tal idea dice relación con los fallecimientos provocados, no por razones patológicas, sino que por un evento o causa ajena a la propia persona.

**La Jefa del Observatorio de Datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Carla Graciela Medina**, prosiguió con su presentación señalando que el 50,6% de las víctimas que se ven envueltas en los citados siniestros son usuarios vulnerables en términos viales (36% peatones, 9% motociclistas y 6% ciclistas).

Asimismo, resaltó que el costo de tales accidentes representó, en el año 2018, un 2,1% del producto interno bruto (PIB), habiendo ello sido determinado mediante una metodología que cuantifica el costo social de dichos eventos.

## DATOS 2018



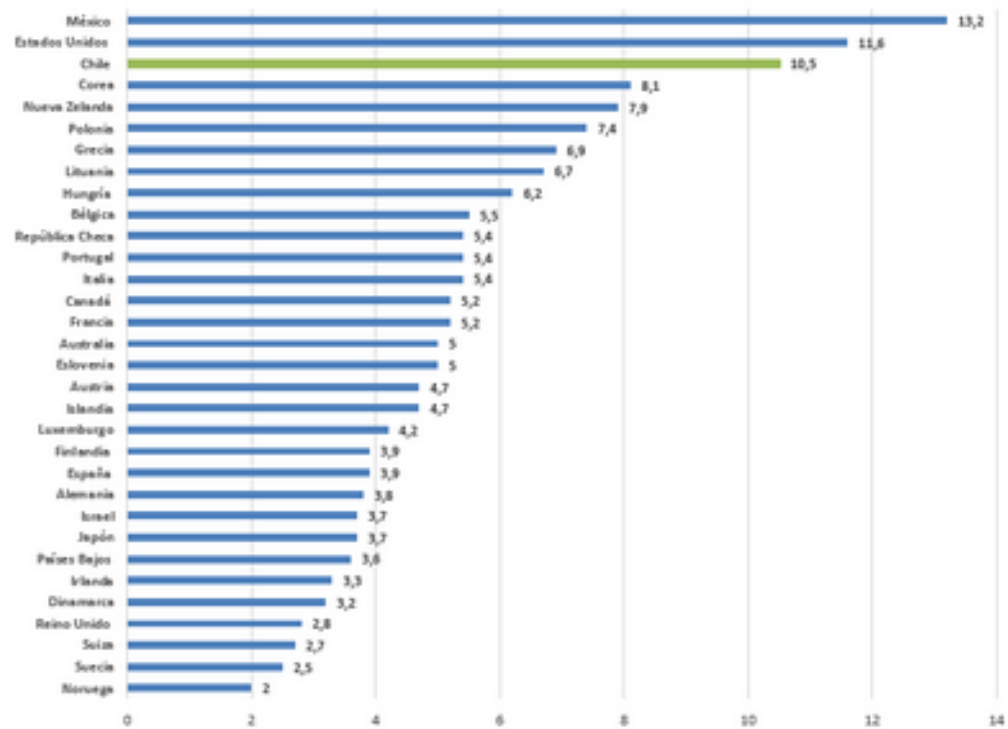
**1º** CAUSA DE MUERTE EXTERNA DE NIÑOS ENTRE 1 Y 14 AÑOS Y JÓVENES EN CHILE



Fuente: Carabineros de Chile, DEIS Ministerio de Salud y Ministerio del Desarrollo Social, INE, proyección de población 2002-2020 (actualización 2014)  
 Elaboración: CONASET

En seguida, y por medio del gráfico que a continuación se exhibe, expresó que Chile ocupa, entre los países de la OCDE, el tercer lugar respecto de la tasa de fallecidos por cada cien mil habitantes (habiendo antes estado en el primer lugar), siendo sólo superado por México y Estados Unidos, cuestión que, por cierto, resalta la necesidad de adoptar medidas significativas en este ámbito.

### Países OCDE – Fallecidos por cada 100.000 habitantes, 2017



Fuente: Reporte Anual de Seguridad Vial, IRTAD 2018

Luego, describió la relación entre las muertes provocadas por un homicidio, con las resultantes de un accidente de tránsito, por medio del siguiente esquema, resaltando que las cifras son mucho más altas respecto del segundo siniestro, observándose que ello ha sido una constante en, al menos, los diez últimos años.



Luego, destacó que el exceso de velocidad es la principal causa de muerte por accidentes de tránsito a nivel nacional, constituyendo un 28% de las fatalidades en este contexto en la última década.

En efecto, agregó, en el período que va entre los años 2009 a 2018, se han registrado cuatro mil cuatrocientos treinta y seis fallecidos a causa de velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo, a la que sigue la imprudencia del conductor, del peatón y el consumo de alcohol por parte del conductor.

### Principal causa de muerte a nivel nacional: Velocidad



Posteriormente, explicó que el actual sistema de fiscalización de velocidad opera por medio de equipos detectores, ya sea fijados en vehículos, o a través de las denominadas “pistolas”, existiendo, de acuerdo a fuentes de Carabineros de Chile, quinientas sesenta y cuatro de estas últimas y setecientos veinticinco de los primeros, sumando un total de mil doscientos ochenta y nueve aparatos.

A su turno, expresó que tales herramientas de control deben fiscalizar a un parque de vehículos motorizados que, al año 2018, alcanzaba el considerable número de cinco millones trescientos ochenta y dos mil seiscientos cuatro (5.382.604). De tal universo, agregó, en el pasado año se registraron doscientas cincuenta mil doscientas noventa y seis infracciones (250.296), lo que da cuenta de que, aproximadamente, sólo se controla a un 5% del parque automotriz.

En consecuencia, añadió, en un escenario como el descrito resulta poco probable que se detecten los excesos de velocidad, lo que conlleva a una sensación de impunidad en este ámbito, precisamente por el bajo cumplimiento de los límites de velocidad.

Lo anterior, subrayó, se encuentra en línea con lo sostenido en la obra “The Handbook of Road Safety Measures” (Manual de medidas de seguridad vial), de los autores noruegos Elvik & Vaa, en donde

se indica que sólo tres de cada diez mil excesos de velocidad son detectados.

En la misma línea, prosiguió, CONASET corroboró, por medio de un estudio de velocidad desarrollado el año 2015, el bajo cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores, habiendo verificado que cinco de cada diez sobrepasan tales parámetros en áreas interurbanas, y cuatro de cada diez en zonas urbanas de Santiago.

En efecto, precisó que el análisis en cuestión consideró cincuenta puntos de medición (treinta urbanos, catorce interurbanos y dos rurales), en los cuales se desplegó un sistema de fotorradars de tecnología doppler, los que observaron de manera continua, las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana, a los conductores que se desplazaban, registrándose un 100% de captaciones en tales puntos, alcanzándose un total de tres millones de mediciones.

Lo anterior, subrayó, permitió la caracterización de las vías y posibilitó la identificación de los excesos de velocidad que en ellas se verifican.

Por otra parte, luego se refirió a la experiencia nacional acerca del uso de fotorradars.

En ese sentido, explicó que en el año 1996 comenzó el uso de estos dispositivos, generándose una controversia por el incentivo que existía al respecto, en lo referente a la recaudación de fondos municipales. Ello, en tanto la localización de los equipos era producto de una decisión arbitraria por parte de las entidades edilicias, sin que hubiese parámetros definidos para tales efectos.

A consecuencia de ello, señaló, el año 2001 la Contraloría General de la República comienza a investigar el particular, producto de denuncias de mal uso de los citados artefactos.

Finalmente, indicó, el 2002 se deroga el funcionamiento de estos elementos.

Por el contrario, resaltó, los principios del centro que se pretende crear, discurren en una lógica distinta ya que, en primer lugar, no se busca infraccionar ni recaudar fondos, sino salvar vidas. De ahí que los dispositivos de control se vayan a instalar en los puntos de mayor riesgo de siniestros de tránsito.

Asimismo, explicó que la localización de las cámaras seguirá una metodología de público conocimiento, en puntos de control debidamente señalizados, tal como sucede, por ejemplo, en España o en Francia. Lo anterior, con el objetivo de que la señalética sirva de un modo educativo, a fin de que los conductores entiendan y sean conscientes de los riesgos de la conducción a exceso de velocidad.

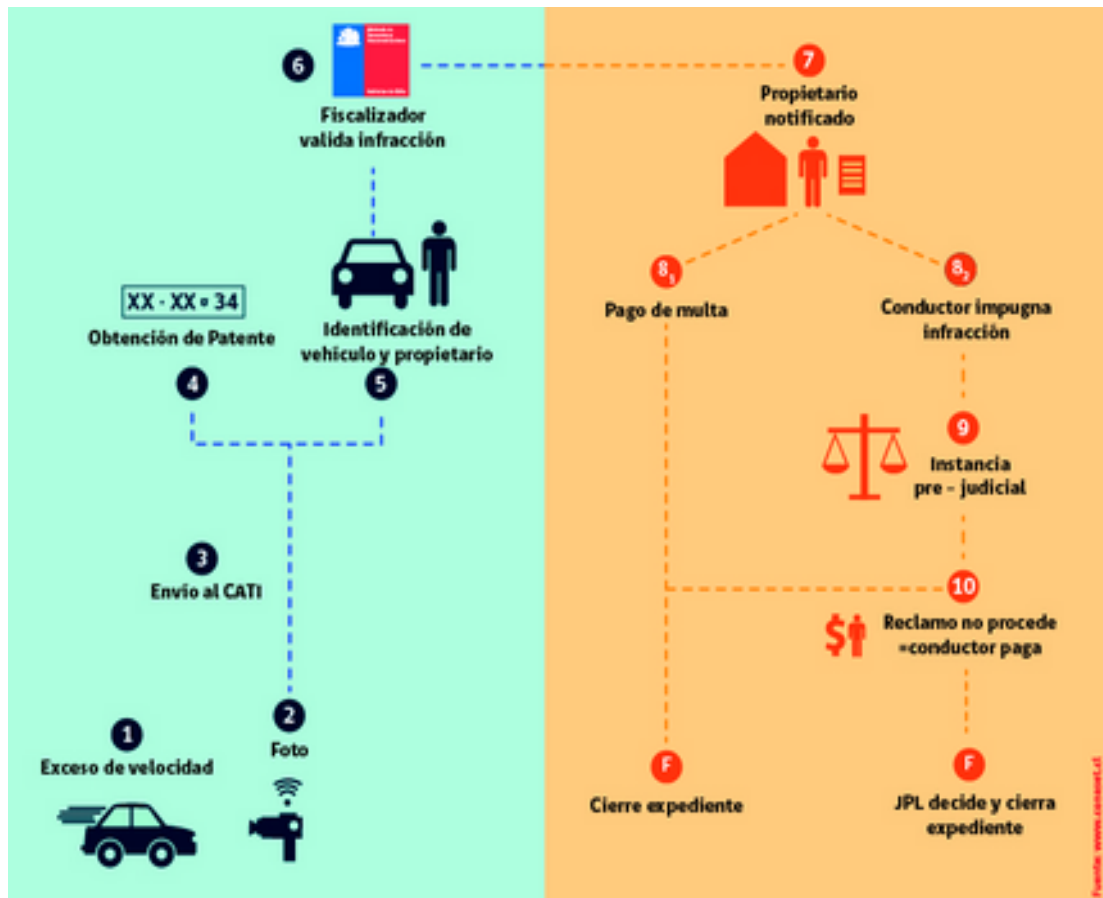
En la misma línea, afirmó que también se persigue un mayor grado de eficiencia y de modernización del Estado en este contexto, ya que, a través del centro automatizado, se multará de manera más rápida y oportuna, disminuyendo los tiempos y los problemas asociados al procesamiento de infracciones viales.

