

Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones sobre el proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito. (boletín N° 2904-06)

“Honorable Cámara:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, sobre el proyecto de ley, originado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que modifica diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito. Su urgencia ha sido calificada de “suma” en todos sus trámites.

La Cámara de Diputados, en sesión de fecha 30 de abril de 2002, acordó remitir a esta Comisión el proyecto de ley en estudio, a fin de que emitiera un informe antes del 6 de mayo próximo.

La señalada iniciativa legal fue informada anteriormente por la Comisión de Gobierno Interior, Regionalización, Planificación y Desarrollo Social y por la Comisión de Hacienda.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la asistencia y la colaboración del subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Francisco Vidal Salinas; del asesor señor Alexis Yáñez Alvarado y del fiscal señor Eduardo Pérez Contreras, ambos de dicha repartición; del subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz; del asesor del subsecretario, señor Patricio Bell Avello; del fiscal señor Lautaro Pérez Contreras, de la abogada del Departamento Legal, señora Verónica León Moraga, y de los asesores señores Jorge Huerta Jemio y Víctor Hugo Villalobos Díaz, todos de la Subsecretaría de Transportes, y de la ingeniera, señora Georgina Febré Gacitúa y del abogado señor Rafael Ibarra Coronado, ambos representantes de la Coordinación General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

En el mensaje se indica que el proyecto tiene por objeto lo siguiente:

- a) Optimizar la gestión en materia de operación de los equipos de registro y detección de infracciones (fotorradars) de normas de tránsito relativas a los límites de velocidad y a las luces rojas semaforizadas, y
- b) Garantizar mayores niveles de transparencia en la destinación de los fondos provenientes de las multas cursadas por contravención de la normativa existente en materia de velocidad vehicular.

-0-

Para el estudio del proyecto, concurrió a la Comisión el subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Francisco Vidal, quien expuso el parecer del Ejecutivo respecto de la iniciativa en informe.

Explicó que el proyecto de ley se origina en la decisión adoptada por la Cámara de Diputados el pasado 9 de enero, al aprobar el proyecto de ley que suspendió la vigencia de los fotorradars y amnistió a todos los conductores denunciados por infracciones de tránsito sobre la base de un elemento probatorio producido por un fotorradar. En el debate habido en esa ocasión, el Parlamento pidió al Ejecutivo patrocinar un proyecto de ley que subsanara definitivamente las razones que motivaron esa legislación dentro del plazo establecido por la propia ley N° 19.791, que vence el 6 de junio próximo.

Algunos municipios tienen ingresos como producto de la recaudación de multas del tránsito que escapan a toda racionalidad. Se trata de municipios cuyo territorio está en las carreteras o cerca de ellas. Por ejemplo, el 21,2% de los ingresos totales de la municipalidad de Sierra Gorda deriva de la recaudación de multas del tránsito.

Expresó que la distorsión se produce porque la fiscalización de las normas del tránsito, que la ley encarga a los municipios, no puede ser utilizada como mecanismo de recaudación adicional, pues ese criterio va en directo perjuicio de quien utiliza un vehículo como medio de transporte, sea público o privado.

A partir de ese diagnóstico y del debate habido en el Parlamento cuando se discutió la ley N° 19.791, el Ejecutivo propone lo siguiente:

- a) No eliminar los fotorradars. Un informe, con la experiencia y resultado de muchas ciudades de países desarrollados y de América Latina en las que se ha aplicado el fotorradar, demuestra que al emplearse ese instrumento disminuyen los accidentes de tránsito y, consecuentemente, las muertes por esa causa.
- b) Traspasar la administración de los fotorradars a Carabineros de Chile.
- c) Desvincular el fotorradar del financiamiento municipal directo. El proyecto propone que el producto de las multas de las infracciones detectadas por fotorradars administrados por carabineros vaya al Fondo Común Municipal. Esta es una solución intermedia entre las dos posiciones planteadas. Una sugiere sacar del sistema municipal toda la recaudación por multas de tránsito. El año pasado, los municipios del país recaudaron 30 mil millones de pesos por ese concepto, lo que equivale al 10% del Fondo Común Municipal, por lo que esa posición fue descartada. Otra opción propone llevar el ciento

por ciento de la recaudación por multas del tránsito al Fondo Común Municipal. Esta también fue descartada, debido a que parte importante de la estructura de jueces y juzgados de policía local es mantenida con esa recaudación.

