

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN 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 Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que crea un tratamiento automatizado de infracciones de tránsito y modifica las leyes N°18.287 y N°18.290, en primer trámite constitucional y reglamentario, con urgencia calificada de "suma".

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

Se hace presente que con fecha 29 de junio pasado fue ingresada a tramitación una indicación sustitutiva al proyecto de ley en informe, la que se consideró como texto base de trabajo por acuerdo de fecha 23 de octubre pasado, por lo que las menciones siguientes harán referencia a éste.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Se 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.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

Artículo 16 -actual 19-, inciso segundo.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

Artículos 15 -actual 18-; 22 -actual 25-, y Primero transitorio.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD, CON FECHA 5 DE AGOSTO DE 2014.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS LORETO CARVAJAL, ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y EXDIPUTADA CLEMIRA PACHECO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, JAVIER HERNÁNDEZ, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ, JORGE SABAG Y EXDIPUTADOS GUSTAVO HASBÚN Y FELIPE LETELIER.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR IVÁN NORAMBUENA FARÍAS.

Se deja constancia que con fecha 7 de mayo pasado se ofició a la Excma. Corte Suprema con el propósito de dar cumplimiento a lo preceptuado en el inciso segundo del artículo 77 de la Constitución Política de la República de Chile y 16 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración de la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, doña Gloria Hutt, del señor Subsecretario de Transportes, don José Miguel Domínguez, y del señor Jefe de Gabinete de la señora Ministra, don Juan Carlos González.

II.- ANTECEDENTES.

La indicación sustitutiva considera los siguientes fundamentos:

Que el proyecto de ley presentado por el Gobierno en el mes de enero de 2014, mediante mensaje presidencial, persigue disminuir los accidentes de tránsito por excesos de velocidad, generar mayor conciencia vial y salvar vidas.

Que con el objetivo de perfeccionar el citado proyecto de ley, especialmente en temas procedimentales, la presente indicación reestructura la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), desde la idea original, radicándolo directamente en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones quien, a través de sus inspectores fiscales del Programa de Fiscalización, cuyos orígenes se remontan a la asignación presupuestaria de la Ley 19.182 de presupuestos para el sector

público de 1993, ha sido el encargado fiscalizar en forma directa y remota con equipos de registro fotográfico regulados en la Ley de Tránsito, y de implementar la señalética que advierte los sectores donde se utilizan las cámaras. Bajo esa misma lógica debe ser ese Ministerio, a través de la Subsecretaría de Transportes, el encargado ya no solo 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, reduciendo así el impacto presupuestario de la iniciativa legal anterior.

Que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestro país y constituyen un importante problema de salud pública, tanto por la cantidad de vidas humanas que cobran diariamente, como por la enorme cantidad de personas discapacitadas y con secuelas que generan. Pero no solo los accidentes son una preocupación que es necesario considerar, la calidad de vida y seguridad de las personas, los problemas de contaminación y congestión deben ser abordados de manera integral como política pública.

Que, actualmente, todas las políticas de transporte, las funciones de supervigilancia, normativas técnicas y de seguridad vial, sobre los sistemas de transportes, radican principalmente en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes.

Que, asimismo, la fiscalización de las normas del tránsito se realiza en su mayoría con capital humano. El avance de las tecnologías de la información y la incorporación de éstas en los procesos del Estado es un hecho positivo, puesto que racionaliza el uso de los recursos públicos, garantiza mayor eficiencia en los servicios y mayor grado de transparencia sobre la gestión pública. Por ello, se hace necesario que la legislación avance en ese sentido, aprobando normativa que impulse el desarrollo de la administración electrónica y automatización de los procesos del Estado.

Que automatizar ciertos procesos permite dedicar los recursos humanos a otras funciones públicas. Así el uso de equipos de captación de imágenes para la fiscalización del tránsito, cuya implementación permite destinar el capital humano en terreno a otras funciones, permite optimizar la función pública.

Que, en cuanto al contenido de la indicación, se crea una división encargada del tratamiento automatizado de infracciones en la Subsecretaría de Transportes.

Que con el objeto de optimizar el uso de recursos públicos y atendido que en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hoy existe un Programa Nacional de Fiscalización, cuyos inspectores fiscales, de acuerdo con el artículo 4° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, son los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones de dicha ley y sus reglamentos, se ha estimado necesario otorgarle a ese Programa, que pasará a

ser una División de la Subsecretaría de Transportes, las funciones que propone este proyecto de ley.

Que, sobre la administración electrónica, se propone impulsar la administración electrónica, en consonancia con las demás iniciativas de modernización del Estado y de digitalización que está llevando a cabo esta Administración.

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

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

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

Que, tratándose de las modificaciones a las leyes de tránsito y de procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, se resuelven las situaciones que requieren retiro de documentos, y se fija ciertas reglas para los Juzgados de Policía Local cuando conozcan de infracciones detectadas por la red de dispositivos.

III.- INTERVENCIONES

La señora **Gloria Hutt, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones**, dice que la indicación sustitutiva recoge los diversos

comentarios que surgieron en conversaciones y en sesiones previas con los actores que conocen de la materia.

Como, por ejemplo, la constitucionalidad del proyecto planteada por los Jueces de Policía Local, sobre el derecho a defensa, la bilateralidad de la audiencia y las facultades sancionatorias.

También mejora la publicidad y señalización, para que no se convierta en un “cazabobos”, emulando el esquema de los fotorradares; recalca que no se quiere, por ningún motivo, que avance en esa dirección. Otra preocupación fue la tecnología que se aplicará, respecto a la viabilidad de las comunicaciones electrónicas y la fiabilidad de los equipos de registros, considerando que pudiera haber fallas que implicarán sancionar a alguien, sin tener la evidencia correcta. Además, la automatización de sanciones, también existían algunas dudas sobre el financiamiento.

Tratando de acoger todos estos comentarios y simplificar la forma de abordarlo es que se elaboró la indicación sustitutiva. La primera, tal como está planteado es que se quiere reforzar el objeto del proyecto, que es la seguridad, salvar vida y generar un cambio cultural; enfatiza que no es sancionar. Para lograr el objetivo se realiza a través de sanciones o del riesgo de ser sancionado, con el propósito de provocar un cambio de conducta.

Aclara que el CATI no es un nuevo servicio público, más bien, por simplificación administrativa del Estado, será una división dentro del Ministerio de Transportes. Añade que estas indicaciones, otorgan mayores atribuciones al área de fiscalización, usando sus tecnologías en las infracciones y permitiendo al Programa Nacional de Fiscalización tener un mayor alcance que el actual.

Comenta que se incorporan dos infracciones adicionales, junto con la velocidad planteado originalmente, la restricción vehicular y el control de uso de las vías exclusivas de buses. Fundamenta que ha sido muy efectiva la posibilidad de controlar por cámaras el uso de vías exclusivas de buses; las personas han recibido infracciones, provocando el desincentivo de los vehículos, por lo que beneficia a los pasajeros de buses.

Recalca que el contenido principal de la indicación es crear una división de fiscalización; actualmente es un programa de fiscalización de transporte y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito, dentro de la Subsecretaría de Transportes. Además, utilizar los medios electrónicos para realizar su tarea de control y señalar las zonas que están sujetas a control para cualquiera de estas infracciones que han sido incorporadas. Amplía las conductas detectadas que no son solo velocidad, sino también uso de vía exclusiva y circulación por razones de restricción vehicular.

Dice que las funciones de esta división están definidas en el proyecto, como definir organizar y publicar las zonas de control automatizado, llevar a cabo el tratamiento de la información visual, es decir, el CATI lo que hace es recoger estos datos, genera la imagen que es la que prueba

que se cometió la infracción y lo junta con la información del vehículo, y de esta forma se produce la evidencia de la infracción. Asimismo, detecta y notifica a los presuntos infractores las contravenciones de tránsito señaladas en el proyecto.

Por otra parte, se faculta a la Subsecretaría de Transportes, para celebrar convenios con organismos públicos y obtener información que permita el cumplimiento de la ley. Como, por ejemplo, convenios con el registro civil, para poder construir la evidencia a partir de la observación de la patente del auto, en que se puedan obtener todos los datos del presunto infractor y se dispondrá de un sistema electrónico para que los dueños de vehículos motorizados voluntariamente ingresen a un correo electrónico, para recibir comunicaciones.

Considera que es una manera más eficiente, para que la persona en caso de cometer la infracción, tenga rápido la información de que efectivamente la cometió y como está previsto, para que obtenga una rebaja si es que paga anticipadamente. Lo cual, tiene un beneficio en el sentido de que al entregar este dato de contacto digital, también puede beneficiarse.

Puntualiza que lo que se pretende, es facilitar el trabajo de los juzgados y no sobrecargarlos de documentación, que es una crítica recurrente. Si está la información en formato digital y toda la evidencia acompañante, también en digital, es mucho más fácil para el juzgado comprobar que efectivamente se cometió la infracción y generar la infracción física que se le envía a la persona.

En transparencia y publicidad, las zonas tienen que estar debidamente señaladas, probablemente se debe generar una señal de tránsito, para que eso tenga la vigencia de ser información oficial. En todas estas situaciones, se generan iconos especiales, que están dentro del manual de señalización que administra el Ministerio y se comunican en el sitio web institucional, en sitios web por ejemplo de fiscalización, de OST, de todos los demás que administra el Ministerio.

La instalación de los equipos, puede contar con la participación de los Municipios y de los ciudadanos, existen muchos requerimientos que llegan de zonas de peligro y es conveniente que exista una discusión con las propias comunidades, para que sepan que esas zonas van a tener una vigilancia mayor y esa forma debería ser bien acogida por la comunidad.

La localización, además, se va a definir a través de una metodología objetiva, no es arbitraria, ya que tiene que haber alguna evidencia de riesgo, de mayor probabilidad por ejemplo, de accidente o alguna algún histórico de accidentes en ciertas zonas, así que hay una metodología que se va a informar también y va a ser parte del reglamento.

