

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA REFERIDO AL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN SISTEMA DE TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE INFRACCIONES DEL TRÁNSITO Y MODIFICA LAS LEYES N° 18.287 Y N° 18.290.**

---

**BOLETÍN N° 9252-15**

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Hacienda pasa a informar, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 226 del Reglamento de la Corporación, el proyecto de ley mencionado en el epígrafe, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República don Sebastián Piñera Echenique, ingresado a tramitación 28 de enero de 2014, y que se encuentra con urgencia calificada de Suma.

Concurrió a presentar el proyecto la señora Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, acompañada del señor Juan Carlos González Calderón, Jefe de Gabinete.

**I.-CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS**

1.-Idea matriz o fundamental del proyecto

Reducir las cifras de víctimas y accidentes de tránsito, mediante la creación de un Sistema Automatizado para el Tratamiento de las Infracciones, que sean detectadas mediante mecanismos automatizados susceptibles de crear un registro visual o audiovisual de dichas infracciones, estableciendo una planta de fiscalizadores especiales para el Centro Nacional de Tratamiento de Denuncias Automatizadas y un procedimiento sancionatorio especial de carácter administrativo respecto de las infracciones que sean detectadas mediante dispositivos automatizados de registro de infracciones.

2.-Comisión técnica:

Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

3.- Conocimiento de la Corte Suprema (art. 77 CPR):

Por Oficio N° 150, de 7 de mayo de 2019, fue consultada por la Comisión Técnica la opinión de la Corte Suprema sobre el artículo 16 del proyecto (que pasó a ser 19), al tenor de lo dispuesto en los artículos 77 de la Constitución Política de la República y 16 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, informando la iniciativa, y realizando observaciones como señala en su oficio de respuesta N°98, de 27 de mayo del año en curso.

4.-Artículos que la Comisión técnica dispuso que fueran conocidas por esta Comisión de Hacienda.

Artículos 18, 25 y primero transitorio.

5.- Modificaciones introducidas al texto aprobado por la Comisión técnica

No hubo

6.-Normas de quórum especial

Conforme a lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, el inciso segundo del artículo 19, debe aprobarse en el carácter de norma orgánica constitucional, en tanto se refiere a la competencia de los juzgados de policía local.

7.-Diputado Informante: Se designó al señor Carlos Ignacio Kuschel Silva.

## II.-CONTENIDO GENERAL DE LA INICIATIVA:

El proyecto se estructura en 23 artículos permanentes, divididos en 3 títulos y 2 artículos transitorios que contienen las siguientes materias:

**Título I** – Fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito

Creación de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, en la Subsecretaría de Transporte del MTT.

Entre otras funciones, le corresponde cursar infracciones a propietarios de vehículos; definir, organizar y publicar zonas de control mediante la red; llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida.

Notificaciones podrán realizarse por medios físicos o electrónicos.

**Título II** – Red de dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

Obligación de informar las infracciones, multas, los derechos que les asisten, plazos y rebajas asociadas.

La metodología objetiva para determinar localización y cantidad de equipos a instalar será materia de reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**Título III** – Detección y notificaciones de las infracciones a la ley de tránsito y la denuncia ante el juzgado de policía local.

Define las infracciones que estarán sujetas a control y sanción, por ejemplo exceder la velocidad, transitar en área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, entre otras.

Se notificará a quien figure como propietario del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, en un plazo de 15 días contados desde la detección de la infracción de tránsito.

La notificación debe contener la identificación del vehículo motorizado, descripción de hechos concretos, norma de tránsito infringida, indicación del monto de multa a pagar, plazos, descuentos y efectos de no pago, entre otros.

La Subsecretaría de Transporte remitirá antecedentes detectadas al Juzgado de Policía Local competente en caso de infracciones calificadas como gravísimas, que la infracción cometida haya derivado la ocurrencia de un accidente de tránsito o daños a terceros, ante existencia de reincidencia de 5 o más infracciones graves en un plazo de 6 meses.

Define causales cuando el infractor pueda impugnar ante la Subsecretaría de Transporte la sanción aplicada dentro del término de 20 días desde su

notificación: sustracción del vehículo, error en la identificación del vehículo y/o propietario o que placa patente haya sido clonada, alterada o robada.

Define procedimiento para resolver la impugnación realizada.

### **III.-Experiencia Internacional <sup>1</sup>**

En los fundamentos del proyecto, se destaca la experiencia internacional al indicar que la implementación de la tecnología ha permitido reducciones de hasta 40% en las muertes por siniestros viales. Además destaca los casos de Francia, España y Australia, Australia:

En Francia, se implementó en el 2003, y habría permitido una reducción anual de cerca el 7% en la cantidad de fallecidos. En 2010 se estimó que la reducción alcanzó el 51%.