Con esta solución se rompe el vínculo potencialmente perverso entre la empresa que opera el fotorradar y el alcalde de la comuna en la que esos aparatos están instalados.

Señaló que, con la misma lógica, se amplía el Fondo Común Municipal a las multas por exceso de velocidad. Carabineros de Chile sostiene que en el 2001 cursaron 460 mil infracciones sólo en las diez contravenciones más frecuentes (conducir a exceso de velocidad, estacionar en sitio prohibido, transitar con revisión técnica vencida, transitar con neumáticos en mal estado, no respetar la señal "pare", transitar con luces incompletas, etcétera). De éstas, las partes por exceso de velocidad son 121.075, casi el 25% de las infracciones más cometidas.

En cifras, el total de infracciones llega a los 30 mil millones de pesos. De esa cantidad, lo que se recauda por exceso de velocidad (incluidos los fotorradares, los equipos detectores de velocidad u otro medio) alcanza a los 4.600 millones de pesos.

Por esa razón, la segunda parte del proyecto señala que también irán al Fondo Común Municipal las multas por exceso de velocidad distintas de las recaudadas por fotorradares (radar de puño u otra vía). En resumen, las multas por fotorradares irán al Fondo Común Municipal al promulgarse esta ley. Las multas de las infracciones por exceso de velocidad detectadas con elementos distintos de un fotorradar lo harán a contar del 1 de enero de 2004. Con esto se evita que los alcaldes sin fotorradares se puedan tentar y cursen infracciones por exceso de velocidad basados en otros elementos.

Indicó que, ante el argumento de algunos alcaldes de que con estas medidas quedarán sin recursos para pagar el sueldo a los jueces, el Ejecutivo responde que con el 85% de los recursos alcanza para mantener en buen estado el sistema de juzgados de policía local.

Además, de los 341 municipios, sólo 95 reciben recaudación por multas de tránsito fundadas en exceso de velocidad. El resto casi no tienen ingresos por esta vía.

Finalmente, recalcó que el proyecto de ley no es para que los municipios tengan más ni menos recursos. Si se dijera que el ciento por ciento de lo recaudado por fotorradares irá al Fondo Común Municipal y que el resto de las multas por exceso de velocidad irán directamente al municipio, podría ocurrir que se tratara de recaudar más por esa vía, afectando a los conductores.

-0-

También concurrió a la sesión el subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, quien señaló que el principal objeto del proyecto de ley es separar la parte relativa a la recaudación que se genera por el control de las normas de tránsito del uso que tienen los fotorradares para detectar las infracciones.

Recordó que el conflicto se generó por la desconfianza que tenían los conductores y la ciudadanía en general, por el abuso que se hizo de los fotorradares, pues en lugar de utilizarse para reducir los accidentes de tránsito, se usaron como fuente de ingresos para los diferentes municipios.

Finalmente, señaló que con la modificación que se hace para operar los equipos de registro y detección de infracciones, se logrará superar la disparidad de criterios que existían bajo la administración de los municipios.

-0-

Cabe señalar que los diputados integrantes de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones compartieron plenamente la idea de legislar sobre la materia en estudio.

Sin embargo, la Comisión estimó necesario realizar una discusión particular respecto del proyecto aprobado por la Comisión de Gobierno Interior, Regionalización, Planificación y Desarrollo Social, razón por la cual se adoptaron los siguientes acuerdos:

Artículo 1°

Mediante este artículo, se modifica el artículo 4° de la ley N° 18.290, de Tránsito, en la siguiente forma:

a) Se reemplaza el inciso segundo por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones".