El reglamento contendrá además los requerimientos técnicos de mantenimiento, la fiabilidad de los equipos y también la transmisión continua. Estos dos últimos puntos, van a estar sujetos a auditorías técnicas

permanentes de manera, con el fin de no correr riesgo que los datos registrados estén equivocados.

Respecto al enfoque procedimental, a diferencia de lo que estaba planteado en el proyecto originalmente, que era cursar las infracciones, en este caso se detectan y se notifican al presunto infractor. Él puede pagar anticipadamente, porque la probabilidad de que esa sanción no exista es cero, porque existe la evidencia que lo respalda. Entonces, solo se le da la información y la persona puede pagar el parte, esto va a ser una notificación de igual manera, solo que el descuento lo puede aprovechar antes que recurra al Juzgado Policía Local.

Si el infractor no paga o se encuentran algunos de los supuestos en que no puede acogerse al beneficio, por ejemplo sanciones gravísimas, la infracción se deriva completa al juez de policía local. Lo anterior, porque hay algunas infracciones o algunos casos en los que se detecta infracción, pero hay evidencia de haber cometido otras infracciones antes y por acumulación, no es tan fácil como en que pague el 30%, quedando superado el problema. Existen algunos casos para los cuales esta sanción se agrega a otras y por ejemplo podría implicar retención de la licencia, entonces en ese caso sólo lo puede decretar el juez de policía local.

Explica que el infractor no puede acogerse al pago anticipado, cuando tiene la cancelación de licencia, porque es infracción gravísima o una acumulación, también cuando se haya derivado esta infracción a un accidente de tránsito o daños a terceros, en ese caso se traspasa toda la información al juzgado policía local y el presunto infractor no tiene el beneficio.

Otras modificaciones importantes, es que en la ley del tránsito actualmente, en el proyecto de 2014, se proponía una modificación de un artículo referido a los límite de velocidad y mantenía multas únicas sin rango de velocidad, no las calificaba como gravísimas, graves o menos graves. Solo un exceso si superaba el máximo en 50 kilómetros/hora, tenía la suspensión de licencia asociada. Lo que se hace ahora, es que se mantienen los rangos y se modifica el límite a 10 kilómetros/hora.

Respecto a la organización interna, en la ley de plantas del Ministerio, se aumenta un Jefe de División y de Departamento, el Ministerio define la estructura orgánica mediante un reglamento.

En síntesis, el objetivo se mantiene y se trata de recoger, los comentarios que surgieron en esta comisión tratando de hacer más operativo y simplificar los procedimientos especialmente en la relación con los juzgados de policía local y también en la calificación de las infracciones que no sean solamente en un caso muy extremo, si no que haya una gradualidad que afecte en distintas formas a los infractores.

La señora Paula Flores, Secretaria Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, comienza su exposición sobre la fiscalización con cámaras vehículos en movimiento. Sostiene que las denuncias y fotos que cumplen con la ley y se ajustan a los estándares utilizados a nivel mundial.

En el siguiente cuadro se observan las diversas formas de fiscalización de Vehículos en movimiento.



Inspectores fiscales del MTT fiscalizan de forma remota



Con equipos de registro fotográfico (Decreto 17/08 MTT)



Señalética que advierte los sectores donde se utilizan las cámaras

CITACIÓN A JUZGADO DE POLICÍA LOCAL
POR INFRACCIÓN DE TRÁNSITO

Santiago, 21-01-2018
N° 16480794

I. INFRACCIÓN
Vehículo es comprendido en 2 partes consecutivas de monitoreo con cámaras, situando en VÍA EXCLUSIVA O PISTA SÓLO BUS para el transporte público de PROVIDENCIA, entre Av. CONDILLA y GRAL. SALVO, el día 20-01-2018 entre las 08:12:43 y las 08:13:53 hrs. Disposición infractora Resolución Exenta N° 4020077 de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la R.M. y el Artículo 251, N° 18 del DFL N° 10289 (Ley de Tránsito).

II. ANTECEDENTES DEL PROPIETARIO Y VEHÍCULO INFRACTOR

NOMBRE: DESARROLLENET S.A.	RUT: 80000000-0
DIRECCIÓN: ALAMEDA 1880	COMUNA: SANTIAGO
TIPO: AUTOMÓVIL	PLACA: 20101
PROPIETARIO: JUAN GUERRERO FERRAZ	PROPIETARIO: JUAN GUERRERO FERRAZ

III. REPORTE FOTOGRAFICO

FECHA	HORA	LUGAR DEL REGISTRO
20-01-2018	08:12:43	N. PROVIDENCIA/AV. CONDILLA
20-01-2018	08:13:53	N. PROVIDENCIA/GRAL. SALVO

IV. CITACIÓN
Usted queda citado a comparecer al Jefe Juzgado de Policía Local de PROVIDENCIA, el día 10-02-2018 a las 09:30 hrs.

V. MULTA (Información proporcionada por el Jefe de Policía Local correspondiente):
- 0,5 UTM si paga la multa hasta el día anterior a la fecha de citación, directamente en la Tesorería Municipal correspondiente o vía internet en www.providencia.cl, quedando exento de comparecer al Juzgado de Policía Local.
- 1 UTM a partir de la fecha de la citación.

VI. INSPECTOR FISCAL
Código Inspector: 708 - Nombre Inspector(a): Felipe Osorio O. Firma: _____

Control de Vía Exclusiva o Sólo bus

DENUNCIA
POR INFRACCIÓN DE TRÁNSITO

Santiago, 10-04-2018
N° C14305

SEÑOR JUEZ DEL 1º JUZGADO DE POLICIA LOCAL DE HUECHURABA

A todo de esta presentación, se pone en su conocimiento la infracción al Artículo 1º del Decreto Supremo N° 192891, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, este es: vehículo de carga de peso bruto vehicular igual o superior a 2.000 kilos, circula en Av. VESPUCCI, en el tramo comprendido entre Av. El Talle y Av. 25a. Norte (Sector La Pradera), en sentido Poniente-Oriente, el día 10-04-2018 a las 08:25:30 hrs.

I. ANTECEDENTES DEL PROPIETARIO Y VEHÍCULO INFRACTOR

Nombre: [REDACTED]	RUT: [REDACTED]
DIRECCIÓN: [REDACTED]	COMUNA: SANTIAGO
TIPO: AUTOMÓVIL	PLACA: [REDACTED]
PROPIETARIO: [REDACTED]	PROPIETARIO: [REDACTED]

II. REPORTE FOTOGRAFICO

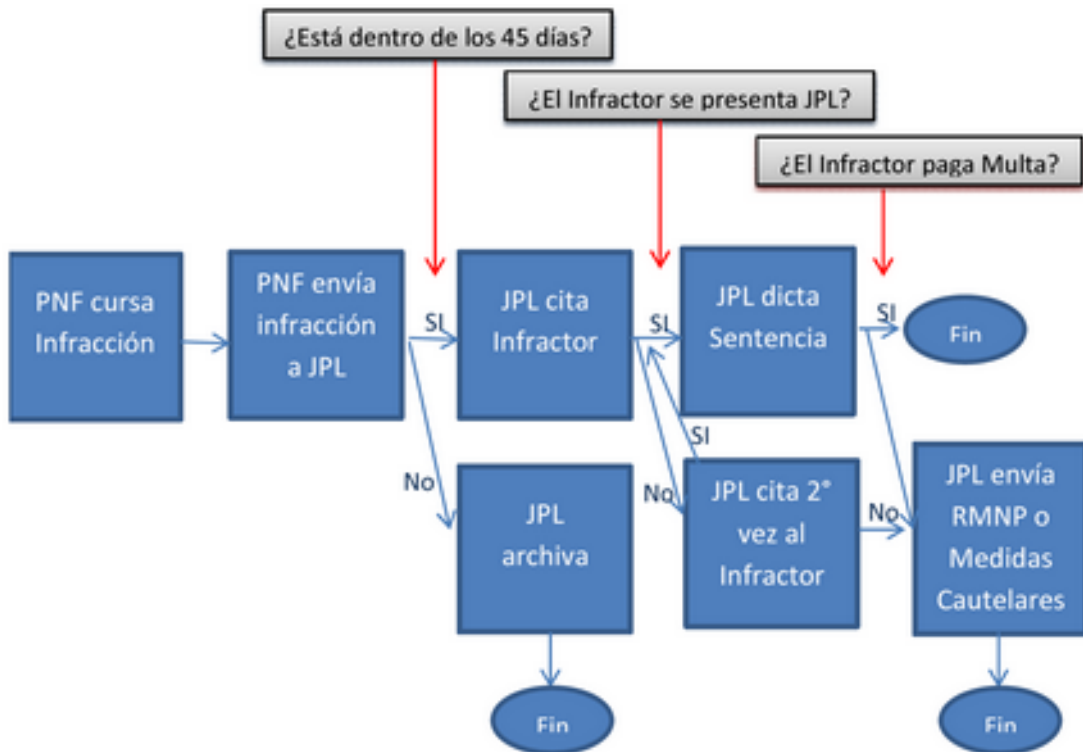
FECHA	HORA	LUGAR DEL REGISTRO	SERVICIO	PLACA VEHICULO
10-04-2018	08:25:30	Av. VESPUCCI	Poniente-Oriente	SANTILE

III. CITACIÓN
El propietario del vehículo individualizado queda citado a comparecer a nuestro Jefe Juzgado de Policía Local de HUECHURABA, el día 07-05-2018 a las 09:30 hrs.
En dicha citación se le informará que la multa impuesta por dicho infractor corresponde a la siguiente:
- 0,5 UTM si paga la multa hasta el día anterior a la fecha de citación, directamente en la Tesorería Municipal correspondiente, quedando exento de comparecer al Juzgado de Policía Local.
- 1 UTM a partir de la fecha de la citación.