A su vez, en lo relativo al funcionamiento del sistema que se propone implementar, expresó que el procedimiento comienza por una imagen que es captada por los dispositivos, la que es pixelada, para proteger la privacidad del conductor y de los pasajeros del vehículo.

En este punto, el **Honorable Senador señor Letelier**, señaló que, justamente, por razones de protección de datos personales, es que finalmente se derogaron los fotorradares, más allá del tema de los incentivos de recaudación municipal que existían.

**La Jefa del Observatorio de Datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Carla Graciela Medina**, luego prosiguió con su exposición expresando que, la imagen captada, será enviada al centro para la identificación de la placa patente del vehículo y del propietario de este último. Así, un fiscalizador filtrará y validará la infracción, por lo que no basta el mero envío mecánico de la imagen, sino que la misma es revisada por un inspector a efectos de verificar que la contravención efectivamente se configuró.

En seguida, agregó, la falta es notificada al titular del móvil, el que contará con dos opciones, a saber, o pagar la multa respectiva, o impugnar la misma en sede administrativa ante el centro. Si tal reclamación es acogida, se concluye el procedimiento. En caso de que ella sea rechazada, la persona podrá pagar la sanción o impugnar la resolución administrativa ahora en sede jurisdiccional, ante el juzgado de policía local competente, quien será quien, en definitiva, acoja o rechace la reclamación.



Posteriormente, aseveró que sistemas similares al anteriormente descrito han arrojado positivas experiencias comparadas.

Así, añadió, en Francia, desde 2003 a 2010, se salvaron más de catorce mil vidas, habiéndose verificado una reducción de un 78% de accidentes de alta velocidad.

En España, prosiguió, entre 2005 a 2010, se evitaron más de cinco mil cuatrocientas fatalidades viales, en tanto disminuyeron en un 42% los accidentes de alta velocidad.

Por su parte, en México, en el período 2006 a 2010, se redujo en un 13% el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito.

Por último, y por medio de la lámina que a continuación se exhibe, efectuó una comparación entre el funcionamiento de

los fotorradares y la operación que se pretende desplegar por medio del centro automatizado.

CONCEPTO	FOTORRADAR	CATI
Objetivo	Recaudación de Fondos (caja recaudadora)	Reducción de Fallecidos (salva vidas)
Criterio de detección de infracciones	Municipales	Único a nivel nacional
Recaudación de Ingresos	Municipios	Tesorería General de la República
Decisión de Cobertura	Municipal	Nacional
Localización de Equipos	Instalación Arbitraria "Cazabobos"	Metodología objetiva y pública basada en puntos críticos
Procesamiento de las Infracciones	100% Juzgado de Policía Local	CATI (nivel administrativo) JPL (excepcionalmente)
Período de notificación	Superior a 30 días	Menos de 15 días
Pago	En Municipios	Distintas alternativas (internet, transferencia electrónica, etc)

Concluyó su intervención reiterando que, en experiencias comparadas, sistemas de similar naturaleza han generado una reducción considerable del número de colisiones y accidentes con resultado de muerte, por medio de, precisamente, el establecimiento de una red de dispositivos de control.

De ahí, agregó, que para CONASET la iniciativa en estudio sea de gran relevancia, en tanto la misma permitirá salvar vidas, siendo ello verificado, además, por la obra de los autores nórdicos previamente citada ("The Handbook of Road Safety Measures" (Manual de medidas de seguridad vial)), en donde se sostiene que tales sistemas llegan a reducir, aproximadamente, en un 39% las fatalidades a consecuencia de siniestros viales.

### **Exposición del Colegio de Secretarios Abogados de Juzgados de Policía Local**

**La Presidenta del Colegio de Secretarios Abogados de Juzgados de Policía Local, señora Claudia Díaz-Muñoz,** inició su presentación señalando que la organización que representa cuenta con personalidad jurídica otorgada por el Decreto N° 5.861, de 23 de agosto de 2005, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, por lo que se trata de una entidad diferente e independiente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local.

Así, resaltó que el Colegio actualmente cuenta con más de ciento cincuenta socios, que representan a más del 80% de todos los Secretarios Abogados de la judicatura de policía local del país.

En consecuencia, expresó que la asociación tiene como objetivo el desarrollo integral de sus miembros, así como hacer a la justicia de policía local cada vez más profesional y eficiente.

A continuación, en lo relativo al proyecto de ley en examen, indicó que la organización que preside participó, en dos ocasiones, del debate de la iniciativa en su primer trámite constitucional, durante su discusión en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Honorable Cámara de Diputados

En efecto, explicó que la primera exposición en dicha instancia fue motivada por la presentación que en tal Comisión efectuó la anterior Directiva del Instituto de Jueces de Policía Local, la que sostuvo, en lo fundamental de su intervención, que el proyecto de ley en estudio era inconstitucional, ya que, según su punto de vista, a la Administración le estaría vedado el conocer y sancionar, fundamentando su opinión en el fallo del Tribunal Constitucional, de fecha 18 de enero de 2018, respecto al SERNAC.

El Colegio, añadió, no pudo, por ende, dejar de intervenir, sosteniendo, a diferencia del Instituto, que el sistema automatizado que se crea para el tratamiento de contravenciones, en la cual se pesquisan y sancionan ciertas infracciones de tránsito, era un caso completamente distinto al del SERNAC, y similar, en cambio, a una serie de procedimientos administrativos de constatación de faltas, los que, precisamente, a través de un acto de la misma naturaleza, imponen sanciones por infracciones objetivas.

En esa línea, expresó que la organización que representa afirmó, ante la referida Comisión, que si bien el Tribunal Constitucional, efectivamente declaró, en enero de 2018, la

inconstitucionalidad de algunas normas del proyecto del SERNAC, también señaló en su fallo (en el considerando noveno), que esa decisión no se extiende necesariamente a otros casos de organismos administrativos con potestades sancionatorias.

No obstante, agregó, el Ejecutivo, con posterioridad, en julio de 2018, presentó una indicación sustitutiva, en la cual, básicamente, el centro automatizado sólo constataba infracciones, remitiéndolas masivamente a los juzgados de policía local, eliminando así su potestad sancionatoria.

De ese modo, prosiguió, en la segunda oportunidad en la que el gremio participó en la Comisión, a fines de julio de 2018, se sostuvo en dicha instancia que la aludida supresión de atribuciones era un despropósito para el proyecto, por lo que se sugirieron algunas mejoras para soslayar los eventuales reparos de constitucionalidad de la iniciativa.

Fue así, como se acordó que los gremios, los equipos de los Honorables Diputados y el Ejecutivo, trabajaran para desarrollar una propuesta del articulado del proyecto, habiéndose arribado, en su opinión, a un texto contundente, el que dota al centro automatizado de atribuciones para detectar infracciones y proceder a su sanción.

En esa línea, manifestó que la asociación que preside está de acuerdo con el proyecto de ley en estudio, considerando que obedece a una correcta política pública de: i) resguardo del debido uso de caminos y vías, ii) mayor seguridad de las personas, para disminuir índices de mortalidad y lesiones; iii) permitir, oportunamente, sancionar con equidad y de manera oportuna infracciones, con el objetivo de generar un cambio de conducta, y iv) eficiencia de los recursos públicos en este ámbito.

Lo anterior, subrayó, especialmente si se tiene presente que cinco personas mueren a diario en Chile como consecuencia de accidentes de tránsito, siendo estos siniestros, además, la primera causa de muerte de niños entre uno a catorce años. Asimismo, añadió, el exceso de velocidad es la principal causa de fatalidades viales.

De igual modo, resaltó que, con los medios actuales con los que la autoridad cuenta, sólo se logra controlar alrededor de un 4%-5% del parque (cuestión que se ha incrementado con la utilización de algunos medios telemáticos por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

Por otra parte, señaló que el particular también debe ser analizado desde una dimensión orgánica y procedimental, en lo referente a la carga de trabajo actual de los juzgados de policía local.

En efecto, observó que ingresan a dicha judicatura alrededor de siete millones y medio de causas anuales, cifra que, además, presenta una curva anual ascendente.

A modo de comparación, explicó, en el año 2017 los ingresos totales de los tribunales civiles, penales, de familia, laborales, de cobranza laboral y previsional, alcanzaron, aproximadamente, los cuatro millones y medio. Ello, además, contrasta con el número de jueces que existe, ya que, sólo a modo de ejemplo, mientras los jueces penales son, en todo Chile, setecientos cuarenta, los magistrados de policía local son sólo trescientos setenta y siete.

Asimismo, destacó que el 50% de las causas de la judicatura de policía local se refieren a denuncias relativas al TAG.

Así, aseveró que existe una sobrecarga de trabajo en el sector, por lo que el proyecto, más allá de contribuir a la descongestión de los órganos jurisdiccionales en comento, permite que no se desgasten innecesariamente las capacidades de los tribunales en asuntos que no ameritan una resolución de carácter jurisdiccional, en tanto tratarse de cuestiones de naturaleza administrativa.

En consecuencia, estimó que la iniciativa en análisis permite transitar hacia una mayor confianza en la Administración (usando las tecnologías que están a nuestro alcance con alto grado de certeza y seguridad), posibilitando, de esta forma, que los juzgados de policía local enfoquen sus esfuerzos a conocer y decidir sobre materias de mayor relevancia.

Por consiguiente, afirmó que con el proyecto se logra la ansiada eficacia procesal, compatibilizando, con un criterio colaborativo, lo judicial y administrativo, siendo coherente con el principio que sostiene que el derecho sancionador en sede jurisdiccional debe corresponder a la última ratio.

Lo anterior, añadió, permitirá que en el futuro se pueda, eventualmente, incorporar a la competencia de los citados juzgados otras cuestiones de relevancia, como por ejemplo, la justicia vecinal, los

daños de menor cuantía, entre otros, controversias todas que, en muchas ocasiones, quedan invisibilizadas, precisamente por la falta de justicia al respecto.

Posteriormente, en lo relativo a la iniciativa en examen, efectuó observaciones sobre cuatro temas.

### **1. Inclusión en el centro automatizado de las denuncias TAG**

A este respecto, señaló que estas infracciones debiesen ser incluidas dentro de las faltas que el centro procesará, en tanto ser contravenciones objetivas, de actual conocimiento de los juzgados de policía local, y que corresponden, como se señaló, a más del 50% de los ingresos anuales en este ámbito.