La disposición vigente del inciso segundo faculta a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales para operar directamente los equipos de registro de infracciones.

b) Se reemplaza el inciso sexto por el siguiente:

“Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile”.

El actual inciso sexto dispone que, para que Carabineros o los inspectores fiscales o municipales puedan utilizar los equipos de registro de infracciones de propiedad de particulares, los contratos con éstos deberán celebrarse luego de licitación pública, en cuyas bases se establecerá que el contrato será adjudicado al proponente que efectúe la mejor oferta económica. Se prohíbe estipular en los contratos la obtención de un número mínimo de películas, fotografías u otros de los elementos probatorios a que se alude en el inciso tercero durante un período determinado, o la presentación de alguna cantidad de denuncias, así como relacionar, directa o indirectamente, el valor de los servicios con la cantidad de elementos probatorios obtenidos o de denuncias efectuadas, ni con el monto de las multas aplicadas o percibidas.

*Los diputados García, Jiménez y Vargas formularon una indicación para sustituir el inciso segundo, que se reemplaza mediante la letra a), por el siguiente:

“Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro de infracciones con y sin registro de imágenes”.

El diputado señor García, patrocinante de la indicación, señaló que la propuesta tiene por objeto aclarar que existen dos tipos de equipos: unos que registran la infracción mediante una fotografía y otros que registran sólo un dato, mas no una imagen, como los radares de puño utilizados por carabineros.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por seis votos a favor y cuatro en contra.

*A continuación, los diputados señores Alvarado y Salaberry formularon una indicación para agregar, en la letra a), a continuación del punto final (.), que pasa a ser coma (,), la siguiente frase: “en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

El diputado Alvarado, patrocinante de la indicación, explicó que la propuesta tiene por finalidad que el uso de los fotorradars se aplique en función de los reglamentos que actualmente existen o que se dicten en el futuro, y que no puedan utilizarse los que no se ajusten a esa reglamentación.

-Puesta en votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los diputados presentes.

*El Ejecutivo formuló una indicación para agregar, en el nuevo inciso sexto del artículo 4º de la ley Nº 18.290 que el proyecto propone, a continuación de la expresión “Carabineros de Chile”, las palabras “e inspectores fiscales”.

Los fundamentos del Ejecutivo para reponer las palabras “e inspectores fiscales” son los siguientes:

En enero pasado se promulgó la ley Nº 19.791, que suspendió por el plazo de ciento veinte días, a contar del 6 de febrero de 2002, el uso de fotorradars, exceptuándose los equipos portátiles o de puño utilizados por Carabineros de Chile.

El ingreso de la aludida ley a tramitación y su posterior expedita aprobación por el honorable Congreso Nacional fueron motivados por la profunda inquietud suscitada a raíz de la forma en que algunos municipios estaban ejerciendo la atribución que los facultaba para operar el sistema de registro de infracciones a través de los ya mencionados “fotorradars”.

Sin embargo, el referido cuerpo legal sólo proporcionó una solución de carácter temporal, comprometiéndose en dicha oportunidad los poderes colegisladores a generar una solución legislativa permanente que, estableciendo una mayor transparencia en la administración y operación de los referidos equipos, permitiera al mismo tiempo cautelar la seguridad de las personas en materia de tránsito público.

Por lo tanto, en este contexto, el proyecto propuso, como uno de sus pilares fundamentales, sustraer definitivamente del ámbito municipal la facultad para instalar y operar los equipos de registro y detección de infracciones precedentemente aludidos, y encomendar tal atribución exclusivamente a Carabineros de Chile y a los inspectores fiscales.

Se estimó que el cambio en la operación de los equipos de registro y detección de infracciones, entregados ahora a operadores nacionales, permitiría poner término a la disparidad de criterio con que operaba el sistema bajo el control municipal.