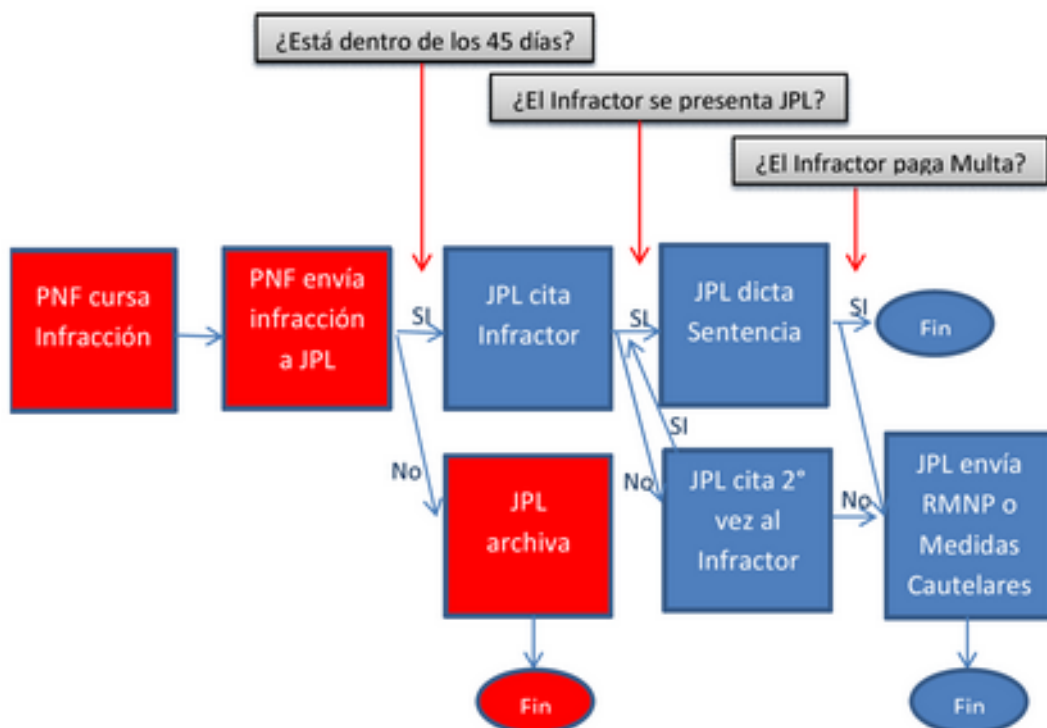
IV. INSPECTOR FISCAL
Código Inspector: 1035 - Nombre Inspector(a): Juan Guillermo N. Pizarro

Control Camiones con restricción de circulación

El siguiente cuadro hace más didáctico la forma de tramitar las infracciones Tramitación Infracciones de Vehículos en Movimiento.



Manifiesta que bajo esta modalidad solo el 7% de las infracciones enviadas a los JPL eran tramitadas. Agrega que, el 93% restante se archivaban porque los JPL, no podían tramitarlas

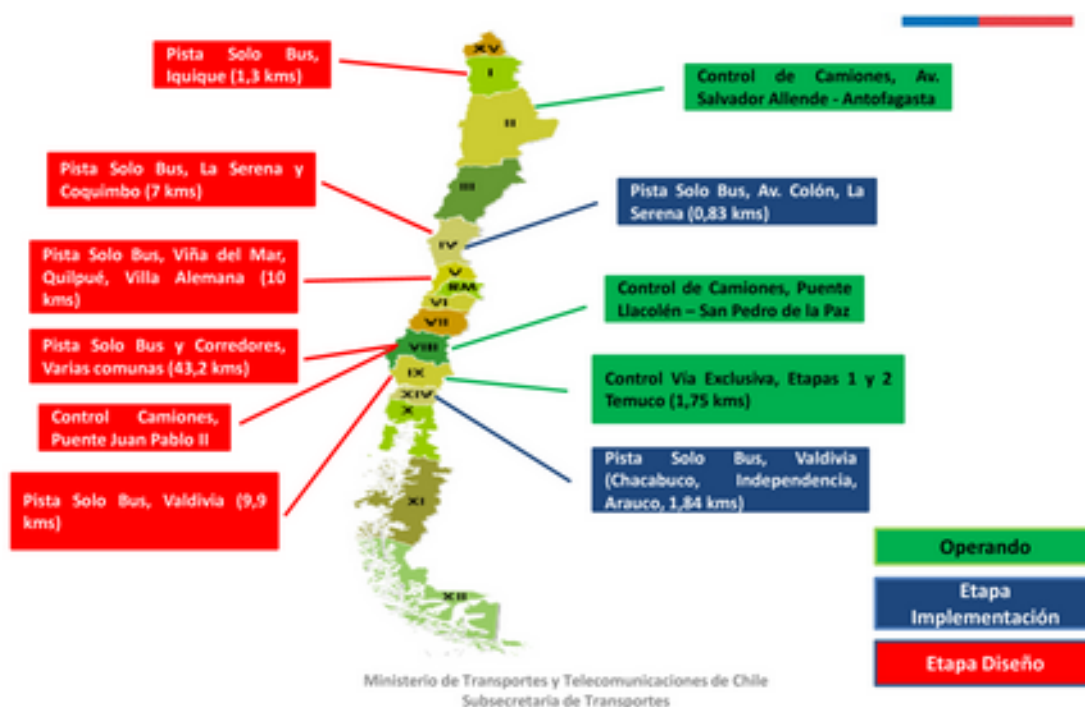


Comenta que existen diversas dificultades en el proceso administrativo destaca las siguientes: requiere autorización de cada JPL;

requiere integración digital entre PNF, JPL y Tesorería Municipal; las municipalidades no tienen un sistema unificado; el PNF debe generar archivos digitales para cada JPL; los JPL deben igualmente tramitar por papel c/u de las infracciones denunciadas (3 instancias) hasta cerrarlas; la RM tiene 71 JPL y de ellos 23 tramitan infracciones automatizadas del PNF; de los 23 JPL, solo 17 tienen pago por internet; y los JPL no cuentan con los recursos humanos y físicos para tramitar las infracciones detectadas por equipos de registro de infracciones.

En relación de la situación de los proyectos en la Región Metropolitana, dice que la RM tiene 314 km de vías con prioridad para el transporte público – solo 80 km son controlados con cámaras. Añade que existe solo un punto de control automatizado para camiones en la Pirámide – El resto de las restricciones de circulación que aplican a camiones, no son fiscalizadas con tecnología. Manifiesta que en julio de 2018 se iniciará la fiscalización automatizada con cámaras de la Restricción Vehicular establecida en el PPDA. Por último, agrega que el PPDA establece que el MTT y MMA deben diseñar y operar un sistema de control automatizado para controlar a los camiones en la ZBE.

En el siguiente cuadro se resume la situación Proyectos en Regiones.



Concluye diciendo que deben seguir ampliando la cobertura de control con sistemas automatizados de cámaras; los que han demostrado ser eficientes en la generación de cambios conductuales; con lo que se han reducido los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público; disminuido los accidentes y la congestión que provocan los camiones en algunos puntos del país.

Por último, se hace necesario contar con una institucionalidad como el CATI, que sea capaz de tramitar de forma eficiente las infracciones detectadas por Equipos de Registro de Infracciones.

El señor Alfredo del Valle, Ingeniero experto en Seguridad de Transito, explica la forma de llegar a una institucionalidad eficaz, como es la Comisión Nacional de Convivencia Vial. Propone mantener la actual Coordinación Ejecutiva de Convivencia Vial en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para iniciar de inmediato la implementación de las innovaciones, y mantener al Grupo Convocante establecido en esta experiencia como su Consejo; evaluar dos opciones, y poner en práctica una de ellas:

1.- Convertir a la Coordinación Ejecutiva señalada en una Comisión Nacional de Convivencia Vial, de carácter permanente, para la implementación y renovación periódica de la Estrategia.

2.- Convertir gradualmente a CONASET en una Comisión Nacional de Seguridad y Convivencia Vial, agregando los temas de convivencia vial a su mandato, incorporando profesionales de ciencias sociales a su equipo y equilibrando su actual Consejo, que solo incluye entidades del Estado, con una participación significativa de organizaciones de la sociedad civil.

Plantea que en la propuesta de acción se deben adoptar las siguientes medidas:

Mantener operativa la Coordinación Ejecutiva de Convivencia Vial en el MTT; mantener el Grupo Convocante de Convivencia Vial en el MTT:

- 1.- Estado y sociedad civil.
- 2.- Actualizar las prioridades de la Estrategia.
- 3.- Implementar 10 a 15 innovaciones estratégicas de rápida ejecución en el actual período de Gobierno.
- 4.- Actualizar el Proyecto CATI a la luz de lo que se aprenda en los 2 primeros años de implementación.
- 5.- Preparar en 2 años más una Ley para crear la Comisión Nacional de Convivencia Vial.

El señor Juan Antonio González, Presidente del Capítulo Metropolitano del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señala que el proyecto se debatió con el Instituto de Policía Local, y luego en reunión ampliada de los jueces de la Región Metropolitana. Añade que todos coincidieron en que era bueno y necesario para combatir los accidentes de tránsito, la implementación del CATI.

Aprovecha la ocasión para proponer modificaciones, tanto para el proyecto como para la ley del tránsito. En tal sentido, sostiene que en el artículo 7° estaba la facultad de Carabineros de Chile para retirar vehículos de las personas que no tienen licencia de conducir. Dice que como presidente estima

que esa facultad de retirar ese vehículo traía varios beneficios, tales como que daba certeza que la sanción será pagada, pues lo que sucedía en la práctica era que el infractor no concurría a la citación, y como no tienen licencia, no le importa la sanción, y se dejan estar.