En España, a partir del 2005, contribuyó a una reducción de un 47,5% el número de víctimas mortales entre 2005 y 2010.

En Australia, habría permitido disminuir la velocidad media y reducir los siniestros mortales.

### **IV.-COMPETENCIA DE LA COMISIÓN DE HACIENDA**

La comisión técnica indicó que deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda los artículos 18, 25 y primero transitorio.

El artículo 18 prescribe que 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. Consagra que el quince por ciento de lo recaudado de conformidad a lo establecido en el inciso anterior se destinará al Fondo Común Municipal y el resto a beneficio fiscal.

El artículo 25 modifica la planta del personal de la Secretaría y Administración General, de los departamentos dependientes de la Subsecretaría de Transportes y de las Secretarías Regionales Ministeriales, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El artículo primero transitorio establece que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que no obstante lo anterior el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos

### **V.--INCIDENCIA EN MATERIA FINANCIERA O PRESUPUESTARIA DEL ESTADO**

#### **ANTECEDENTES**

Según lo señalado en el Informe Financiero N° 99 de 10 de julio de 2018, que acompañó la indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo, el proyecto de ley irroga un mayor gasto fiscal en régimen equivalente a \$9.598 millones de pesos. Este gasto considera el personal adicional, los costos de operación y mantenimiento de los dispositivos, y otros costos adicionales.

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

Por otro lado, la instalación de dispositivos (cuyo nombre técnico es

<sup>1</sup> BCN Nicolás García Asesoría Técnica Parlamentaria

“cinemómetro”) también se realizará en forma gradual, desde el año 2 al año 6, según se indica en la tabla a continuación:

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

Desde el año 7 en adelante no se consideran nuevos dispositivos a instalar. De este modo el costo de instalación de dispositivos cambia con la cantidad de nuevos dispositivos instalados (incremental cinemómetros). En el segundo año, se instala una cantidad de 38 nuevos dispositivos, lo que supone un costo de instalación equivalente a \$1.475 millones de pesos. Esa cifra se sigue incrementando hasta llegar a \$3.256 millones en el año 6, cuando se instalan 78 nuevos dispositivos. Cabe señalar que el primer año considera un gasto de 498 millones dentro del concepto “instalación de dispositivos”, pese a que en tal año no se instalan dispositivos, pues se considera un costo de hardware a realizarse el primer año y por una sola vez.

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

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

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

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

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

*Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.*

#### Ingresos

Esta estimación considera los siguientes antecedentes y supuestos:

- La gradualidad en la instalación de dispositivos descritas anteriormente.
- Cada cinemómetro captura 150 infracciones diarias

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

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

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

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

Por otra parte, a continuación se señala el valor de las multas según nivel de gravedad de la infracción:

<b>Menos grave</b>	<b>Grave</b>	<b>Gravísima</b>
Hasta 10 km/hr	11 a 20 km/hr	Más de 20 km/hr
0,5	1	1,5
<i>Valores en Unidades Tributarias Mensuales (UTM)</i>		

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

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

De este modo, a continuación se presenta una tabla con el resumen de

los ingresos estimados por año que se producen como consecuencia del proyecto:

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

*Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.*

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

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

### III.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN

#### DISCUSIÓN

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse comenzó destacando que a pesar del intenso trabajo legislativo en materia de modificaciones a la ley de tránsito, particularmente las que sancionan el manejo bajo influencia del alcohol, Chile sigue en el último lugar de accidentes de tránsito a nivel OCDE.

Explicó que 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 automatizada -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.

A continuación, se refirió en detalle al contenido del proyecto:

1. Creación, en la Subsecretaría de Transportes (en adelante, Subtrans), de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (En adelante, La División)

Se crea en la Sutrans una División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Su objeto es dar cumplimiento, a través de los Inspectores Fiscales, a la Ley del Tránsito y sus reglamentos, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile, los Inspectores Municipales y a los Inspectores Fiscales de Obras Públicas.

2. Funciones de la División

infracciones

- Proponer planes y programas para fiscalización y automatización de

electrónico

- Gestionar sistema informático y administrativo para tratamiento

- Mantener operación y desarrollo del equipamiento
- Cursar infracciones a propietarios
- Definir, organizar y publicar las zonas de control
- Coordinar con órganos competentes, la instalación de equipos
- Implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento
- Realizar el tratamiento de la información visual o audiovisual

3. Red de dispositivos automatizados de registro de infracciones: zonas en que se instalarán, requerimientos técnicos que deben cumplir y metodología

Las zonas en las que se instalen los dispositivos automatizados, deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII de la Ley del Tránsito, entregando 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.