Sin embargo, la Comisión de Gobierno Interior, Regionalización, Planificación y Desarrollo Social de la honorable Cámara de Diputados procedió a suprimir la facultad de los inspectores fiscales para operar los equipos en cuestión, debilitando con ello gravemente uno de los aspectos fundamentales de la iniciativa en estudio.

En consecuencia, el Ejecutivo manifestó su firme deseo y voluntad de que la aludida facultad sea repuesta en su integridad, para lo cual esgrimió las siguientes razones:

El inciso primero del artículo 4º de la ley Nº 18.290, de Tránsito, dispone que Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales son los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere el citado cuerpo legal, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicten el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las municipalidades, debiendo denunciar, al juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan.

Se agrega que la facultad fiscalizadora genérica otorgada por la ley de Tránsito a Carabineros de Chile y a los inspectores fiscales y municipales emana de la naturaleza misma de las competencias y atribuciones que el conjunto del ordenamiento jurídico les ha reconocido a cada uno de ellos.

Así, en el caso de Carabineros de Chile, existe un claro mandato de fuente constitucional contenido en el inciso segundo del artículo 90 de nuestra Carta Fundamental, que prescribe que corresponde a la policía uniformada el rol de otorgarle eficacia al derecho, así como garantizar el orden público y la seguridad interior en la forma que lo determinen sus leyes orgánicas.

En lo que atañe a los inspectores municipales, su labor de supervigilancia se encuentra en directa armonía con la disposición contenida en el inciso primero del artículo 3° de la ley N° 18.290, de Tránsito, en cuanto este último dispone que las municipalidades son las encargadas de dictar las normas específicas destinadas a regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas.

Finalmente, y en cuanto a los inspectores fiscales, cabe destacar que en el año 1992, la ley N° 19.171 los incorporó como actores relevantes de la función fiscalizadora en materia de normas de tránsito y transporte terrestre, con la finalidad de permitir que el control en estas materias pudiera ser efectuado también por estos agentes públicos, reduciendo de esta forma la necesidad de destinar personal policial a las mencionadas funciones, obteniendo con ello una utilización más eficiente y racional de los recursos humanos del Fisco.

Luego, la inclusión en la ley de Tránsito de los inspectores fiscales, como agentes públicos dotados de la facultad de supervigilancia de la normativa de tránsito y transporte terrestre, es una consecuencia perfectamente armónica y coherente con las regulaciones legales y reglamentarias existentes sobre el particular, las que les confían a los entes estatales, especialmente representados por los Ministerios del ramo, la principal responsabilidad de fiscalizar el adecuado cumplimiento de los preceptos relativos a tránsito y transporte terrestre.

En cuanto al rol de los inspectores fiscales en materia de concesiones de obras públicas, el artículo 42 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, ley de Concesiones, en su inciso primero dispone que cuando un usuario de una obra dada en concesión incumple el pago de su tarifa o peaje, el concesionario tiene derecho a cobrarla judicialmente. El inciso segundo de la misma norma prescribe, por su parte, que en el juzgamiento de estas infracciones constituyen medios de prueba fotografías, videos y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.

Por lo tanto, la ley de Concesiones, en armonía y como un complemento de la tarea fiscalizadora que les reconoce el citado artículo 4° de la ley N° 18.290 en materia de tránsito y transporte terrestre, les asigna a los inspectores fiscales un rol muy importante en lo que es la tarea de fiscalización del Ministerio de Obras Públicas respecto de las vías pública por él concesionadas.