En efecto, expresó que, lamentablemente, en la actualidad opera una deficiente política en relación a este punto.

Así, primeramente, desde el año 2006 al 2011, las causas en comento eran conocidas de manera masiva por los juzgados de policía local, por denuncias directamente efectuadas por el Ministerio de Obras Públicas, las que alcanzaban una enorme cantidad. Tanto es así que los ingresos por este concepto en tal período, corresponden casi al mismo número que el total acumulado desde el 2011 a la fecha.

Sin perjuicio de lo anterior, agregó, a partir del año 2011 el procedimiento en cuestión se modificó, por lo que la denuncia de la aludida Secretaría de Estado se realiza, primeramente, en las Direcciones de Administración y Finanzas de las Municipalidades, siguiendo el proceso luego en los juzgados en caso de que el infractor no pague la multa.

Lamentablemente, reparó, tal enmienda no significó un cambio de conducta en este contexto, como tampoco generó un alza en los pagos de las multas en sede administrativa o jurisdiccional, en tanto el 95% de los mismos se verifica al momento de obtención del permiso de circulación respectivo, sin perjuicio de las hipótesis en que las sanciones simplemente prescriben sin ser pagadas por transcurso del tiempo.

A su vez, destacó que, no obstante que el procedimiento judicial que se sigue es sumarísimo, el mismo tarda hasta más de un año en su tramitación, por su carácter formalizado.

En conclusión, afirmó que al día de hoy existe una mixtura administrativo-judicial, en donde se duplican recursos de todo tipo (entre la Municipalidad y el tribunal), que hacen del proceso algo sumamente extenso, no obstante estar frente a claras infracciones de índole objetiva, recargando con ello, en forma innecesaria, la infraestructura y los recursos públicos, tanto de los juzgados como de la Municipalidad, sin que eso se traduzca en el establecimiento de una sanción efectiva al contraventor.

Por el contrario, prosiguió, en el derecho comparado, por ejemplo, en los casos de España o Francia, se ha verificado que la tramitación administrativa de infracciones masivas y objetivas permite cambiar el comportamiento vial de las personas.

En tal sentido, precisó que el centro automatizado sólo procesará contravenciones objetivas, esto es, aquellas cuya configuración responde a un criterio binario, es decir, en las cuales basta la mera ocurrencia de la conducta para aplicar la sanción, no siendo necesario indagar en la intencionalidad del sujeto.

Por consiguiente, sostuvo que se requiere que las mencionadas faltas asociadas al TAG sean sancionadas administrativamente, y no que se requiera para ello de la intervención imperativa de un tribunal.

En el mismo sentido, estimó que, si se está elaborando un proyecto en que infracciones de naturaleza jurídica contravencional objetiva, como la restricción vehicular, el uso indebido de vías exclusivas y el exceso de velocidad, serán procesadas por el centro automático, parece razonable que este último también pueda diligenciar las denuncias TAG. Ello, agregó, es más eficiente, en tanto se homogeniza la tramitación de ciertas materias en un mismo procedimiento.

De ese modo, sugirió, en primer lugar, incorporar, en el artículo 8 de la iniciativa, un número 4, del siguiente tenor: “La infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 114 del decreto con fuerza de ley N°1, del Ministerio de Justicia, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley 18.290, de Tránsito”.

En segundo lugar, recomendó, como consecuencia de la proposición previamente descrita, derogar el artículo 43 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local, que dispone el cobro prejudicial en sede administrativa, en las

Direcciones de Administración y Finanzas de las Municipalidades, de las faltas TAG.

## **2. Reclamación judicial sin limitaciones**

En este punto, expresó que un aspecto esencial del presente debate es la constitucionalidad del proyecto, dejando en claro que la ley puede atribuir a un organismo administrativo potestades fiscalizadoras y sancionatorias, sin que sea menester acudir a un órgano jurisdiccional para ello.

Este criterio, añadió, ya está establecido en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, el cual ha señalado que es posible traspasar facultades punitivas a la Administración del Estado, siempre que sea justificada razonablemente, pudiendo, por ende, privar a los tribunales de una potestad con un motivo válido y sin ningún cuestionamiento jurídico.

En efecto, explicó, la facultad sancionadora administrativa ya está presente en numerosos procedimientos y órganos de igual carácter, como en la Dirección del Trabajo, la Superintendencia de Educación, la Superintendencia de Casinos de Juegos, la Subsecretaría de Telecomunicaciones, entre otros.

Sin perjuicio de lo anterior, precisó, tales procedimientos, en los cuales se dictan actos administrativos sancionatorios, deben considerar lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 38 de la Constitución Política de la República, el que dispone que: “cualquier persona que sea lesionada en sus derechos por la Administración del Estado, de sus organismos y de las municipalidades, podrá reclamar ante los tribunales que determine la ley, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda afectar al funcionario que hubiere causado el daño”.

Así, observó, la regla constitucional en comento dispone la posibilidad de una reclamación judicial, sin restricciones, ante el acto administrativo que se considere lesivo de derechos.

A su turno, reparó en que el citado precepto debe relacionarse necesariamente con el numeral 26° del artículo 19 del texto fundamental, el que establece que los derechos constitucionales no pueden ser afectados en su esencia. Lo que acontecerá, añadió, si se le priva a la prerrogativa en cuestión de aquello que le es consubstancial, limitando su libre ejercicio.

Ello sucedería, agregó, en el caso del proyecto de ley en estudio, si la reclamación judicial fuera sometida a exigencias que la entraben más allá de lo razonable, privando al sujeto, en definitiva, de tutela judicial efectiva.

No obstante lo expresado, aseveró que lo anterior es sin perjuicio de los recursos administrativos que franquea la ley N° 19.880, que establece las bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, cuerpo legal al cual no es necesario remitirse expresamente, en virtud de su carácter supletorio.

En la misma línea, resaltó que, además, la defensa jurídica y el debido proceso administrativo, en tanto derechos, están protegidos y garantizados en la ley N° 18.575, orgánica constitucional de bases generales de la Administración del Estado.

En consecuencia, sugirió las siguientes modificaciones en el articulado del proyecto.

i) En el artículo 15:

- Eliminar la palabra “no” contemplada en la oración final de su inciso primero.

- Intercalar el siguiente inciso segundo, nuevo: “Dentro de los 20 días siguientes de la notificación de la imposición de la multa administrativa, el sancionado podrá reclamar de ella ante el juzgado de policía local respectivo, de la misma forma establecida precedentemente, debiendo fundarse en hechos comprobables que hagan excusable la infracción.”.

- Suprimir en su inciso segundo, que pasaría a ser tercero, la frase “y, asimismo, si se absolviera respecto de la multa aplicada, al Registro de Multas No Pagadas del Servicio de Registro Civil, para los efectos pertinentes”.

ii) Eliminar el inciso segundo del artículo 20. Lo anterior, sin perjuicio de revisar una remisión expresa al artículo 15 de la Ley N° 19.880, referente al principio de impugnabilidad.

### **3. Tratamiento del cúmulo de denuncias y suspensión de la licencia de conducir**

A este respecto, precisó que el proyecto dispone que, respecto de las infracciones gravísimas, o en caso de que se acumulen cinco contravenciones graves en un período de seis meses, el centro automatizado deberá remitir directamente los antecedentes de dichas causas al juzgado de policía local competente.

Así, expresó que no deben haber diferencias en la procedencia de la sanción de suspensión de la licencia de conducir en las infracciones gravísimas, sea que éstas fuesen pesquisadas por Carabineros de Chile presencialmente, o por medios telemáticos. Lo anterior, ya que, de acuerdo al artículo 170 de la Ley de Tránsito, se establece una presunción, simplemente legal, respecto de la responsabilidad infraccional del propietario del vehículo, si este último no individualiza al conductor.

En efecto, añadió, de acuerdo al principio de igualdad jurídica, correctamente señalado en su exposición por la jueza señora Viviana Muñoz, quien quebranta la misma norma debe, en consecuencia, asumir iguales consecuencias.

Ello, agregó, contrasta hoy en día con la regla contemplada en el inciso final del artículo 170, el que dispone que sólo se suspenderá la licencia en caso de que la infracción se curse presencialmente.

De continuar con dicha lógica, resulta indiferente sancionar, para estos efectos, en sede administrativa o jurisdiccional.

Sin perjuicio de lo expresado, indicó que el punto en algo se morigera con el agregado que el proyecto hace al inciso sexto del artículo 170 de la Ley de Tránsito, al otorgar la posibilidad al propietario del vehículo, en el caso de las infracciones gravísimas, de poder identificar a la persona del conductor.

Sin perjuicio de lo anterior, al sólo añadir tales elementos, sin suprimir el tenor actual de tal inciso, no se podrá suspender la licencia de conducir en aquellos casos en que la contravención sea detectada telemáticamente, como tampoco (al no modificarse el artículo 211 de la Ley de Tránsito) se podrán enviar las sentencias condenatorias por tales faltas al Registro de Conductores.

De ese modo, para soslayar tales situaciones, sugirió las siguientes enmiendas:

- Intercalar, en la primera oración que se agrega al inciso sexto del artículo 170 de la Ley de Tránsito, por medio de la letra b) del número 3 del artículo 23 de la iniciativa, entre las expresiones “vehículo en movimiento” y “denunciadas por la Subsecretaría de Transportes”, la frase “o con reiteración de infracciones graves”.

Lo anterior, en tanto el proyecto ha considerado que la reiteración de infracciones graves (cinco de ellas en un lapso de seis meses) reviste tal gravedad que ordena al centro automatizado a remitir tales contravenciones directamente al juzgado de policía local correspondiente. Por lo mismo, agregó, parece coherente brindarle la posibilidad al propietario del vehículo que pueda identificar al conductor del móvil en estos casos.

- Eliminar el texto actual del inciso sexto del artículo 170 de la Ley de Tránsito, conservándose sólo aquello que el proyecto incorpora, además de la enmienda previamente descrita.

- Agregar un nuevo inciso séptimo, del siguiente tenor: “Igual procedimiento se aplicará a todas las causas gravísimas y graves, iniciadas según lo dispuesto en el artículo 3 inciso tercero de la Ley 18.287.”. Ello, a fin de permitir que, respecto de todas las infracciones graves o gravísimas que se cursen de manera no presencial (mediante dispositivos tecnológicos o no estando presente el conductor del vehículo), se otorgue la posibilidad al titular del vehículo de identificar al conductor del mismo.

- Explicitar el deber de remisión de sentencias condenatorias por infracciones gravísimas o graves, sean que éstas hayan sido cursadas presencialmente o no, al Registro de Conductores de Vehículos Motorizados, debiendo ello expresarse en el número 2 del artículo 211 de la Ley de Tránsito.

Esto último, aclaró, posibilitará la aplicación de lo dispuesto en el artículo 40 de la ley N° 18.287, esto es, la posibilidad de que el juez de policía local pueda cancelar o suspender la licencia de conducir por acumulación de infracciones.