Señala que mientras, se obligaba a los juzgados de policía local a citar y tener un trámite largo, que termina con una orden de arresto que debe ejecutar Carabineros de Chile, cuestión que saca a los funcionarios de su labor preventiva. Pasa el tiempo, esta infracción no se paga, y luego solicitan la prescripción del artículo 54, que es de un año solamente.

Por todo ello, esta facultad debiese ser imperativa de Carabineros de Chile, es mejor que retiren el vehículo, pues obliga a pagar la multa.

La señora Viviana Muñoz, Secretaria del Capítulo Metropolitano del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, plantea cómo hacer efectivo el pago de quien no tiene licencia de conducir, donde quizá estaba la mayor debilidad de la actual legislación. Las causas en los juzgados de policía local, son sobre 7.000.000 el año de 2016, de las cuales 4.000.000 eran relativas a pasar sin tag por las vías concesionadas.

Dice que esa situación los enfrentaba a dos cosas, en primer lugar, a un procedimiento que no cumplía con la capacidad de dar tramitación legal a todas las causas, y en segundo, a que las sanciones que se aplican tienen un alto costo de ejecución.

Al respecto, hizo presente que respecto de los partes empadronados el tema estaba resuelto con el Registro de multas impagas. Sin embargo, había municipios que reciben el pago y no enteraban los dineros a tiempo, y así el sistema termina cayendo por ineficiencia funcionaria, e incluso, el sancionado al ver que la multa sigue pendiente de pago aun cuando canceló, para solucionar el problema termina pagando dos veces.

Sin embargo, la orden de arresto dice ser peor. En Santiago había 810.000 órdenes al año, se cumplía el 5%, gastando para su ejecución recursos de Carabineros de Chile. Por otra parte, la alternativa de la reclusión nocturna, gendarmería recibía al imputado en sus recintos, pero ello, implicaba altos costos jurídicos que no se condecían con la entidad de la sanción que reemplazaban.

Los juzgados de policía local se enfrentaban así con la situación de impunidad respecto de infracciones menores sobre calidad de vida y uso de espacio público. Por ello, se requería del legislador analizar la situación para que la sanción fuera eficaz y se cumpliera, con el objetivo que el responsable reciba su sanción y que tenga efecto disuasivo. Un ejemplo de tal situación ocurría en comercio ambulante, donde el 99% de las infracciones quedaba impune.

Esa situación obligaba al legislador a tener una visión más moderna, dejar la orden de arresto como alternativa de ejecución, y comenzar a ver el tema desde la economía jurídica, para que se cumpliera el objetivo al menor costo, que haya procedimientos para que el tratamiento de las denuncias sea eficaz, con procedimiento de ejecución a bajo costo. Sobre el particular, existían estudios de la Universidad de Talca, del profesor Salinero, que buscaron un sistema alternativo de cumplimiento para ver como cumplir las sanciones desde sistemas comparados.

Así, había sistema de puntos, arraigos nacionales, aquel que era infractor recurrente podía ser apremiado a pagar las multas de modo que no fuera costoso al Estado, y eso existía, había que imaginarlos, ver lo bueno del sistema comparado, y eso era urgente hacerlo.

Esto tenía que ver también con numerosas infracciones menores, que por incapacidad sistémica generaba impunidad en conflictos menores que afectaban la calidad de vida y que se tramitaban en la justicia menor, los juzgados de policía local y la vecinal. Añade que la cuestión era cómo lograr que se cumplieran las reglas. Había que salir del mundo terrible de alta impunidad, donde la buena fe era la que efectivamente era castigada, y el que era astuto, evadía.

Comenta que en relación al registro automático de infracciones, esto se alineaba perfectamente con lo anterior, sobre cómo el derecho moderno afrontaba las miles de infracciones de tránsito y se hacía de modo técnico a bajo costo, donde la sanción al responsable se pagaba sí o sí a través del permiso de circulación.

Hizo presente que llevaba hablando del tema durante 15 años, en el sentido que esta legislación debiese aplicarse por infracciones a la velocidad, o para el no uso de tag. Había 4.000.000 de infracciones por tag, donde sobre el 55,7% del costo de los procedimientos lo asumían 15 comunas de Chile. En Vitacura tenía 300.000 infracciones al año, y en la comuna de Santiago, había 800.000 procedimientos al año por mal uso de las vías exclusivas del transporte público, y 110.000 infracciones empadronadas por mal estacionamiento, de modo que existía una necesidad de dar solución a la tramitación de todas estas causas que fuera eficiente, transparente, informada y respetuosa del debido proceso.

Manifiesta que hay que pensar más allá de las infracciones por exceso de velocidad, hacia todo lo que era tramitación masiva, habilitando más fiscalizadores del ministerio, fiscalizadores municipales, habilitando a otros agentes, a otros operadores del sistema para ingresar esas denuncias de carácter empadronado.

Además, añade que era una buena oportunidad para solucionar temas procesales y orgánicos, tales como aclarar las funciones del Director del Centro del Sistema, para perseverar en su carácter administrativo y no judicial.

Por ejemplo, si acaso a las personas jurídicas se emplazaría a la persona jurídica o al representante legal, habría que precisar ese

punto. En cuanto a las personas jurídicas y la acumulación de sanciones, hizo presente que la ley vigente resuelve el tema de la responsabilidad en la representación legal, ahí la radica, pero para ello esa información debe estar actualizada en el registro de vehículos.

Asimismo, aclarar la regulación de la aplicación de multa cuando no procediera la suspensión de licencia de conducir. En particular, sobre el carácter facultativo de la atribución para derivar las mismas a los juzgados de policía local. Consulta si era facultativo, concluye que habría infracciones que quedarían impunes y, frente a ello, pareciera razonable que se enviaran al JPL todas aquellas infracciones donde no hubiera suspensión de licencia (art. 18 del proyecto).

Considera si no se internaliza el hecho que se será sancionado, será absurdo mandar sólo las multas, y que cuando proceda la suspensión, el hecho quedará impune. Sobre todo, para hacer aplicable la regla sobre determinación de la sanción por acumulación de infracciones. El Director del Centro tendrá a la vista la hoja del conductor, y para ello deberá tener un software para hacer esa comparación, hoy procede cuando ya ha sido sancionado, pero por dos faltas en el año (art. 208), cuestión que acá lo transforma a mera falta reiterada, bastando para ello una sanción.

Dicen ser partidarios de tener un sistema de tramitación electrónica completa. Fundamenta que quien tiene un auto, en general tiene como desenvolverse en ambientes tecnológicos, y ante esa situación, seguir notificando la multa por carta certificada era anacrónico. Las cartas certificadas tenían un 50% de ineficacia, con un costo por cada carta entre \$1.100 o \$1.200, y además, no servían, la certeza de la notificación no ocurría, mientras que hacerla por vías electrónicas era mucho más transparente, claro y efectivo.

Complemento diciendo que la Municipalidad de Santiago gastaba \$2.000.000.000 al año en tema de notificaciones. Los juzgados de policía local debían avanzar en tramitación digital que permitiera una tramitación eficiente.

La señora Claudia Díaz-Muñoz Bagolini, Presidenta de la Asociación Gremial de Secretarios Abogados de Juzgados de Policía Local, expresa que para el Colegio de Secretarios Abogados de JPL de Chile el Proyecto de Ley es de transcendencia Institucional, necesaria para la modernización de la gestión pública en esta materia y concordante con los fines propuestos hoy día por el Estado de Chile y los desafíos que enfrentan los Juzgados de Policía Local.

Recuerda que en mayo de 2018, en la etapa de discusión general, el Colegio de Secretarios Abogados dio su parecer respecto a un tema crítico del proyecto original, esto es, respecto a la constitucionalidad de que un organismo del ejecutivo pueda fiscalizar y sancionar conductas infraccionales y si en su texto se descuidaban o no instituciones y principios del

derecho. Sin embargo, en aquella oportunidad concordaron en general con el texto original del proyecto ya que se adaptaba a la nueva realidad, a la modernización de la gestión pública y a la utilización de tecnologías que están a nuestro alcance con un alto grado de certeza y seguridad, para que por la Administración sea posible pesquisar, investigar y sancionar ilícitos contra el tránsito.

Puntualiza que en esta oportunidad, en la etapa de discusión particular, consideran necesario, basado en la experiencia en la judicatura de policía local, se refiere respecto al mejoramiento de algunos artículos del proyecto para que éste cumpla los estándares institucionales y de principios jurídicos para su promulgación y publicación.

En lo particular, también creen esencial discutir sobre los aspectos de fondo de la Indicación Sustitutiva presentada por el Ejecutivo que suprime el texto íntegro del proyecto y que fue expuesta en sesiones anteriores por la Ministra de Transporte y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse.

Explica algunos razonamientos jurídicos generales y luego algunos comentarios al articulado del proyecto. En este ejercicio, muestra que el proyecto, desde su origen, no presenta reparos de constitucionalidad, sin perjuicio de procurar la mejora de algunos de sus artículos mediante la propuesta de modificaciones.

La indicación sustitutiva del Gobierno suprime del proyecto original la posibilidad que la Administración pueda aplicar sanciones por las infracciones constatadas, analizadas y notificadas por el sistema automatizado, las que ahora, luego de ser comunicadas a los infractores, serán denunciadas ante los JPL.

Las razones del Gobierno a esta indicación sustitutiva son:

1. El tratar de converger la postura de los Jueces de Policía Local, quienes señalaron que la administración no puede sancionar contravenciones al tránsito, y
2. Que aún con este cambio, el proyecto no pierde su idea matriz que es la generación de un cambio conductual, para salvar vidas, evitar accidentes de tránsito y otras al incluirse además otras infracciones pesquisables, como uso de vías segregadas o circulación con restricción vehicular.