Lo anterior se explicita especialmente a través de la tarea de control que la referida Secretaría de Estado despliega, precisamente, a través de inspectores fiscales y con el apoyo de los medios de prueba aludidos, destinada a denunciar infracciones configuradas por el no respeto a la señal de la luz roja del semáforo, en aquellas plazas de peaje que utilizan este mecanismo para ordenar la detención de un vehículo, regulando con ello el flujo del tránsito en la vía concesionada, en tanto no se pague la tarifa o peaje. Igual mención merecen las funciones de fiscalización que cumplen los aludidos inspectores en materia de túneles, cuya construcción contempla, sobre las pistas de circulación, señales luminosas que indican la autorización o prohibición para circular; así como las referentes a controles relativos a desvíos motivados por ejecución de obras y señalética derivada de emergencias invernales.

Es necesario puntualizar también que, según lo dispuesto en el artículo 40 de la aludida ley de Concesiones, el Ministerio de Obras Públicas se encuentra dotado de la facultad privativa y especial destinada a regular y fijar los límites máximos y mínimos de velocidad en las vías construidas, conservadas o reparadas por el sistema de concesión de acuerdo con el mencionado cuerpo legal, por lo que en el cumplimiento de estas regulaciones también les cabe un rol fundamental a los inspectores fiscales.

Finalmente, expresa la indicación del Ejecutivo que la eliminación de los inspectores fiscales priva a la autoridad de facultades necesarias para el adecuado cumplimiento de sus funciones y que dicha supresión nada tiene que ver con la superación de las deficiencias detectadas en la operación del sistema de registro o detección de infracciones por vulneración de luz roja o de velocidad, que inspira al proyecto en informe.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por la unanimidad de los diputados presentes.

*El diputado señor Hales formuló una indicación para agregar, en el nuevo inciso sexto del artículo 4° de la ley N° 18.290 que el proyecto propone, a continuación de la expresión “Carabineros de Chile”, las palabras “o inspectores fiscales”.

El diputado señor Hales explicó que los fundamentos de su indicación son los mismos planteados por el Ejecutivo, pero que la conjunción disyuntiva “o”, en lugar de la copulativa “e”, otorga

mayor claridad en cuanto a que no es necesaria la existencia conjunta, coetánea y copulativa de un carabiniero y un inspector fiscal para fiscalizar mediante el uso de equipos de registro de infracciones.

Además de lo planteado por el diputado Hales, varios señores diputados manifestaron estar de acuerdo con reincorporar a los inspectores fiscales en la norma establecida por el Ejecutivo. Agregaron que con ello se podrá liberar a Carabineros de Chile de la tarea de fiscalizar las infracciones de las normas del tránsito y destinarlos a labores de prevención de la delincuencia.

El subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Vidal, respecto de la destinación de carabineros a la seguridad ciudadana, aclaró que los fotorradars no necesitan presencia masiva de carabineros en la calle, pues se trata de una máquina que opera sola. Es distinto el caso del detector de velocidad, que sí necesita un funcionario policial.

Dijo que la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito es el organismo técnico que determina dónde instalar los fotorradars, que Carabineros de Chile es el organismo que fiscaliza y que la adquisición de los fotorradars se hará con presupuestos de Carabineros de Chile y con aportes de los gobiernos regionales y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La abogada de la Subsecretaría de Transportes señora León se refirió al marco jurídico regulatorio y a las facultades fiscalizadoras que tienen los inspectores fiscales, tanto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, en términos similares a los planteados en los fundamentos de la indicación del Ejecutivo.

La ingeniera de la Coordinación General de Concesiones señora Febré informó que tiene a su cargo el desarrollo del sistema de telepeaje en el país. Explicó que el aparato que va instalado en las pistas de cobro de telepeajes para detectar infractores que no porten un sistema de pago de la tarifa técnicamente es un fotorradar. El inspector fiscal es el funcionario que corrobora la infracción. Si bien no existe la infracción de tránsito consistente en el no pago del peaje, el fotorradar permitirá hacer operar el artículo 42 de la ley de Concesiones, que da derecho al concesionario a cobrar judicialmente la tarifa o peaje no pagado, con una indemnización compensatoria de un valor equivalente a cuarenta veces el pago incumplido, más el reajuste según el índice de precios al consumidor entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo, o bien, el valor equivalente a dos unidades tributarias, mensuales, estando obligado el juez a aplicar el mayor valor. Además, el inciso segundo de ese precepto señala que, “en el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba fotografías, videos y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios”.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por la unanimidad de los diputados presentes.