#### **4. Eliminación de partes empadronador por vía administrativa**

En este punto, indicó que, actualmente, para eliminar las anotaciones en las hojas de vida de los conductores que lleva el Servicio de Registro Civil e Identificación, ello debe ser solicitado por la persona directamente ante este último organismo, una vez transcurridos los

plazos respectivos, a saber, dos años para las infracciones graves, y tres años para las contravenciones gravísimas.

En consecuencia, señaló que no se requiere de una orden del juzgado de policía local en tal sentido, en tanto el órgano administrativo procede a la eliminación en cuestión efectuando sólo una mera constatación del transcurso del tiempo.

Lo anterior, agregó, no se verifica en el caso de los partes empadronados, en las hipótesis en que el infractor no ha pagado la multa respectiva. Ello, observó, en tanto las sanciones impagas se envían al Registro de Multas No Pagadas, quedando registradas en el mismo hasta que no se pague o no se solicite judicialmente la prescripción de aquéllas.

Para lo segundo, prosiguió, el interesado debe ir a cada uno de los juzgados en donde se le cursó la multa no pagada, solicitando el desarchivo del proceso, el estado de la causa y la prescripción, por lo que sólo luego de tal declaración, operará esta última institución.

Para facilitar tal proceso, sugirió que, tal como en el primer caso descrito, ello pueda ser directamente solicitado ante el organismo administrativo previamente referido.

Por consiguiente, para superar tal situación, recomendó incorporar, en el inciso primero del artículo 24 de la ley N° 18.287, la siguiente oración: “Una vez transcurrido el plazo de prescripción, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá eliminar la respectiva anotación de dicho registro.”.

**Luego de las presentaciones antes descritas, los Honorables señores Senadores realizaron las siguientes consultas y observaciones.**

**El Honorable Senador señor Letelier**, expresó que, a su juicio, la discusión sobre las faltas TAG genera una distorsión en el debate.

Lo anterior, sin perjuicio de concordar que la judicatura de policía local no debe ser la encargada de procesar este tipo de contravenciones, en tanto, por la naturaleza de las infracciones, ello debiese ser tratado por medio de un procedimiento administrativo.

Luego, expresó que, en su opinión, el eje principal de la iniciativa es incentivar el uso del transporte público de pasajeros, aumentando los promedios de velocidades de los vehículos en este ámbito, en vista de que en las ciudades los desplazamientos se realizan por debajo de los límites de velocidad establecidos, por razones de congestión vehicular.

Tal punto, agregó, debiese ser explicitado en la discusión, a fin de generar el cambio cultural buscado.

A continuación, señaló que el proyecto pretende generar un tipo de control automatizado de cierto tipo de infracciones, disponiendo que su detección, diligenciamiento y sanción queda a cargo de un órgano administrativo.

Prosiguió indicando que, más allá de concordar con tal cambio, en tanto el mismo permitirá al Estado ser más eficiente en sus labores, la presunción legal actual en contra del propietario del vehículo (más allá de que la persona del conductor sea distinta) necesita ser perfeccionada, en tanto existen dificultades serias para el titular del vehículo para recordar, y luego acreditar, que era un sujeto distinto de él quien manejaba el móvil al momento de la detección de la infracción.

Por otra parte, recomendó revisar la efectividad que tiene la obtención anual del permiso de circulación del vehículo para el pago de las multas cursadas a su propietario, en tanto ello podrá arrojar luces sobre cómo pudiese operar el sistema que se pretende desplegar, en términos de eficacia.

Por último, en lo referente a la protección de los datos personales, señaló que la tecnología actual permite identificar a los pasajeros de un vehículo, por lo que este punto resulta especialmente sensible en el debate, de ahí que se requieren reglas específicas que permitan proteger la privacidad en este ámbito.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, por otro lado, reiteró que la idea fundamental de la iniciativa en examen no es ni sancionar ni generar una fuente de mayor recaudación fiscal, sino que la corrección de conductas al volante, a fin de salvar vidas y disminuir la siniestralidad vial.

Lo anterior, añadió, por cierto, con una finalidad de incentivar, asimismo, el uso del transporte público, velando por el correcto

uso de las vías exclusivas destinadas a este último. En efecto, precisó, en aquellos lugares en donde se han instalado dispositivos para verificar la observancia de lo previamente indicado, se ha constatado una reducción de hasta un 20% en los tiempos de viaje.

Por último, manifestó que el proyecto contempla un resguardo de los datos personales contenidos en las imágenes capturadas digitalmente, en tanto ellas sólo se emplearán para detectar la placa patente del vehículo y su propietario, el que será notificado por la contravención.

**El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González**, por su parte, explicó, en primer lugar, que la falta que el proyecto contemplaba referente al TAG consistía en la circulación por las autopistas concesionadas sin el dispositivo pertinente. Dicha falta, subrayó, fue suprimida durante el primer trámite constitucional de la iniciativa.

Posteriormente, en lo relativo a la naturaleza de las infracciones que serán procesadas automatizadamente, expresó que sólo serán contravenciones cuya configuración obedece a una lógica binaria, de ahí que, por ejemplo, el cruce con luz roja no haya sido considerado, en tanto ser una falta que presenta una zona gris respecto de su aplicación.

A su turno, en lo concerniente al pago de multas al momento de la obtención del permiso de circulación, expresó que el proyecto trata de acercar el momento en que la falta es cursada, con la oportunidad del pago de la sanción aparejada a la misma (en ordenamientos comparados, la notificación de la infracción se realiza el mismo día o al día siguiente), a fin de que el inculpado pueda saber de qué se le está imputando, posibilitando, además, que en caso de que no haya sido él quien hubiese cometido la contravención, pueda indicar con certeza la identidad del conductor responsable.

Por último, manifestó que la protección de datos personales se encuentra recogida en el artículo 21 de la iniciativa, precepto que intenta equilibrar los bienes jurídicos en juego en este contexto.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, en otro orden de cosas, señaló que, durante el debate, se esgrimió la idea de que, con los recursos que se obtengan por concepto de multas, se genere un fondo que promueva la seguridad vial.

Si bien dicha idea, añadió, puede a priori resultar interesante, la verdad es que el proyecto pretende progresivamente cambiar las conductas al volante de algunos conductores, por lo que lo óptimo sería que los montos recaudados fuesen paulatinamente a la baja con el transcurso del tiempo, de ahí que no le parezca razonable la idea antes descrita.

**El Honorable Senador señor Letelier**, consultó acerca de los porcentajes de falibilidad de los dispositivos electrónicos en cuestión.

**La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt**, indicó que estos artefactos son ampliamente usados alrededor del mundo, presentando errores en un porcentaje muy menor, cercano al 0,01%.

Sin perjuicio de lo anterior, el sistema contempla que las imágenes detectadas por los aparatos luego sean revisadas por fiscalizadores, a fin de que las mismas sean validadas, filtrando todos aquellos casos en que la infracción no aparece del todo configurada.

No obstante ello, añadió, se debe tener presente que algunos conductores, lamentablemente, han optado por ocultar las placas patentes de sus vehículos, precisamente para evitar ser detectados, cuestión que también debe ser analizada en el debate.

**El Honorable Senador señor Letelier**, consultó el grado de efectividad en la persecución de estos ilícitos.

**La Presidenta del Colegio de Secretarios Abogados de Juzgados de Policía Local, señora Claudia Díaz-Muñoz**, expresó que la conducta en comento se encuentra tipificada como un delito, por lo que su conocimiento no es competencia de la judicatura local, sino sólo los casos en los cuales la placa patente se encuentra ubicada en un lugar del vehículo distinto del legalmente establecido.

**El Honorable Senador señor Sandoval**, por su parte, indicó que, si bien entiende que la finalidad de la iniciativa no es constituir una nueva fuente de recaudación fiscal, hizo presente que los ingresos que se generen por este concepto serán cobrados por la Tesorería General de la República, de ahí que interprete que los mismos no irán a los fondos de las entidades edilicias, no obstante ser ellas las responsables de la

instalación de la señalética, de la disposición de las regulaciones viales pertinentes, entre otras.

**El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González,** precisó que el proyecto contempla que el 15% de los montos recaudados se destinen al Fondo Común Municipal, mientras que el 85% vaya a arcas fiscales.

No obstante lo señalado, expresó que, producto de que durante la tramitación del proyecto se le han otorgado más atribuciones a los juzgados de policía local, el Ejecutivo está estudiando una fórmula que pueda, eventualmente, incrementar el porcentaje de los recursos que se dirijan al referido fondo edilicio.

#### **Exposición de la Asociación Nacional Automotriz de Chile**

**El Secretario General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), señor Diego Mendoza,** inició su exposición señalando que la organización que encabeza agrupa a todos los importadores de vehículos livianos, medianos, buses y camiones de nuestro país.

De ese modo, agregó, la entidad reúne a las compañías que representan las treinta y dos marcas de camiones existentes en Chile, así como las sesenta y ocho de vehículos livianos y medianos y las trece de buses. Lo anterior, además de agrupar a otras cuarenta empresas del rubro.

En seguida, destacó que los vehículos comercializados en nuestro país provienen de veintinueve orígenes distintos, siendo éste un mercado de mucho dinamismo, por lo que se le ha catalogado por los fabricantes como el más competitivo del mundo, en tanto existen productos de diversa calidad a disposición, ante consumidores altamente informados.

Luego, resaltó que, en el año en curso, existe en nuestro territorio una oferta de mil ochocientos modelos y versiones de los vehículos livianos y medianos, cuatrocientos cincuenta respecto de los camiones y cincuenta para los buses.

Posteriormente, en lo relativo al proyecto de ley en estudio, expresó que ANAC se encuentra de acuerdo con el contenido del

mismo, manifestando que ha existido una mejora significativa en el texto del proyecto, desde su redacción original.

Sin perjuicio de lo anterior, señaló que la Asociación tiene algunas observaciones respecto del número 2 del artículo 23 del proyecto, el cual modifica el numeral 3 del artículo 54 de la Ley de Tránsito, eliminando la circulación, sin placa patente, por cinco días de los vehículos nuevos.

En efecto, indicó que, en la actualidad, precisamente por la posibilidad que otorga el referido cuerpo legal de circular sin tal instrumento público, se han verificado una serie de malas prácticas y abusos en este contexto, los que deben combatirse, a fin de transitar hacia una circulación vehicular en la cual siempre se cuente con patente.

Así, y no obstante reiterar la adhesión de la organización a tales medidas, estimó que debe contemplarse un régimen de excepción para vehículos pesados, nuevos (de un peso bruto vehicular mayor a los tres mil ochocientos sesenta kilogramos), así como también considerarse adecuaciones para vehículos livianos y medianos.

De ese modo, explicó que la redacción actual de la iniciativa en examen en este punto, dispone que la excepción de la exigencia de contar con placa patente, para el caso de los vehículos pesados nuevos, se aplica para aquellos que sólo puedan desplazarse por sus propios medios, y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas.