En sesión anterior de mayo, dice haber entregado datos concretos obtenidos del INE y del 2° Juzgado de Maipú en donde se desempeña, que dan cuenta del gran volumen de trabajo a que están expuestos los JPL en razón de la fiscalización automatizada de algunas infracciones viales, así como, de las inconsistencias procedimentales y administrativas que describían ese exceso de carga, atribuyendo ese fenómeno al hecho que la automatización de la fiscalización de éstas infracciones viales deben ser conocidas por los JPL, no obstante, el mínimo aporte efectivo de éstos en el referido proceso sancionador.

En esta ocasión proporciona datos nuevos del 2° JPL de Maipú obtenidos de antecedentes y experiencia judicial concreta, extrapolable a otros juzgados del país y que demuestran que el enfoque original del proyecto es el que garantiza la regulación más eficiente en esta materia. Cabe hacer

presente que los juzgados de Maipú conocen de diversas materias, y además infracciones tales como las llamadas denuncias TAG y denuncias por fotorradares del MTT, estos últimos por sistemas automatizados de pesquisas.

Señala que los datos que considera a continuación son extraídos del 2° Juzgado de Policía Local de Maipú:

1. Los partes por vías exclusivas comenzaron a operar en Maipú en julio de 2018, por el sistema de control fotográfico (fotorradares) en parte del eje de Avenida Pajaritos. Las denuncias cursadas en 8 días en que nos encuentran de turno (de los 11 a los 20 de cada mes), suman un total de 2.664 partes. Para tener un total aproximado anual por estas infracciones, cree correcto agregar un día más porque dentro del turno hubo un día feriado (lunes 16 de Julio). Dado lo anterior, se estima que anualmente por este concepto un juzgado tendría un ingreso de 40 mil causas nuevas.

2. En infracciones TAG, las que tienen un sistema similar automatizado, pero que se pesquisan a diario, de lunes a domingo y todo el día, es decir, 24/7 anualmente se conocen un aproximado de 60.000, correspondiendo a un porcentaje del 100 % de las causas ingresadas por otras materias.

3. Las causas por otros ingresos en este mismo tribunal sólo suman 60 mil (sin contar TAG y vías exclusivas).

4. Se concluye que sólo por partes de vías exclusivas y fotorradares se aumenta en un 67% la cantidad de causas que debe conocer el juzgado, pero con igual cantidad de recursos.

Comenta que la experiencia empírica plantea los siguiente:

1. En las causas TAG el porcentaje de pago en sede administrativa o judicial es de menos del 8% ya que el gran universo de infracciones se paga solo al obtener el permiso de circulación (92%).

2. El infractor no asiste ante la citación de la administración ni la judicial, no obstante igualmente el tribunal debe en el 100% de las causas iniciar un procedimiento.

3. La concurrencia al JPL del infractor está orientada principalmente a la reclamación y no al pago, aun cuando los partes estén ingresados al ARMI (unidad de partes empadronados impagos en el Servicio de Registro Civil) y en el caso del TAG, después de pasar por concesionarias, MOP, DA, JPL y RC).

4. En caso del resto de los partes empadronados (por ejemplo, mal estacionados, casos más comunes) acuden a los JPL, pero después de la citación de las unidades de fiscalización de las municipalidades, es decir, en segunda citación y no para señalar causa de justificación por haber cometido la infracción en la mayoría de los casos, sino que para rebaja de multa impuesta;

Concluye que:

1. La automatización de la fiscalización de infracciones viales, ya existe hace más de 15 años y estos son conocidas por los JPL en alguna etapa del proceso.

2. En un JPL, utilizando sistemas automatizados como TAG y Fotorradades, se conocen mayor cantidad de causas que todo el resto de las causas que los JPL deben conocer por otras materias.

3. Los partes se trasladan de una sede a otra para prácticamente realizar lo mismo (notificación y citación).

a. Partes TAG involucra a las concesionarias, luego MOP, pasan a las DAF Municipales y finalmente llega a los JPL,

b. En sistemas de Vías Exclusivas y Restricción Vehicular por fotorradars pesquiza el MTT y llegan a JPL.

4. En los casos actuales en que se establece el mecanismo de pagar un porcentaje menor de la multa de inmediato, se incentiva que ese parte sea tramitado por diversas instancias que cumplen funciones similares.

5. No incide en los hechos que la pena la imponga un juez a través de la correspondiente sentencia definitiva o se imponga una sanción por un funcionario público mediante un acto administrativo, porque el porcentaje en que los infractores acuden a un JPL a exponer causas de moderación o eximentes reales de estos partes es mínima (5%).

6. En la práctica, los JPL hoy día solo realizan un rol burocrático de papeleo sin impartir verdaderamente justicia vial. Se tramitan las causas pero no existe una actividad jurisdiccional propiamente tal.

7. El conocimiento de los partes por un solo organismo haría que el proceso sea más breve y se gasten menos recursos públicos.

Se refiere a la naturaleza jurídica de infracciones proyecto ley CATI y derecho administrativo sancionador.

Este tipo de infracciones de carácter objetivo se caracteriza por contener un tipo cuya descripción y contenido material se agota en la realización de una conducta, sin que se exija la producción de un resultado distinto del comportamiento mismo (Ej. Circular en vía exclusiva. No importa si hay congestión). Dice que se debe entender que son infracciones objetivas, constatables si el resultado calza o no dentro de la descripción típica de una infracción dejando de lado el aspecto subjetivo (la intencionalidad) del sujeto responsable de su configuración.

Así, en este tipo de infracción, en virtud de un razonamiento de política legislativa, quien determina legalmente si una infracción y consecuente sanción la deberá conocer y fallar un tribunal o un órgano de la administración, es el legislador, quien hará un juicio de mérito de la conducta a normar para convencerse si el procedimiento posterior requiere que se conozca por un tribunal o no. Este juicio de mérito que harán los legisladores, involucrarán ciertos razonamientos al momento de clasificar estas contravenciones categorizándolas como de menor importancia en el sentido de un análisis más rápido con mínimos ponderaciones para su determinación, cuyo conocimiento por parte de los tribunales puede significar una cantidad de trabajo y esfuerzo improcedente, fácilmente abordable por la administración.

En este análisis, se debe siempre tener presente, la posición que tiene el Estado frente al ser humano (el llamado principio de servicialidad del Estado), el deber de promoción del bien común y de integración armónica, considerando las funciones y deberes que el ordenamiento jurídico le ha impuesto, así como los instrumentos necesarios para cumplir dicha función, que nos llevará lógicamente a asegurar que en estos casos se debe obedecer a un

poder punitivo directo, sin que sea necesario la ritualidad de los procedimientos judiciales llevados en tribunales.

En cuanto a los límites al derecho administrativo sancionador, dice que no obstante hay límites indiscutidos para la administración en su actividad sancionadora, tales como:

a) El principio de proporcionalidad en la sanción: en relación al logro del objetivo con un gravamen en menor forma de los derechos fundamentales,

b) Las sanciones impuestas por la administración deben ser siempre recurribles o revisables judicialmente.

c) Las penas privativas de libertad sólo se imponen por el poder judicial.

d) No es posible que una sanción administrativa de multa pueda ser convertida por vía sustitutiva o de apremio en una pena privativa de libertad.

En síntesis, afirman que es jurídicamente posible que la Administración tenga potestades sancionadoras (Sanciones Administrativas) en la medida que se cumplan ciertas garantías procedimentales básicas, lo que no implica que siempre la conducta a sancionar deba conocerse por un tribunal, mediante un procedimiento judicial.

Las preguntas a realizar:

A. Al conocer los tribunales estas causas: ¿se logra el objetivo de cambio de conducta?, ¿Se salvan más vidas?, ¿Se evitan más accidentes de tránsito en que se tenga como resultado daños y lesiones?, ¿Se desincentiva con más fuerza el uso de vías del transporte público?, ¿Se logra de mejor manera que se respeten las normas de contaminación ambiental?

Estiman que el hecho que estas infracciones se conozcan por tribunales no incide en mejorar esos indicadores.

B. ¿Es necesario que desde la pesquisa de la infracción hasta la imposición de una multa, se tramiten primero en sede administrativa y luego judicial?, ¿En los hechos, en este tipo de conductas ilícitas y con la tramitación automatizada y masiva, existen en porcentajes importantes alegaciones de las partes y análisis de jueces?

NO, se recurre solo una vez que el infractor ya fue sancionado y al haber ingresado a los Registros Administrativos por no pago de multas y ahí se resuelve por los Tribunales.

C. ¿No será más acertado, lograr separar los procedimientos para determinar la aplicación de sanciones administrativas o judiciales, para que cada poder del Estado funcione de una manera eficiente y eficaz y aceptar que debe haber una intervención decidida del Estado la que muchas veces no se encuentra en la naturaleza, dinámica y ritualidad propia de los procesos judiciales y que exige, por lo tanto, asumir tal función a través de sus órganos administrativos, dejando para una segunda fase el control jurisdiccional?

Efectivamente, no dar sustento al argumento temeroso de algunos que señalan que no es constitucionalmente correcto dar potestades sancionadoras a la administración, lo sienten como un “menosprecio a la

judicatura" ", y así consecuentemente afirman que el poder judicial es la única autoridad para "hacer justicia", cualesquiera sean las partes en conflicto o la materia a discutir.

Afirman, al contrario que el derecho punitivo judicial es la última ratio frente a las otras medidas que puede adoptar el Estado para satisfacer y proteger determinados bienes.

Aclara como compatibilizar las observaciones de constitucionalidad y potestad sancionadora de la administración en proyecto CATI.

Se establece en las indicaciones que se ha optado por una "modificación procesal sustantiva", básicamente procedimental, sin perjuicio de la mantención del proyecto, que es disminuir los accidentes de tránsito por excesos de velocidad, generar mayor conciencia vial y salvar vidas", y que por las dudas respecto a su constitucionalidad se ha optado a fin de conseguir el mismo fin, modificar el medio de solución, dejando fuera a la administración en la aplicación de sanciones.