Los equipos instalados estarán conectados mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua, regular y segura de la información registrada.

4. Infracciones que serán detectadas por el CATI

- Exceso de velocidad (Art. 145 y 146 / Art. 203)
- Transitar con restricción en área urbana (N°35 Art. 200)
- Infracción normas de transportes terrestre, susceptibles de captación automatizada (N°18 Art. 201)
- Circular sin TAG (Art. 114)

Para los efectos señalados en esta ley los inspectores fiscales de la División de Fiscalización tendrán el carácter de ministros de fe.

5. Procedimiento, notificaciones, impugnaciones y recursos

Se revisará que las imágenes den cuenta de la ocurrencia de alguna de las infracciones señaladas en el artículo 8.

Se ejecutarán las medidas conducentes para la identificación del vehículo y su propietario, lo que se verificará a través del Registro Nacional de Vehículos Motorizados.

Se verificará si el propietario se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en el artículo 12 (JPL).

Se notificará, a quien figure como propietario en el Registro de Vehículos Motorizados, la evidencia de haberse configurado alguna de las infracciones del artículo 8.

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

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

Subtrans podrá celebrar convenios con organismos públicos para obtener información para notificar por medios electrónicos.

Las notificaciones que se realicen por medios electrónicos deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley de firma electrónica simple y otras.

Subtrans dispondrá de un sistema electrónico que permitirá a los dueños de vehículos ingresar de manera voluntaria información para efectos de realizar comunicaciones electrónicas y mantendrá en su sitio web, información actualizada sobre las contravenciones detectadas.

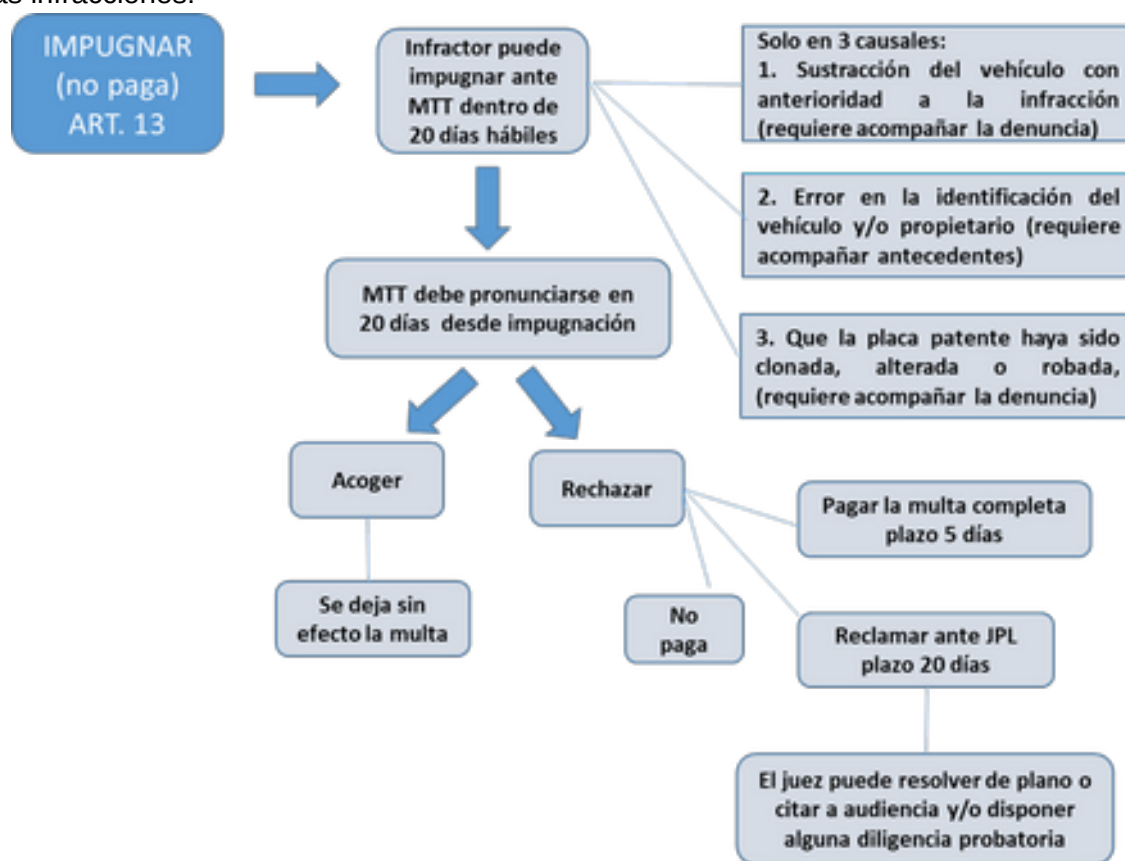
#### 6. Pago anticipado de la multa, plazo y destino de lo recaudado

Pago anticipado: El infractor que pague la multa luego de la notificación y antes de un plazo de 20 días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo de la infracción respectiva, con una rebaja de 30%.