Ello, añadió, contrasta con el hecho de que la mayoría de los camiones llegan al país por sus propios medios, de ahí que ANAC sugiera que la excepción en cuestión se redacte de la siguiente forma, correspondiendo este texto al del numeral 3 del citado artículo 54 de la Ley de Tránsito:

“3.- Los vehículos pesados con un peso bruto vehicular mayor a los 3.860 kilogramos, nuevos, y únicamente para fines de traslado, exhibición, rodaje o pruebas, en la forma y con los requisitos que establezca el reglamento respectivo.”.

En consecuencia, y por la razón previamente citada, se recomienda eliminar la frase “que sólo puedan desplazarse por sus propios medios”, además de incorporar la remisión reglamentaria respectiva,

a fin de que la norma técnica sea la que detalle y especifique el procedimiento y reglas a seguir en estos casos.

En este punto, el **Honorable Senador señor Letelier**, consultó acerca del impacto de la proposición en comento.

**El Gerente de Operaciones de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), señor Diego Nunes**, precisó que el impacto en este ámbito viene dado por el hecho de que no sólo los camiones ingresan rodando por sus propios medios al país, sino también, por ejemplo, los buses del sistema de transporte metropolitano (generalmente provenientes de Brasil).

Por su parte, agregó, cuando tales móviles ingresan a Chile por vía marítima, éstos llegan al puerto respectivo, para luego ser trasladados a Santiago a los puntos de entrega, a fin de que sean equipados. Sólo después de tal proceso, los mismos se transportan a las distintas sucursales de venta a lo largo del territorio.

Así, sostuvo que la movilización de dichos equipos en una “cama baja”, no resulta razonable, siendo ello, además, significativamente costoso, especialmente si ellos son considerados como bienes de capital. De ahí que se proponga el cambio en la redacción, previamente descrito.

**El Secretario General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), señor Diego Mendoza**, por su parte, señaló que se debe diferenciar la situación de importación de los vehículos livianos y medianos, del caso de la importación de camiones.

En la primera hipótesis, explicó, el proceso se lleva a cabo por medio de las casas matrices de las marcas respectivas que se encuentran en el extranjero. Mientras que en la segunda situación la importación se realiza, en muchas ocasiones, por los mismos camioneros como personas naturales. Por consiguiente, una restricción como la señalada puede significar un golpe muy duro para las actividades comerciales de estos últimos.

En seguida, reiteró que es una práctica generalizada el ingreso de camiones al país por sus propios medios, lo que da cuenta de la necesidad del cambio propuesto, el que sólo generará un punto de sintonía con la realidad en este contexto.

Sin perjuicio de lo sostenido, indicó que ello no obsta al despliegue de los esfuerzos necesarios para avanzar hacia una inscripción e instalación automática de las placas patentes en los distintos tipos de vehículos.

Posteriormente, acerca de las adecuaciones que el proyecto debiese contemplar para los vehículos livianos y medianos, sugirió tres adecuaciones.

- Considerar la eliminación de las restricciones del número de placas provisorias que pueden ser entregadas a una misma persona y que éstas sean entregadas por el Servicio de Registro Civil e Identificación, y no por las Municipalidades, manteniendo el otorgamiento del permiso de circulación provisional como facultad de estas últimas.

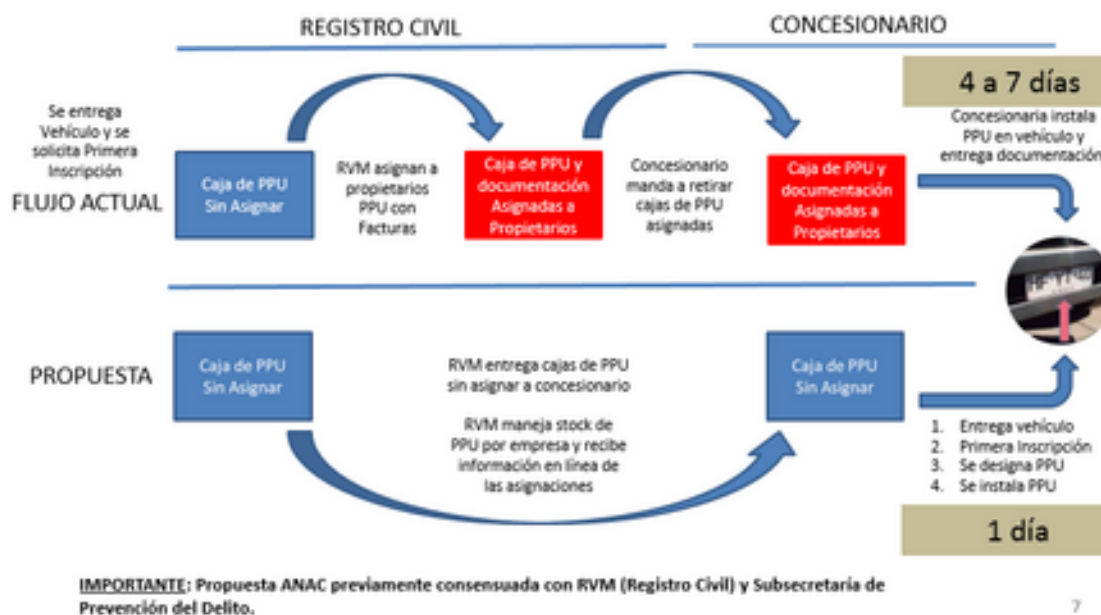
Al respecto, expresó que las mencionadas placas provisorias revisten un color naranja, siendo, actualmente, entregadas por las entidades edilicias a los concesionarios en un número máximo de diez, para fines específicos.

No obstante ello, afirmó que en este punto se genera una situación de irregularidad, ya que el resto de placas patentes son emitidas y entregadas directamente por el Servicio de Registro Civil e Identificación, una vez que la persona exhibe el comprobante de pago respectivo de las obligaciones que procedan.

- Eliminar la restricción de que la placa patente sólo pueda ser obtenida en oficinas del referido Servicio, con el fin de facilitar las inscripciones electrónicas, en concordancia con la ley que prioriza la digitalización de procedimientos del Estado.

Lo anterior, a fin de que toda la trayectoria del vehículo se encuentre respaldada electrónicamente, desde la emisión del certificado de homologación individual, el documento que acredite su primera adquisición, las emisiones de los permisos de circulación asociados al mismo, sus transferencias ulteriores, entre otros.

De ese modo, resumió este proceso por medio del siguiente diagrama.



Así, explicó que en esta propuesta las placas patentes únicas sin asignar puedan ser entregadas directamente por los concesionarios, procediendo a su instalación en los vehículos inmediatamente luego de su compra, lo que tornaría a todo el procedimiento en uno de mayor seguridad, sin perjuicio de alcanzarse, de igual manera, el objetivo de eliminar la circulación de móviles sin placa patente.

En consecuencia, expresó que cada vez que el concesionario asigne una placa patente, ello debiese ser informado electrónicamente al Servicio para su registro oficial.

- Por último, sugirió otorgar un plazo de doce meses para la implementación del proceso antes descrito, a fin de adecuar la interconexión entre los concesionarios y el Servicio.

Una vez concluida la presentación antes descrita, el **Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, precisó que en la denominada "Ley antiportonazos", ya se contempla la prohibición de los vehículos de circular sin placa patente, proscripción cuya operatividad hoy se encuentra supeditada a la dictación de un reglamento, el cual está siendo elaborado por parte de la autoridad administrativa.

**El Honorable Senador señor Letelier**, expresó que, a su juicio, para que la proposición de ANAC resulte viable, se debe

establecer un régimen de responsabilidades y garantías a las que se sujetarán los concesionarios. Ello, ya que los mismos pasarán a ser custodios de un instrumento público, a saber, las placas patentes sin asignar, por lo que se trata de la externalización de una función hasta ahora desarrollada por el Estado, para lo cual se necesita resguardar determinados estándares en la prestación de tales servicios.

A su vez, recomendó que se explore la posibilidad de que al comprador de un vehículo también se le otorgue inmediatamente el respectivo dispositivo TAG, a fin de que se facilite a aquél la adquisición de este tipo de artefactos.

### **Exposición TECHVIAL**

**El Asesor de Operaciones de TECHVIAL, señor Mario Estrella**, inició su presentación señalando que la empresa que representa es una compañía chilena especialista en seguridad vial e ingeniería, la que, durante el año 2015, expandió su catálogo, incorporando soluciones en materia de detección electrónica de infracciones e implementación de sistemas inteligentes de movilidad, en línea con lo que pretende realizar el proyecto de ley en análisis.

Luego, indicó que los clientes de la empresa son instituciones públicas y privadas que requieren de una solución integral, innovadora, con la mejor relación de costo beneficio.

Asimismo, agregó, TECHVIAL cuenta con Intercambios de experiencias exitosas internacionales, como son el caso de Ecuador y Colombia.

En seguida, expresó que la compañía, dentro de su visión, pretende ser la entidad líder en el desarrollo de programas de educación vial, educativos medioambientales y de inclusión del adulto mayor.

A continuación, y con la finalidad de otorgar una mirada de contexto a las materias abordadas por la iniciativa en estudio, resaltó que Chile presenta un parque automotriz de, aproximadamente, cinco millones de vehículos. Ello, genera que, a razón de dos viajes diarios, se alcance la cifra de diez millones de desplazamientos vehiculares al día, cuestión que contrasta con las capacidades limitadas de Carabineros de Chile para fiscalizar tal magnitud de móviles.

En la misma línea, resaltó que, en una década, se ha duplicado el número de vehículos motorizados, por lo que se ha advertido un incremento acelerado e inorgánico del parque.

En ese escenario, agregó, los costos económicos generados producto de los siniestros viales son considerables. En efecto, precisó que, de acuerdo al último informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la situación mundial de seguridad de tránsito, el costo de tales accidentes, para la mayoría de los Estados, es de aproximadamente un 3% del PIB, cifra que podría llegar hasta un 5% en países de ingresos bajos.

En tal sentido, indicó que, en el caso de Chile, el 3% del PIB, en el año 2018, equivale a ocho mil cuatrocientos doce millones de dólares estadounidenses (US\$8.412.000.000.000.-).

Posteriormente, en lo referente a las razones que asisten al uso de dispositivos electrónicos de fiscalización del tránsito, indicó que ello permite que los funcionarios destinados a estas tareas puedan enfocarse a otras labores importantes.

Ello, añadió, sin perjuicio de que el control presencial expone tanto al fiscalizador como al automovilista a un peligro innecesario.

De igual modo, observó que el uso de tales aparatos se justifica, además, por el hecho de que las fiscalizaciones presenciales son cursadas una a una, lo que arroja un promedio de cuatro a seis contravenciones aplicadas por hora, en tanto ello es lo que demora un fiscalizador en detectar la falta, detener al conductor e imponer la infracción.

Por ende, los procesos son costosos, propensos a errores e ineficientes.