En opinión del Colegio de SA de JPL, es que lo inherente para lograr el objetivo perseguido, es contar con una tramitación y procedimiento que finalice en una sanción administrativa, todo ya regulado como base en las leyes N° 19.880 (sobre procedimientos administrativos) del año 2003 y ley N° 18.575, ley de bases generales de la administración del estado, del año 1986.

Para una mayor comprensión, trae a colación uno de los muchos dictámenes de la CGR que desarrollan estos conceptos; por ejemplo: el dictamen N° 13.790, de 2013: señala que "... el derecho administrativo sancionador, resulta de la sola transgresión de la normativa, casos en los cuales, constatado tal supuesto, será procedente dicha imposición". Se refiere a un caso en que se recurrió al ente contralor para dejar sin efecto una sanción administrativa.

También existen casos en la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, que reconoce la potestad sancionadora de la administración, y la posibilidad de aplicar multas en un acto administrativo final por conductas lesivas; ejemplo: en causa ROL 1079-2014, sentencia de fecha 30 de octubre de ese año: indica el máximo tribunal que "la sanción administrativa se materializa con el acto administrativo dictado por aquel órgano administrativo al que el ordenamiento jurídico reconoce y autoriza para ejercer un poder punitivo y coercitivo de modo directo, como un instrumento concreto y eficaz para la satisfacción del interés general y la protección de ciertos bienes jurídicos que en determinados casos deben prevalecer sobre intereses particulares o privados, lo que en ningún caso es óbice para que no pueda operar la reclamación judicial".

Recuerda que como señaló en la intervención pasada, el Tribunal Constitucional en sentencia de fecha 18 de enero de 2018 rol N°4012-17, sobre el proyecto de ley que modifica la Ley 19.496, sobre protección a los derechos de los consumidores, correspondiente al Boletín 9369-03, indica en:

considerando 34, “La declaración de inconstitucionalidad encuentra su fundamento en que las medidas que comprenden la facultad de juzgar por parte del Sernac, solo pueden ser adoptadas por un tribunal independiente e imparcial, características que éste no reúne”; en efecto el SERNAC actuaría como juez y parte por cuanto ejercería sus facultades fiscalizadoras (de naturaleza administrativa) para luego aplicar una sanción (de naturaleza jurisdiccional). Agregando con efectos que van más allá de una mera sanción administrativa, lo que contraviene, además, la exigencia de un racional y justo procedimiento (considerandos 36 y 38). Luego en su considerando 39 agrega, a fin de evitar interpretaciones que no vayan en la senda de lo que ha sentenciado el TC en otras materias respecto a potestad sancionadora de la administración y que esta decisión no se extiende necesariamente a otros casos de organismos administrativos, pues lo reprochado en esta oportunidad “es que el mismo servicio estatal llamado a proteger a una de las partes lucrativamente interesadas, los consumidores, sea instituido como árbitro supremo, para luego dirimir los contenciosos e impugnaciones que enderecen contra sus proveedores”. No obstante hay que considerar incluso con todo lo señalado, hubo votos de disidencia, que estimaron que el proyecto no le entrega facultades jurisdiccionales al Sernac sino que lo establece como modelo alternativo de reclamación, y con todo lo observado en el TC (9 sesiones de pleno) discreparon que exista una vía judicial única, pues contribuiría al activismo judicial desbordante.

Es decir, no solo en la doctrina, sino que en la actual jurisprudencia, administrativa y judicial, entendiéndose CGR, TC y CS, reconocen y aceptan la sanción administrativa como el acto administrativo resultante de un procedimiento administrativo.

El derecho administrativo sancionador, al parecer no es fácil para muchos visualizar, pero ya está instalado, en la norma, en la doctrina y la jurisprudencia.

El proyecto original del CATI, permitía al legislador residenciar la sanción de ilícitos, que entienden deben ser considerados por nuestros legisladores como administrativos, en una acertada construcción basada en un derecho penal subsidiario y de una actuación estatal oportuna.

De lo contrario, parece ser innecesario mover todo el aparato ejecutivo, legislativo y judicial, para conseguir el objetivo de pesquisar y notificar para luego traspasar estas causas a los Juzgados, atendido a que como está operando el sistema en la actualidad, pudiese operar sin la necesidad de legislarla nuevamente, atendido a que las facultades reglamentarias del MTT como las facultades de los Juzgados se permite en la actual legislación.

Ej. Fotorradares en vías exclusivas, agregando vías segregadas y pista solo buses) (sancionado como menos grave en el art. 201 N° de la ley N° 18.290, Infringir las normas sobre transporte terrestre dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”) y restricción vehicular (sancionada como grave, art. 200 n° 35 ley N° 18.290: “Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado”).

Explica que actualmente no estaba establecido expresamente lo que se realizaba el MTT, a través de sus unidades de fiscalización, en concordancia con los Tribunales de las comunas en que se establecían estos fotorradars, se acordó autorizar que en la comunicación del ilícito al infractor, se indicara la multa que pudiese ser pagada con antelación con descuento. La totalidad de las denuncias son ingresadas a los JPL.

Es decir, en la actualidad así se está operando, y es lo que ahora con el proyecto y su indicación sustitutiva se convertiría en ley.

Según el parecer del Colegio, se pudiera seguir implementando esta pesquisa, procedimiento y sanción administrativa a otros ilícitos viales como motociclistas que circulen sin casco protector, vías segregadas, pistas solo buses, por nombrar algunas.

Por otra parte, destaca que otros expositores, señalaron que en el derecho comparado en Europa, al crearse el sistema como originalmente estaba pensado el CATI, habían logrado revertir las cifras de accidentabilidad y habían logrado cambiar las conductas.

Hay estadísticas traídas a esta Comisión que lo demuestran.

Indagando en el derecho comparado y sobre la base de la experiencia en la implementado este sistema, en la realidad alemana, española, francesa, fue debatido en sus inicios también, sin embargo fue superado y se crearon estas unidades fiscalizadoras, notificadoras y sancionadoras de la administración del Estado y a años de su implementación logran revertir comportamientos y no han vuelto a ser conocidas por la justicia local o tribunales de tránsito, sino que por funcionarios públicos a quienes llaman "policía del tránsito", que a través de un procedimiento administrativo sancionador aplican multas. Este sistema ha permanecido en el tiempo a diferencia por ejemplo en nuestro caso en que se trata de separar una primera fase administrativa y luego una judicial.

Por ejemplo en caso infracciones TAG y para que puedan aprender de errores: Considera deficiente la política reguladora y sancionadora del TAG, porque la infracción pasa de las concesionarias al MOP, luego a las DAF Municipales, luego al JPL y finaliza en el ARMI.

Al principio de la vigencia legal, todas estas infracciones eran conocidas por los JPL pero con la Ley 20.410 de 20 de enero de 2010, comienza con trámite previo administrativo municipal y luego judicial.

En el mensaje de Gobierno, de esta ley de 26/06/2007, se indica con claridad: "Tratándose de usuarios infractores, se ha advertido que los Juzgados de Policía Local que conocen de las infracciones al sistema electrónico de cobro de tarifas por el uso de vías concesionadas, se encuentran recargados por la gran cantidad de casos denunciados. Con el objeto de

solucionar el problema de ineficiencia del actual procedimiento de aplicación de multas infraccionales, el proyecto propone modificaciones procedimentales de acuerdo a las reglas que en cada caso se detallan.”.

Pero no se soluciona el problema, aproximadamente solo el 8% paga antes de llegar al ARMI, sea en DAF o JPL: ejemplo en un mes de 4.200 denuncias MOP en el 2 JPL de Maipú, pagan en la DAF Municipal unos 180 infractores, un 4%, y luego similar cantidad acude y paga en los JPL antes de enviar al Registro de Multas Impagas.

Sostiene que en España, por ejemplo han disminuido los accidentes, por ende considerablemente las muertes y lesiones, pero ¿han aumentado las multas; eso es negativo?, ¿qué bien se trata de proteger?, que un individuo quede impune al cometer un ilícito que puede resultar graves consecuencias o que se logre ordenar el transporte público y la seguridad de conductores y peatones, y quien lo infrinja se haga responsable y así evitar estas nefastas consecuencias.

Pone énfasis, con la interpretación de la aseveración de que “las multas aumentan”, porque no son las infracciones las que aumentan, sino las sanciones, es decir, disminuyen las infracciones pero al ser mayormente constatadas estas menores contravenciones (porque el ciudadano va modificando su comportamiento en las calles) por estos sistemas masivos, se sancionan con multas conductas que antes no eran pesquisadas y por eso no sancionadas.

En relación a la consulta de la diputada señora Ximena Ossandón, en que pide expresamente a los jueces: ¿cómo hacemos que el proyecto sea constitucional?

Según su parecer, el señor Luis Ramirez Palma, Presidente del Instituto de Jueces de Policía Local, dio una desafortunada respuesta, aunque obviamente respetable, es que la única vía que solo el CATI fiscalice y notifique, y que sancione el JPL.

Con los argumentos esgrimidos precedentemente más los numerosos casos en que la Administración sanciona conductas y que no se condice con la opinión de la doctrina, y jurisprudencia ya indicada, es que continúan siendo tajantes en indicar que el proyecto original CATI pensado en aplicar la sanción y que los juzgados conocieran por vía de reclamación, es constitucional, si se mejora el texto de su articulado.

Entonces al ser legítima la posibilidad de que haya sanciones administrativas poniendo atención en principios y normas constitucionales, y siempre con revisión judicial ulterior (Constitución Política, artículo 38, inciso segundo) como consecuencia del derecho de acceso a la justicia, es que expondré ahora derechamente los cambios en la normativa:

Proyecto original CATI: Título III, del procedimiento sancionatorio:

Al artículo 29: existe la posibilidad que el infractor se oponga en sede administrativa por la causales previstas en el art. 24 del mismo título y en caso que se rechace por el servicio público, se puede en plazo de 10 días hábiles reclamar ante el JPL de la comuna en que se cometió la infracción.