Artículo 2°

Mediante este artículo, se modifica el inciso segundo del artículo 14 de la ley N°18.695, orgánica constitucional de Municipalidades, de la siguiente forma:

- a) Se reemplazan, en el número 4, la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).
- b) Se sustituye, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.
- c) Se agrega el siguiente número 6, nuevo:
“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito relativas a exceso de velocidad, cualquiera sea el medio empleado para su detección.”.

*Los diputados señores Becker, Valenzuela y señora Vidal formularon una indicación para reemplazar, en la letra c), el número 6, nuevo, por el siguiente:

“6.- Un 50% de lo recaudado por multas impuestas por los juzgados de policía local, por infracciones o contravenciones de las normas de tránsito relativas a exceso de velocidad, cualquiera que sea el medio empleado para su detección”.

El diputado señor Becker, patrocinante de la indicación, expresó su preocupación por el destino al Fondo Común Municipal de casi todos los fondos recaudados por multas por exceso de velocidad, pues eso les restará recursos a los municipios para atender los juzgados de policía local. Además, consideró peligroso que, por extremar las medidas, no se logre el objetivo deseado. Los municipios no van a fiscalizar con celo los excesos de velocidad si no van a recibir el producto de las multas. Dicho efecto, que puede ser perverso, se evitaría si sólo el 50% de lo recaudado por exceso de velocidad va al Fondo Común Municipal y el 32% restante permanece en la comuna en que se aplicó la multa.

Algunos señores diputados consideraron que no es necesario que los recursos provenientes de las multas del tránsito detectadas mediante fotorradars se destinen al Fondo Común Municipal, pues el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó la reglamentación sobre estándares técnicos y de uso para los equipos de registro de infracciones, sobre estándares técnicos para equipos detectores de velocidad y, asimismo, estableció las normas sobre instalación de equipos de registro de infracciones al

límite de velocidad e infracciones de luz roja en lugares semaforizados, todo lo cual ha desincentivado el uso perverso de los fotorradars. En consecuencia, en la medida en que esos equipos sean operados por Carabineros -no por funcionarios municipales- y se cumpla la reglamentación dictada, está de más que las multas vayan al Fondo Común Municipal.

El subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Vidal, aclaró que el proyecto de ley no persigue quitarles recursos a los municipios, porque el 85% de la recaudación por multas de tránsito sigue en el municipio, ya que la recaudación por exceso de velocidad es sólo el 15%.

El asesor del subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Yáñez, explicó que las multas por exceso de velocidad alcanzan a 4.600 millones de pesos al año, lo que representa el 0,5% de los recursos que maneja el sistema municipal, sin contar las transferencias por salud y educación. Esos recursos reingresarían a los municipios por la vía del Fondo Común Municipal, es decir, se reparten en el 90% con criterios de equidad, el 5% con criterios de emergencia y el otro 5% con criterios de gestión. En un promedio general, los 19 municipios que tienen más del 10% de dependencia de las multas recuperan al menos el 30% de lo que habrían dejado de percibir, y todos los demás municipios se verían beneficiados por este concepto.

Por último, indicó que el impacto económico es irrelevante, sobre todo antes del 1 de enero de 2004.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por seis votos en contra y tres abstenciones.

2º. *Los diputados señores Alvarado y Salaberry formularon una indicación para eliminar el artículo

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada, sin debate, por dos votos a favor, seis en contra y dos abstenciones.