Por el contrario, prosiguió, en un contexto de control vial automatizado, los costos anuales asociados con los recursos humanos y la capacitación respectiva, se sustituyen por una inversión inicial para mantener una fiscalización activa las veinticuatro horas del día.

Así, afirmó, a diferencia del control presencial, la automatización permite capturar electrónicamente cada infracción, pudiendo una cámara procesar más de mil infracciones en una hora.

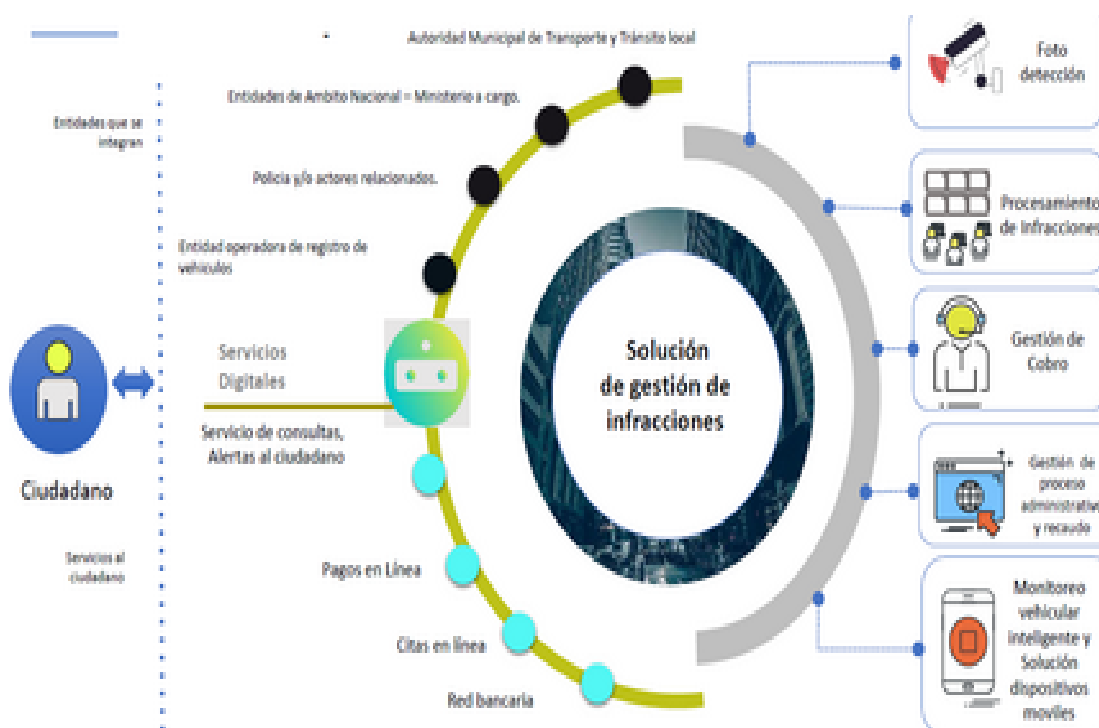
Por ende, los sistemas en comento resultan más eficientes, recogiendo evidencia irrefutable de las infracciones, sin perjuicio de que permiten reducir la tasa de mortalidad relacionada con el exceso de velocidad entre un 40% a un 60 %. De ese modo, se logra salvar vidas y hacer cumplir el mandato legal.

En ese orden de ideas, explicó que los dispositivos que se despliegan para los propósitos en comento, consisten en cámaras compactas y ligeras, pero de grandes prestaciones gracias a sus procesadores integrados de cuatro núcleos, que permiten detectar una gran variedad de infracciones, mediante el reconocimiento automático de patentes (ALPR).

En consecuencia, indicó que las contravenciones que pueden ser verificadas, son las siguientes:

- Exceso de velocidad.
- Detección de interrupción de calzada
- Inobservancia de luz roja en los semáforos.
- Incumplimiento de restricción vehicular.
- Detección de vehículos buscados y con documentación vencida.
- Invasión de carril preferencial.
- Conteo, clasificación vehicular y estudios de matrices origen/destino.

En seguida, describió el modelo en cuestión por medio de la siguiente lámina.



Dicho esquema, destacó, ha sido aplicado con éxito en Colombia y en Ecuador, por medio de protocolos de implementación, que combinan tecnología, cultura y educación ciudadana.

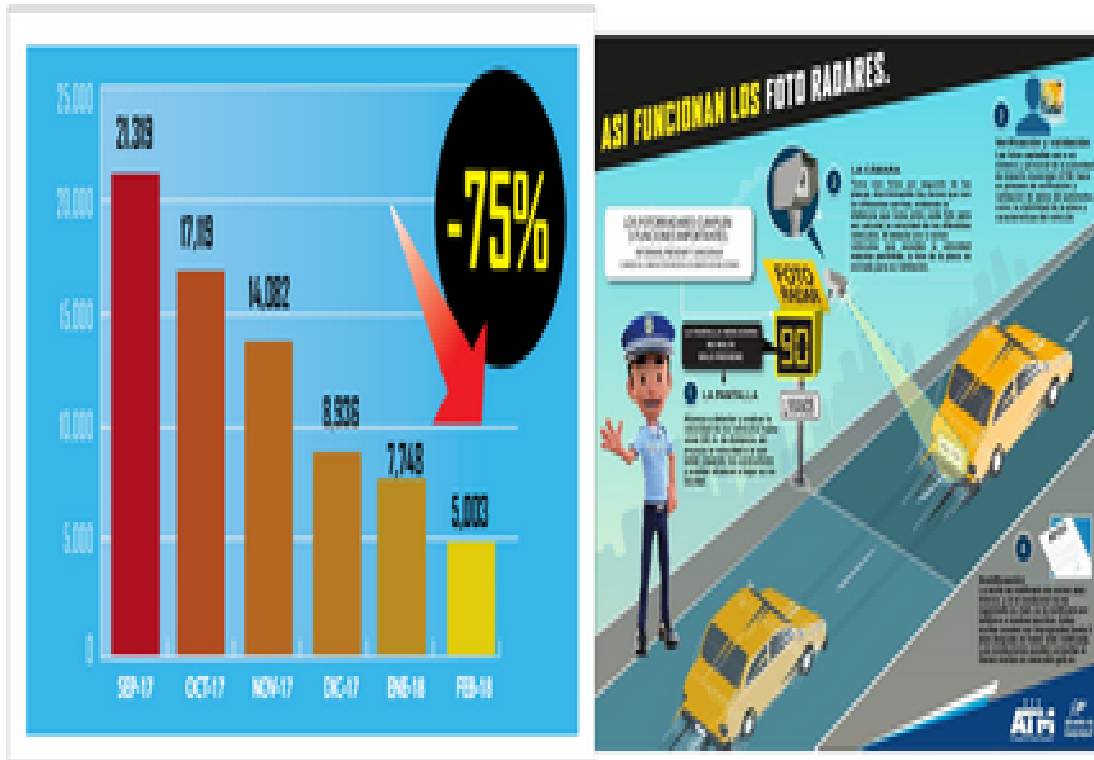
En efecto, expresó que, mediante programas de planificación y comunicación, se forman comités de trabajo entre autoridades y los ciudadanos, en donde se estudia la siniestralidad de determinados lugares de las urbes, a fin de definir los lugares a fiscalizar.

A partir de lo anterior, explicó, sin pretensiones recaudatorias o sancionatorias, los dispositivos son desplegados en las áreas, informando debidamente de ello a la comunidad, con el fin de reducir los índices de percepción negativa que pueda tener el uso de tales artefactos.

Así, continuó, se inicia primeramente un período de marcha blanca, en donde el sistema se sociabiliza, y en el cual no se aplican multas al ciudadano que es detectado cometiendo una infracción, sino que sólo se le comunica y notifica de ello con una finalidad educativa.

De esa forma, agregó, se genera una curva de aprendizaje comunitaria positiva, que permite luego efectuar un nuevo análisis de reubicación de los dispositivos, en otras zonas de la ciudad, mediante un trabajo en conjunto con los citados comités.

Luego, a través de la siguiente lámina, describió sintéticamente la experiencia exitosa del particular en Guayaquil, Ecuador, en donde se observó una disminución de un 75% en el número de infracciones cursadas en los puntos en donde los aparatos fueron instalados, dando cuenta de una positiva curva de aprendizaje, para lo cual fue fundamental la comunicación y sociabilización de estos sistemas, en donde se informa que estos últimos no pretenden multar, sino más bien educar.



Por su parte, añadió, en el caso de Medellín, esta ciudad incluso fue premiada, en el año 2013, como la urbe más innovadora del año por el periódico estadounidense The Wall Street Journal, catalogándola como la ciudad del año (“city of the year”).

En efecto, agregó, en esta metrópoli colombiana, la empresa QUIPUX (con la cual trabaja TECHVIAL), desplegó una solución holística que promueve la operación de vehículos, conductores, transporte público, detección de multas, y registro de accidentes, así como la integración de movilidad, dispositivos de detección electrónica, cámaras, paneles de mensajes variables y salas de control.





Posteriormente, resumió los impactos positivos y ventajas de los sistemas automatizados en comento, enlistándolos del modo que a continuación se presenta.

## I. Impactos de la solución

### 1. Fortalecimiento de la autoridad

- Incremento de ingresos para el Estado o autoridad de tránsito.
- Disminución del incumplimiento de las normas de tránsito.
- Mayor visualización de la situación vehicular, por medio de una mejor respuesta por parte de la autoridad.

### 2. Incremento en la calidad de la información

- Mayores estándares en el procesamiento de datos relacionados.
- Generación de alertas centralizadas.
- Conteo de volúmenes vehiculares, permitiendo su clasificación.

- Medición de la velocidad a la cual circula cada uno de los vehículos que son registrados.

### 3. Incremento en la seguridad vial

- Seguimiento y control a la accidentalidad.
- Estadísticas de infractores.
- Detección de zonas de intervención.