El cambio es sencillo, es no condicionar al rechazo de la oposición del servicio la alegación ante los JPL, sino que en todo caso se pueda recurrir: si hay rechazo en 10 días hábiles administrativos como está establecido en este art., y en 30 días hábiles administrativos en los demás casos desde la notificación de la sanción aplicada.

Menciona otras normas a modificar del CATI, en opinión del colegio de secretarios abogados de JPL.

Modificación a la Ley 18.290: En el art. 169 inciso primero de la Ley de Tránsito se dispone la RG en materia de responsabilidad infraccional al tránsito: "De las infracciones de los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo", luego en el art. 170 de la misma ley se expresa en síntesis, que si un conductor no es individualizado, será responsable infraccional el propietario inscrito del vehículo; para hacer efectiva la responsabilidad del conductor el propietario tiene la carga de individualizarlo de tal manera que permita su notificación.

No obstante lo anterior, en el inciso 5 del artículo 170 mencionado, hay una excepción a estas reglas generales, y es para los casos únicos de las denuncias TAG (por paso en autopistas sin dispositivo o pase diario) en que se expresa: "..... Respecto de la infracción contenida en el artículo 114 de la presente ley, será siempre responsable a persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho a repetir contra el conductor del mismo".

El bien protegido en esta norma es el que sistema de concesiones funcione para la política pública que se ha establecido a este respecto, ya instaurada en nuestra República.

Repetir esa norma para los partes empadronados de manera expresa permitirá que no exista duda que el propietario de un vehículo en caso de parte empadronado, tendrá que responder sin perjuicio de que sobre él recaiga la posibilidad de cobrarle al conductor si fuese otro (igual que la infracción TAG) y por ende hay que ser más cuidadosos y exigentes al momento de que nuestros vehículos los conduzca un tercero no propietario.

2.- Modificación a la Ley 18.290: Agregar a la notificación por carta certificada, en caso que no se pueda lograr la publicación de que la notificación digital por correo electrónico sea la regla general en esta materia, agregando a que en todos los casos de partes empadronados la carta certificada sea dirigida al domicilio que el infractor sancionado tenga registrado en el Registro de Vehículos Motorizados o en otro que lleve el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El último domicilio que el propietario de un vehículo inscrito tuviera anotado en estos registros será hábil para dirigirle la correspondiente carta certificada, entendiéndose practicada dicha diligencia, cuando sea "DEJADA" en un lugar visible de dicho domicilio.

Actualmente en los partes empadronados regulados por el artículo 3 inciso 3 de la Ley 18.287 de procedimiento ante los JPL, se indica lo anterior pero señala que debe ser “entregada” y no “dejada” a diferencia del TAG que señala “dejada” (art. 43 bis de la ley 18.287), o sea, es por todos comprendido que no debe ser entregada o sea recibida por alguien, sino que más sencillo, se va al domicilio registrado y se deja y eso se certifica por Correos de Chile.

3.- En proyecto CATI actual: El proyecto dispone en su artículo 3 inciso primero: “Las comunicaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata la presente ley podrán realizarse por medios físicos o electrónicos.

Agregarían después de la palabra “comunicaciones” o “notificaciones”, más cuando en el cuerpo del proyecto se señala en varias oportunidades la palabra “notificación” y el artículo 10 letra e) en que se señala que la notificación al propietario de un vehículo que hubiera sido detectado por estos medios automatizados deberá practicarse preferentemente a la dirección de correo electrónico, cuando se hubiere aceptado expresamente, y así que no quepa dudas, que apoyados en la ley 19.880, que rige supletoriamente los procedimientos administrativos, se alegue sobre la procedencia de una notificación de actos administrativos al no haber carta certificada o notificación personal según dispone el art. 46 de dicha ley.

De esta forma, por medio de una interpretación armónica de las disposiciones permitirá sostener que el legislador ha previsto la posibilidad de que, en la medida que el afectado manifieste expresamente su voluntad en orden a ser notificado a través de formas electrónicas que señale, esa vía sea utilizada para dicho efecto (criterio contenido en los dictámenes de CGR Nos 767, de 2013 y 16.165, de 2014).

En ese contexto y como lo ha expresado la CGR, es necesario tener presente, por una parte, que el artículo 19 de la ley N° 19.880 - texto que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, prescribe que “El procedimiento administrativo podrá realizarse a través de técnicas y medios electrónicos” y, además que la letra a) del artículo 30 del mismo ordenamiento menciona entre los datos que debe contener la solicitud que inicie un procedimiento de ese tipo, la identificación del medio preferente o el lugar a considerar para los efectos de las notificaciones.

Lo anterior resulta concordante, por lo demás, con los principios de economía procedimental y de la no formalización, contemplados en los artículos 9° y 13 de la citada ley N° 19.880, según los cuales el procedimiento administrativo debe responder a la máxima economía de medios y desarrollarse con sencillez y eficacia, de manera que las formalidades que se exijan sean aquellas indispensables para dejar constancia indubitada de lo actuado y evitar perjuicios a los particulares.

El profesor Luis Ignacio Rizzi, del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica de Chile, expuso lo siguiente:

Con relación a la tendencia de Largo Plazo de Víctimas Fatales destaca que si la seguridad vial es vista como un problema de Salud Pública, el dato clave es la evolución de las víctimas de accidentes a lo largo del tiempo.

Debido a problemas de recolección de información, la cifra de víctimas más creíble es la de fatalidades.

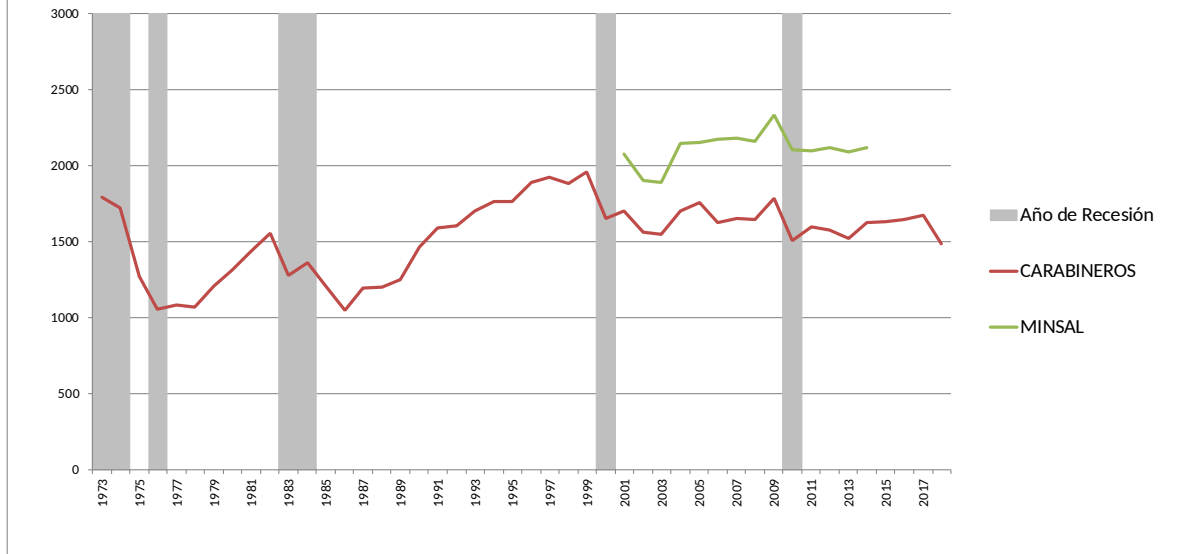
Menciona que en Chile, este dato es registrado históricamente por Carabineros de Chile quienes deben presentarse en el sitio mismo del accidente en cuanto son informados del hecho. Los datos de Carabineros registran fallecidos dentro de las primeras 24 horas de ocurrido el accidente.

Por otro lado, el Ministerio de Salud entrega una cifra de víctimas fatales de accidente de tránsito, serie disponible desde el año 2000.

Estas cifras surgen del cruce de diferentes bases de datos: Carabineros, Egresos Hospitalarios, Medicina Legal, Protocolos de autopsia y de Accidentes laborales fatales.

Los datos del Ministerio de Salud registran todas las muertes ocurridas independientemente del lapso transcurrido entre el accidente de tránsito y el momento del deceso de la víctima. Estos datos suelen estar disponible con un desfase de dos años.

Evolución Víctimas Mortales en Accidentes de Tránsito



Los rasgos salientes 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.

El año 2017 presenta un descenso de la mortalidad en accidentes viales, fenómeno sobre el que no hay una explicación convincente.

Con una visión complaciente, se diría que la seguridad vial ha mejorado puesto que el total de fatalidades se ha mantenido estable en el tiempo y el parque vehicular y las distancias recorridas han crecido notablemente. Sin embargo, los países exitosos en la materia logran reducir el total de fatalidades de manera permanente en el tiempo. Como 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).

Recalca que Chile debe reducir, de manera significativa, el número de personas que fallecen en accidentes viales.

En cuanto a la visión moderna sobre la seguridad vial, plantea algunas ideas claves:

Los accidentes viales son evitables y predecibles; son generados por el ser humano y deben ser estudiados con rigor científico.

Es un asunto de salud pública y multisectorial. Todos los sectores involucrados deben tener responsabilidad y capacidad de gestión; además deben ser activos promotores de la prevención de accidentes viales.

Los errores frecuentes de conductores y peatones no deben ser causa de traumas severos; el sistema vial debe ayudar a los usuarios a lidiar con un ambiente complejo.

La vulnerabilidad del cuerpo humano debe ser un parámetro de diseño limitante: el calmado y control de velocidad es fundamental.

La seguridad vial es un tema de justicia social; en particular, debe protegerse a los usuarios más vulnerables, que representan aproximadamente el 50 por ciento de las víctimas fatales.