Artículo 3º

Por medio de este artículo, se reemplaza el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

*Los diputados señores Becker, Valenzuela y señora Vidal formularon una indicación para sustituir el artículo 55 de la ley N° 15.231, que se propone reemplazar mediante el artículo 3º del proyecto de ley, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, deban ser destinadas en el 50% al Fondo Común Municipal, permaneciendo el 32% como ingreso propio de la comuna. Con todo, el 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, efecto para el cual las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos”.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por seis votos en contra y tres abstenciones.

*Los diputados señores García y Vargas formularon una indicación para sustituir el artículo 55 de la ley N° 15.231, que se propone reemplazar mediante el artículo 3º del proyecto de ley, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo las multas por infracciones de las normas del tránsito que hubieren sido denunciadas sobre la base de un elemento probatorio producido por un equipo de registro de infracciones con registro de imágenes, las que deben ser destinadas en el 50% al Fondo Común Municipal, permaneciendo el 32% como ingreso propio de la comuna. Con todo, el 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, efecto para el cual las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos”.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por un voto a favor, cinco en contra y tres abstenciones.

3º. *Los diputados señores Alvarado y Salaberry formularon una indicación para eliminar el artículo

-Puesta en votación esta indicación, fue rechazada, sin debate, por dos votos a favor, cinco en contra y dos abstenciones.

Artículo 4°

Por medio de este artículo, se agrega, en el inciso cuarto del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N°18.695, la municipalidad que reciba el pago enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste corresponda, caso en el cual no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda, para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en este inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”

*Los diputados señores Alvarado y Salaberry formularon una indicación para eliminar el artículo 4°.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada, sin debate, por dos votos a favor, seis en contra y una abstención.

Artículo 5°, nuevo

*Los diputados señores Becker, García, Jiménez, Pareto, Salaberry y Vargas formularon una indicación para incorporar el siguiente artículo 5°, nuevo:

“Artículo 5°.- Las amnistías concedidas a los conductores denunciados por infracción de las normas del tránsito sobre la base de un elemento probatorio producido por cualquier equipo de registro, con imagen o sin ella, por el artículo 3° de la ley N° 19.676 y por el artículo 1° de la ley N° 19.791, deberán ser reconocidas por los juzgados de policía local que conocieron de la infracción, como asimismo por los juzgados que, en conformidad a lo establecido en los artículos 208 y 209 de la ley N° 18.290, conocieron de los procesos de acumulación a que dieron origen las infracciones amnistiadas.

Las Cortes de Apelaciones que conozcan las quejas en los procesos de acumulación y los recursos de apelación en los procesos a que dieron lugar las infracciones deberán reconocer las amnistías otorgadas por la ley y devolver los expedientes para su ejecución”.

-El Presidente de la Comisión, en uso de sus atribuciones legales y reglamentarias, declaró inadmisibles las indicaciones.

Artículo transitorio

Este artículo preceptúa que la integración al Fondo Común Municipal de los recursos a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N°18.695, orgánica constitucional de Municipalidades, se efectuará a partir de la vigencia de esta ley. Se exceptúan de lo anterior los recursos por multas de tránsito por infracciones relativas a exceso de velocidad, sobre la base de elementos probatorios distintos de los equipos de registro de infracciones, los cuales deberán enterarse al Fondo Común Municipal a partir del 1 de enero del año 2004.

*Los diputados señores Alvarado y Salaberry formularon una indicación para eliminar el artículo transitorio.

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada, sin debate, por dos votos a favor y siete en contra.

Se designó diputado informante al señor Jaime Jiménez Villavicencio.

Sala de la Comisión, a 3 de mayo de 2002.

Tratado y acordado, conforme se consigna en el acta de sesión de fecha 30 de abril de 2002, con la asistencia de los diputados Jiménez, don Jaime (Presidente); Alvarado, don Claudio; Ceroni, don Guillermo; Delmastro, don Roberto; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel; Hales, don Patricio; Meza, don Fernando; Pareto, don Cristián, y Salaberry, don Felipe.

Asistieron, además, los diputados señores Becker, don Germán, y Letelier, don Felipe.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión”.