## II. Beneficios

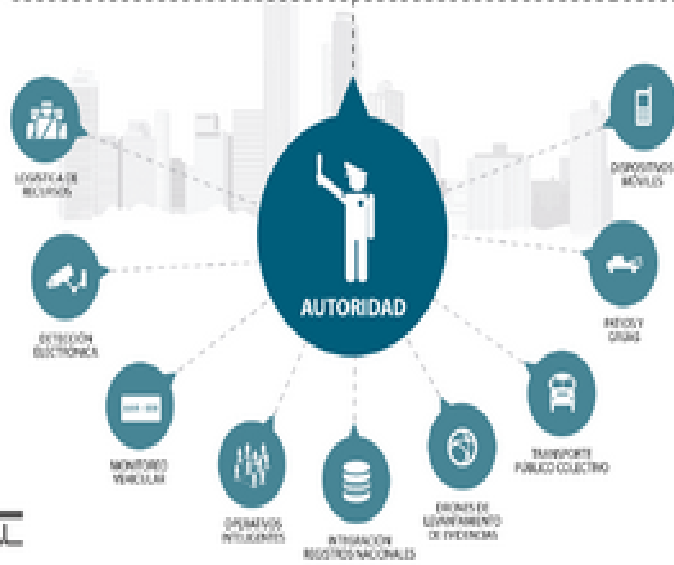
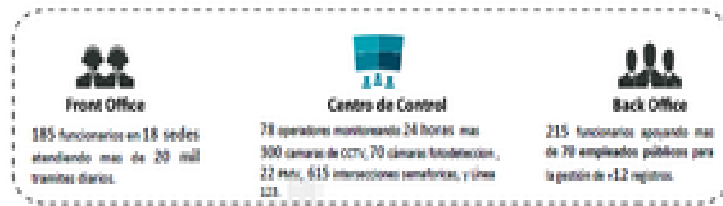
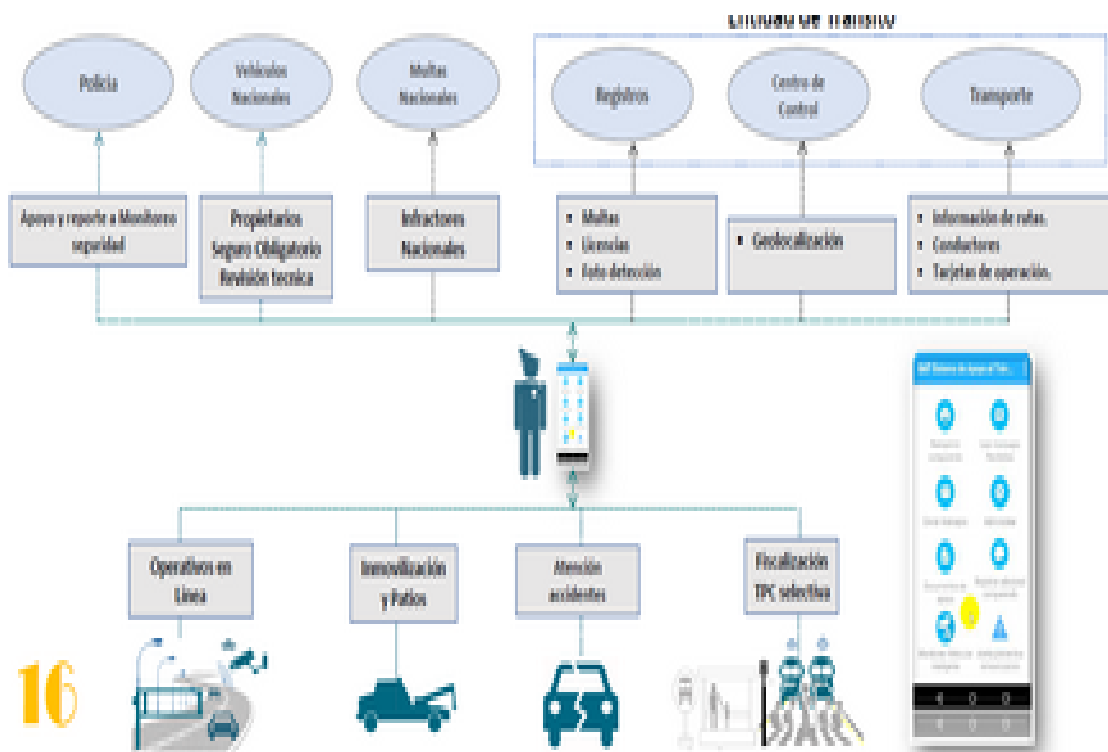
### 1. Para el Estado

- Centraliza y unifica la información.
- Apoya las funciones de control de tránsito y transporte.
- Aumento de la eficiencia en el control y monitoreo vehicular.
- Mayores volúmenes de detección de infracciones.
- Mejora la percepción de la autoridad ante el ciudadano.

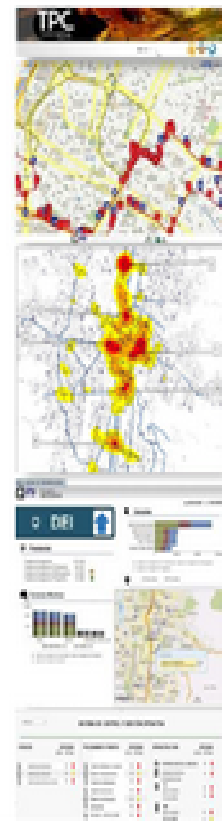
### 2. Para el ciudadano

- La protección de la vida al prevenir accidentes y muertes.
- Generación de una cultura ciudadana por medio de educación vial.
- Mejoras en la atención.
- Interacción en tiempo real con la autoridad.

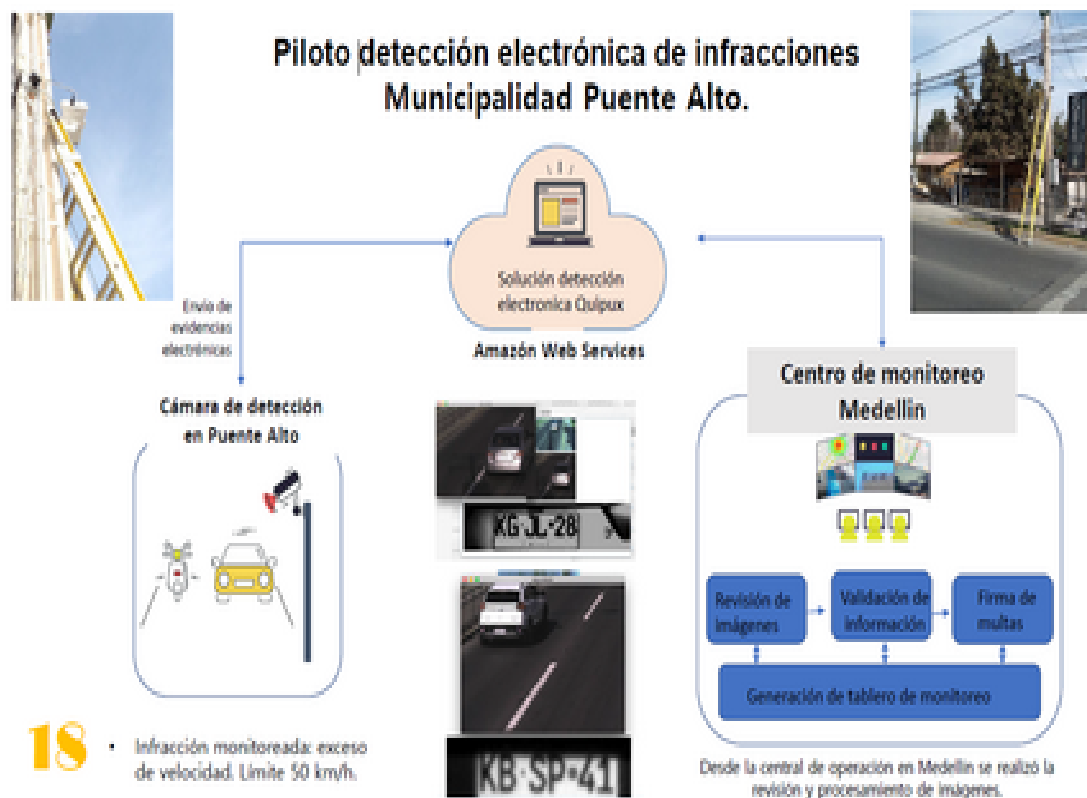
En la misma línea, resaltó que el sistema, además, constituye un apoyo a la gestión de los agentes o policías de tránsito en la vía, permitiendo contribuir a la fiscalización e integración de los servicios que requieren la intervención de la autoridad.



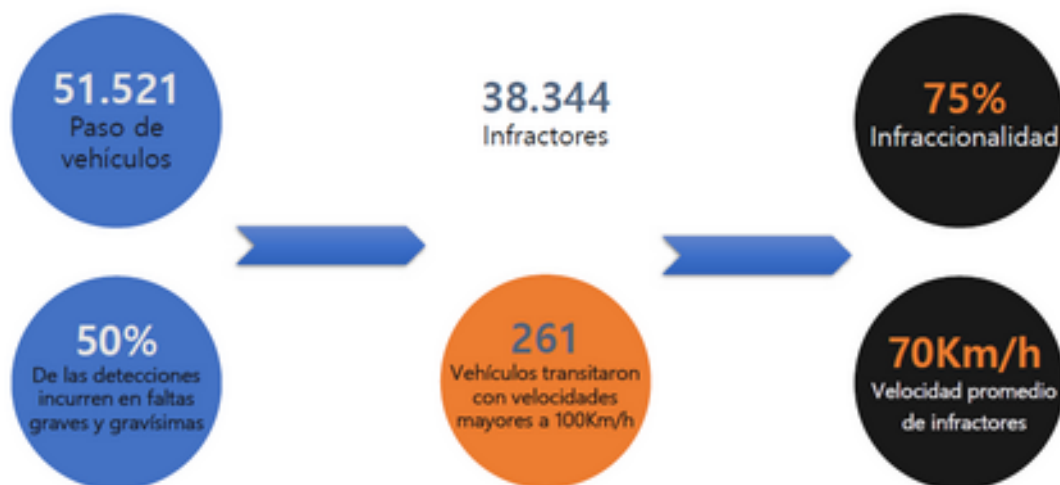
ECHVIAL



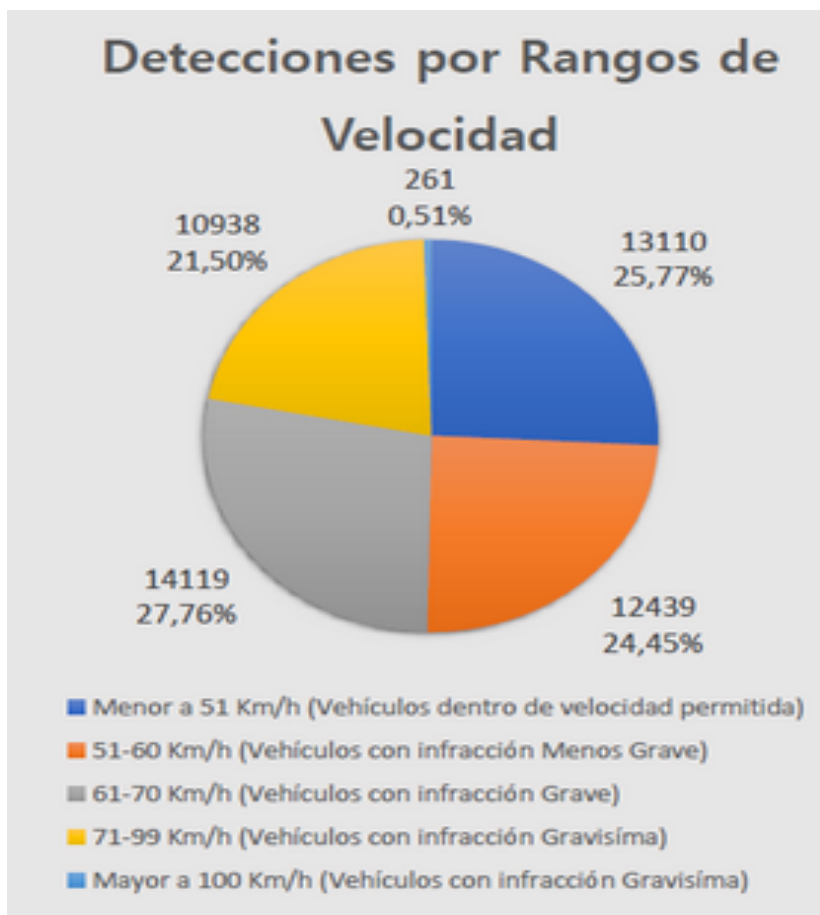
Finalizó su exposición, describiendo, a través de los esquemas que a continuación se presentan, una experiencia piloto desarrollada por TECHVIAL en Puente Alto, en un lugar de alto riesgo vial para la comunidad.