El 15% de lo recaudado se destinará al Fondo Común Municipal y el resto a beneficio fiscal.

#### 7. Modificaciones la ley de Tránsito y a la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local (art 23 y 24).

En este punto, la Ministra explicó el procedimiento de impugnación de las infracciones:



#### 8. Modificación a la ley N°19.254 que fija planta de personal de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones (art. 25)

La Ministra detalló que en la Planta de Directivos de la Subsecretaría, el número de Jefes de División y el de jefes de Departamento aumenta de 7 a 8, pasando de 41 a 43 directivos, y a nivel global de 160 a 162 funcionarios.

#### 9. Financiamiento de mayor gasto fiscal (art. primero transitorio)

Finalmente, expresó que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con

cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. 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.

\*\*\*\*\*

Los diputados integrantes presentes en el debate manifestaron inquietud respecto de la situación en que se encuentran la mayoría de los funcionarios fiscalizadores actuales, esto es, contratados bajo la modalidad de honorarios, ante las mayores responsabilidades y tareas que deberán asumir.

La Ministra señaló que en el proyecto está contemplada la creación de dos cargos directivos y la consagración del actual programa de fiscalización en una División de Fiscalización. Agregó que a pesar de la calidad de honorarios, los fiscalizadores cuentan con la protección necesaria en materia de derechos laborales para resguardarlos de los riesgos que trae aparejado el desempeño de sus labores en la vía pública. Respecto a la posibilidad de cambiar su condición a la de contrata, explicó que por razones presupuestarias principalmente, ello no es por el momento posible.

Por otra parte, igualmente estuvieron contestes en reconocer la importancia de la fiscalización de las infracciones de tránsito, por la incidencia que tienen estas en las cifras de accidentabilidad en el país. Al respecto, consideraron relevante contar con un diagnóstico sobre las zonas del país que presentan las cifras más altas de accidentabilidad, para determinar adecuadamente la aplicación progresiva del sistema propuesto y la utilización de los recursos.

La Ministra reconoció la gravedad de los accidentes de tránsito, precisando que en promedio mueren cinco personas al día por esta causa, superando a los fallecidos por actos delictuales. Del total de fallecidos, un 30% es causado por el exceso de velocidad.

#### Votación

Los artículos sometidos a votación fueron los siguientes:

**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 a 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 continuarán afectas a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 14 del 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, en los términos que dicha norma establece.

**Artículo 25.-** Modifícase el artículo 1° de la ley N° 19.254, en los siguientes términos:

- a) Reemplázase en el número de cargos correspondiente al grado 2 “Jefes de División”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “7” por “8”.
- b) Reemplázase en el número de cargos correspondiente al grado 4 “Jefes de Departamento”, de la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el guarismo “7” por “8”.
- c) Sustitúyese en el número “TOTAL” de cargos correspondiente a la “PLANTA DE DIRECTIVOS”, el número “41”, por “43”.

d) Reemplázase el número de cargos correspondientes "TOTAL GENERAL", el número "160", por "162".

**Artículo primero transitorio.-** El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.

En definitiva, los integrantes de la Comisión compartieron plenamente los objetivos del proyecto, como asimismo, y específicamente, los artículos sometidos a su consideración los que resultaron aprobados, en los mismos términos propuestos, por la unanimidad de los once diputados presentes señores Jackson, Kuschel, Melero, Monsalve, Núñez (Presidente), Ortiz, Pérez, Ramírez, Santana, Schilling y Von Mühlenbrock.

\*\*\*\*\*

Por las razones señaladas y consideraciones que expondrá el Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda aprobar el proyecto sometido a consideración, en lo que respecta a la incidencia en materia financiera o presupuestaria del Estado, en los mismos términos propuestos por la Comisión Técnica.

\*\*\*\*\*

Tratado y acordado en la sesión celebrada el día 4 de junio del año en curso, con la asistencia de los diputados señores Giogio Jackson Drago, Carlos Kuschel Silva, Patricio Melero Abaroa, Manuel Monsalve Benavides, Daniel Núñez Arancibia (Presidente) José Miguel Ortiz Novoa, Leopoldo Pérez Lahsen, Guillermo Ramírez Diez, Alejandro Santana Tirachini, Marcelo Schilling Rodríguez y Gastón Von Mühlenbrock Zamora.

Sala de la Comisión, a 7 de junio de 2019

**MARÍA EUGENIA SILVA FERRER**  
Abogado Secretaria de la Comisión