### Resumen de resultados



### Estadísticas sobre infracciones



En la gráfica, explicó que se evidencia que el 74,22% de los móviles superan el límite máximo de velocidad permitido en esta vía, lo que equivale a treinta y siete mil setecientos cincuenta y siete vehículos.

Asimismo, resaltó que, aproximadamente, el 50% de las infracciones detectadas, son contravenciones graves o gravísimas. En tal sentido, subrayó que se registraron a doscientos sesenta y un vehículos transitando a más de cien kilómetros por hora.



Finalmente, expresó que el crecimiento de los ingresos permite expandir los servicios y las inversiones en tecnología haciendo un modelo autosostenible. Así, añadió, el desarrollo de infraestructura mediante mecanismos de asociación público-privada, como es el caso de las concesiones en Chile, presenta una serie de ventajas derivadas, principalmente, de ganancias de eficiencia y eficacia sistémicas, sostenidas en el tiempo.

**Luego de la presentación antes descrita, los Honorables señores Senadores realizaron las siguientes preguntas y observaciones.**

**El Honorable Senador señor Soria**, consultó acerca del modelo institucional que existe en ordenamientos comparados sobre el punto.

**El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, respondió indicando que se observan soluciones de diversa naturaleza. Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que, en el caso del modelo propuesto por el proyecto, se pretende crear una División en el seno del órgano público que encabeza.

**El Asesor de Operaciones de TECHVIAL, señor Mario Estrella**, expresó que, en el caso de Colombia, el organismo encargado es la Secretaría de Transportes, mientras que en Ecuador los responsables son los Municipios. No obstante ello, añadió, se concesionan los servicios de detección automatizada de infracciones, reservándose la autoridad la potestad de validar que las contravenciones hayan sido cursadas correctamente. De ahí, agregó, que se trate de una alianza público-privada.

**El Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez**, indicó que, en el caso planteado por la iniciativa en estudio, no se propone una fórmula mixta, sino que será el Estado directamente, por medio de la citada División, quien se encargará del particular.

En efecto, agregó, aquélla detectará y procesará las infracciones referentes a excesos de velocidad, al uso indebido de vías exclusivas y a la inobservancia de la restricción vehicular.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Chahuán**, resaltó que otro gran punto que se ha discutido es la incorporación, a tal listado contravencional, de las faltas "TAG", ya que no obstante tratarse de cuestiones administrativas, los juzgados de policía local son obligados a intervenir, recargando considerablemente sus labores, sin

perjuicio de generar grandes gastos por tal concepto, producto de las notificaciones que se exigen.

Todo lo cual, en su opinión, no le parece razonable, atendido que se están empleando los recursos públicos asociados a las Municipalidades y a los citados órganos jurisdiccionales, para resguardar los intereses de las concesionarias.

#### **VOTACIÓN EN GENERAL**

**En votación la idea de legislar sobre el proyecto, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Chahuán (Presidente), Letelier, Pizarro y Soria, lo aprobó en general.**

**Se consigna que el Honorable Senador señor Soria, si bien se manifestó a favor de legislar respecto de la iniciativa en estudio, expresó que, en último término, el sistema automatizado debiese ser operado por las entidades edilicias, en todo aquello que atañe a las ciudades, en tanto ello ser el modelo que sigue el particular en ordenamientos comparados.**

**En el mismo sentido, señaló que si bien reconoce que la función pública en estos aspectos le corresponde al Estado, cree que sería recomendable radicar posteriormente la administración de estas materias en las Municipalidades, no obstante que inicialmente el punto se sitúe a nivel central.**

-----

## **TEXTO DEL PROYECTO**

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, y que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones os propone aprobar en general:

### **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 le corresponderán las siguientes funciones:

1. Proponer al Subsecretario de Transportes planes y programas para la fiscalización y el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.
2. Gestionar el sistema informático y administrativo que permitirá la gestión electrónica de tratamiento de infracciones y de los pagos a que hace referencia esta ley mediante sistemas remotos o de transferencia electrónica.
3. Mantener la operación y desarrollo del equipamiento, sistemas y aplicaciones necesarios para el procesamiento automatizado de las infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante equipos de registro automáticos, de conformidad a la ley.
4. Cursar las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados contraviniendo las disposiciones de la presente ley por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones.

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

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

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

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

9. Ejercer las demás atribuciones señaladas en esta ley.

**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 podrán realizarse por medios físicos o electrónicos.

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

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

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

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

## **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 informar a los infractores respecto de las contravenciones de tránsito detectadas de conformidad a esta ley por los equipos de registro y las multas asociadas a éstas, los derechos que les asisten, los plazos para el ejercicio de tales derechos y las rebajas asociadas al pago anticipado por los medios dispuestos por la Subsecretaría.

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.

**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. 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.

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

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

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

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

3. La norma transgredida.

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

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

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

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

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

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

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

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

En estos casos, la Subsecretaría de Transportes, al detectar la infracción, deberá ponerla en conocimiento del juzgado de

policía local competente, y remitirle todos los antecedentes y medios de prueba.

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

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

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

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

**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, dejará sin efecto la multa cursada. En caso de que la rechace, comunicará este hecho al infractor, quien tendrá el plazo de cinco días, contado desde la notificación del rechazo, para pagar la multa sin derecho a rebaja.

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

**Artículo 15.-** Dentro del término de veinte días hábiles, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del artículo precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local, a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la

Subsecretaría de Transportes a través del acceso electrónico que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287. La reclamación no suspenderá la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas por parte de la Subsecretaría de Transportes.

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

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

**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.

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

#### **Título IV Otras disposiciones**

**Artículo 21.-** El tratamiento de los datos personales que se realice por la red de dispositivos, particularmente las imágenes y la geolocalización, captados por los equipos de registro y detección de infracciones regulados en esta ley, se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la ley 19.628, sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a las transferencias electrónicas de datos, seguridad en el tratamiento y el respeto al principio de finalidad, conforme al cual los datos almacenados y tratados por la Subsecretaría de Transportes sólo podrán ser usados para fines de fiscalización y no podrán ser cedidos a terceros bajo ningún título, salvo en el caso de cesión de datos al juzgado de policía local respectivo u otros casos excepcionales previstos en la ley.

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

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

**Artículo 24.-** Introdúcense las siguientes modificaciones 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”.

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

**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 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.”.

-----

Acordado en sesiones celebradas los días **10 de julio de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga; **4 de septiembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Soria Quiroga; **25 de septiembre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto, David Sandoval Plaza (Alejandro García Huidobro Sanfuentes) y Jorge Soria Quiroga, y **2 de octubre de 2019**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Jorge Pizarro Soto y Jorge Soria Quiroga;

Sala de la Comisión, a 7 de octubre de 2019.

**ANA MARIA JARAMILLO FUENZALIDA**  
Abogada Secretaria de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE CREA UN SISTEMA DE TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE INFRACCIONES DEL TRÁNSITO Y MODIFICA LAS LEYES N<sup>OS</sup> 18.287 Y 18.290.**

### **BOLETÍN N° 9.252-15.**

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** crear, en la Subsecretaría de Transportes, la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, a fin de que esta repartición, mediante una red de dispositivos electrónicos, debidamente señalizada en las zonas de control, se haga cargo de la detección, notificación y aplicación de las sanciones respectivas a los infractores en caso de exceso de velocidad, restricción vehicular o uso de pistas exclusivas para el transporte público.

De ese modo, se dispone de una planta de fiscalizadores para tal entidad y de un procedimiento sancionatorio especial, de carácter administrativo, respecto de las contravenciones que sean detectadas mediante dispositivos automatizados de registro.

Lo anterior, con la finalidad de reducir las cifras de víctimas y accidentes de tránsito.

- II. **ACUERDOS:** aprobado en general **(4x0)**.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** se divide en cinco Títulos, los que constan de 26 artículos permanentes y una disposición transitoria.
- 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, el artículo 16 de la iniciativa comparte el mismo carácter normativo que las disposiciones previamente enunciadas, en tanto fija la competencia territorial de los juzgados de policía local para los efectos de este proyecto de ley.

En consecuencia, los tres 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, de fecha 25 de septiembre de 2019.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** La Sala de la Cámara de Diputados, en sesión ordinaria 39ª, de fecha 12 de junio de 2019, aprobó, en general y en particular a la vez, el proyecto de ley en referencia.

La **aprobación en general** presentó las siguientes votaciones:

- **Todas las disposiciones que no revestían quórum especiales** fueron aprobadas por 113 votos a favor, 5 en contra, 14 abstenciones y 4 pareos.

- **El artículo 19** fue aprobados por 103 votos a favor, 13 en contra, 16 abstenciones y 4 pareos.

**A su vez, cabe consignarse que todo el articulado, salvo los artículos 10, 13, 18 inciso segundo y 23 N° 3 letra b), fueron dados por aprobados, a su vez, en particular, por no haberse presentado indicaciones sobre los mismos. Respecto de tales preceptos se solicitó votación separada.**

La **aprobación en particular** presentó las siguientes votaciones:

- **El artículo 10** fue aprobado por 87 votos a favor, 37 en contra, 10 abstenciones y 4 pareos.

- **El artículo 13** fue aprobado por 101 votos a favor, 18 en contra, 15 abstenciones y 4 pareos.

- El **inciso segundo del artículo 18** fue aprobado por 78 votos a favor, 42 en contra, 14 abstenciones y 4 pareos.

- La **letra b) del N° 3 del artículo 23** fue aprobado por 78 votos a favor, 42 en contra, 14 abstenciones y 4 pareos.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado el 12 de junio de 2019, dándose Cuenta en la sesión 25ª ordinaria, de la misma data, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda, en su caso.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, aprobado en general.

XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

**1.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009**, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley De Tránsito**.

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

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

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

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

**6.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006**, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades**.

**7.- Decreto con fuerza de ley N° 1, de 2000**, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado**.

Valparaíso, 7 de octubre de 2019.

**ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA**  
Abogada Secretaria de la Comisión