Sostiene que una estrategia exitosa requiere como primer paso una adecuada capacidad institucional para la gestión de la seguridad vial:

Esto se logra si el compromiso político se da al más alto nivel (caso de Francia en años recientes), asignando responsabilidades, generando adecuados incentivos (premios y castigos), dotando a las agencias pertinentes con los recursos adecuados e involucrando al sector privado.

El segundo paso requiere adoptar un enfoque científico en el diseño de una estrategia de seguridad vial. Esta debe basarse en el uso de datos de accidentes de buena calidad.

El tercer paso consiste en establecer metas periódicas y cuantitativas de reducción de accidentes, fáciles de monitorear. Estas metas deben ser realistas y ambiciosas a la vez.

El cuarto paso consiste en monitorear de forma permanente la evolución de los siniestros viales. Para ello, es relevante una excelente toma de datos de carácter continua.

Con respecto al control de velocidad mediante uso de tecnología, explica que la evidencia empírica señala que las fatalidades crecen con la cuarta potencia de los incrementos de la velocidad (Ley de Nilson). Es decir, si las velocidades de circulación promedio aumentan un 10%, los accidentes fatales aumentarán casi un 50%.

Esta ley también funciona en reversa: si se puede reducir la velocidad de circulación en un 10%, los accidentes pueden caer hasta un 50%.

El control de velocidad contribuye a bajar las velocidades medias de circulación y reducir los accidentes viales

Los países líderes en materia de seguridad vial hacen control de velocidad mediante el uso de tecnología (cámaras): Reino Unido, Holanda, países escandinavos.

También se hacen estos controles en Alemania, Austria, Bélgica, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Japón, Latvia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumania.

En Sudamérica usan cámaras Brasil, Uruguay y Argentina.

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

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.

Dice haber participado, en ese entonces en dos estudios que mostraban que el 'fotorradar' contribuyó a reducir accidentes.

Rizzi, L.I. (2003) Fotorradares 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 fotorradares en Chile. Estudios de Economía 33, 97-115.

En otro estudio más reciente con colegas, concluyó que las fatalidades podrían reducirse en un 10% 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.

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

En cuanto al Proyecto de Ley realiza los siguientes comentarios:

En cuanto a institucionalidad de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. Dice que debe permitir la fiscalización de la velocidad de circulación

mediante tecnología sin requerir presencia in situ de personal de Carabineros o inspectores Fiscales del MOP.

El personal fiscalizador del centro debe tener suficientes facultades para su cometido.

En cuanto a la velocidad de circulación, señala que no solo se debe controlar la alta velocidad en carretera sino también la baja velocidad en áreas urbanas a fin de proteger a usuarios vulnerables (peatones y ciclistas que representan aproximadamente el 50% de las víctimas fatales).

Donde sea necesario, debe establecerse zonas con límites de velocidad inferiores a los límites legales (calmado de velocidad).

Se refiere en cuanto a la tecnología a considerar, manifiesta que existe una gran variedad de tecnologías para el monitoreo de la velocidad de circulación.

Tradicionalmente, se tienen las cámaras fijas y las cámaras móviles.

Actualmente en el Reino Unido, se han popularizado las cámaras que permiten medir velocidades promedio de circulación sobre trechos largos de vialidad. Son especialmente utilizadas en carreteras y autopistas. (Autopistas Urbanas).

Precisa que en cuanto a los sitios a controlar, se deben ser elegidos con criterios técnicos, no puede ser una labor dejada al buen criterio de un agente fiscalizador.

La División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito debería contar con una unidad de análisis estadístico o generar un acuerdo de colaboración con algún centro universitario.

En cuanto a la señalización de los sitios, debería indicarse las zonas que están sujetas a control, pero no necesariamente saberse la localización exacta de cada cámara fija o de las cámaras de control promedio de velocidad.

La Ley debería contemplar la posibilidad de disponer de cámaras fijas falsas para generar una mayor sensación de control de velocidad (Francia).

Comenta que en cuanto a las multas, los montos de las multas son bajos. Deben incrementarse más que proporcionalmente con el incremento del exceso de velocidad. Las penalidades deberían discriminar entre vías de baja velocidad y vías de alta velocidad.

La suspensión de la licencia debería aplicar a más casos, no solo a los excesos de velocidad de 50km/h. En áreas urbanas, excesos de velocidad de 30 kilómetros por hora generan mayor riesgo que excesos de velocidad de 50km/h en autopistas de alto estándar, con tráfico no motorizado totalmente segregado.

La reincidencia de los altos excesos de velocidad, debe ser penalizada fuertemente. En estos casos, debería hacerse una labor de seguimiento de los infractores ya que la suspensión de la licencia probablemente no sea una medida disuasoria efectiva.

Considera que en cuanto al destino de los fondos, debe ser tal que no haya sospechas desde la ciudadanía que se trata de una fuente encubierta adicional de recaudación de fondos.

El mensaje tiene que ser que si se respetan los límites de velocidad la recaudación será mínima.

Finamente enfatiza que en cuanto a la puesta en marcha, debe existir una marcha blanca que dure entre seis meses y un año no solo a los efectos de probar el sistema, sino también a los efectos de informar a la población. Esta medida debería ayudar a generar una mayor aceptación del proyecto.

Por lo tanto, Chile no puede darse el lujo de no contar con una ley moderna de control de velocidad

El señor Patricio Ampuero Cortez, Presidente del Capítulo Metropolitano de Jueces de Policía Local, y la señora Viviana Núñez, Jueza Cuarto Juzgado de Policía Local de Santiago, expusieron que en términos generales, salvo las excepciones que más adelante se desarrollarán, manifiestan su conformidad, concuerdan y adscriben al proyecto de ley presentado por el ejecutivo.

Señalan que se pretende "no sobrecargar a los Juzgados de Policía Local", como en la práctica sucede y así lo han señalado, además de "salvar vidas, transparentar la localización de los equipos tecnológicos y mejorar los tiempos de procesamiento de las infracciones y la aplicación de las multas".

Precisan que entienden que la creación de este servicio público, descentralizado y con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado "Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito", tendrá como funciones principales las de "cursar las multas por las infracciones al tránsito que sean detectadas por los equipos automatizados de registro de infracciones. Además, de sancionar las referidas infracciones", que sin perjuicios

de la referidas funciones, la creación de dicho "Centro" busca precisamente disminuir la recarga administrativa que tienen los JPL, especialmente de la Región Metropolitana, que conocen de las llamadas infracciones de tramitación masiva, como lo son las establecidas en el artículo 3° de la Ley 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, las infracciones por transitar por vías exclusivas y principalmente la infracciones por transitar sin el dispositivo Tag o infracción al artículo 114 de la Ley de Tránsito.

Según sus pareceres, dentro de las indicaciones sustitutivas formuladas, debiera permanecer vigente como tal, lo que establece el artículo 8° de dicha indicación, por cuanto amplía las infracciones que pueden detectarse por la red de dispositivos, sin perjuicio de adicionarse como infracción a detectar la del artículo 114 de la Ley de Tránsito, esto es circular por las autopistas concesionadas sin portar el dispositivo electrónico.

Sin perjuicio de lo anterior, también podría incorporarse el texto completo del artículo 8° de las indicaciones sustitutivas a la letra g), del Proyecto de Ley, con la incorporación de la infracción al artículo 114 de la Ley N° 18.290.

En relación al proyecto de ley explican que en su artículo 4°: El Centro tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

g) Cursar las multas por las infracciones de tránsito que sean detectadas por los equipos automatizados de registro de infracciones, que estén bajo la administración del Centro según el procedimiento contemplado en la presente ley.

Según sus pareceres debe decir, artículo 4°: Corresponderá al Centro cursar las multas por las infracciones de tránsito que sean detectadas por los equipos automatizados de registro de infracciones, que estén bajo la administración del Centro según el procedimiento contemplado en la presente ley, en los siguientes casos:

a) Exceder la velocidad máxima, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en relación con lo dispuesto en el artículo 203 del mismo cuerpo legal;

b) Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito;

c) 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 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

d) La infracción al artículo 114 de la Ley N° 18.290, Lo anterior es sin perjuicio de lo señalado en el artículo 12 de esta ley.

Respecto a la indicación sustitutiva en su artículo 8: “Corresponderá al Centro cursar las multas por las infracciones de tránsito que sean detectadas por los equipos automatizados de registro de infracciones, que estén bajo la administración del Centro según el procedimiento contemplado en la presente ley, en los siguientes casos:

a) Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en relación con lo dispuesto en el artículo 203 del mismo cuerpo legal;

b) Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito;

c) 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 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, 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”.

Creo que debería decir: “Artículo 8.- Corresponderá al Centro 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 de la posibilidad de realizar un pago anticipado, reconociendo la comisión de una infracción de tránsito, en los siguientes casos:

a) Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en relación con lo dispuesto en el artículo 203 del mismo cuerpo legal;

b) Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito;

c) 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 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

d) La infracción al artículo 114 de la Ley N° 18.290.

Lo anterior es sin perjuicio de lo señalado en el artículo 12 de esta ley.

Consideración especial representa la forma de notificación que se empleará para comunicarles a los infractores las multas de que han sido objeto. Si bien, es cierto, existe un acuerdo unánime en el ambiente jurídico de que la notificación mediante correo electrónico implica necesariamente generar una más eficiente labor jurisdiccional, ello también consigue eliminar los exacerbados costos económicos que conlleva la notificación por carta certificada, que es según lo dispone el artículo 18 de la Ley 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, la regla general en el procedimiento ante dichos Juzgados.

Que tal como lo señala el Profesor Andrés Celedón "La notificación por carta certificada termina siendo un buen intento del legislador, del año 1941, para operativizar las notificaciones de la justicia local, abaratar los costos para el justiciable y permitir la notificación de un sin fin de resoluciones, sin embargo, el abaratamiento de costos no es tal para la administración municipal y la seguridad jurídica es puesta en duda en relación a la efectiva recepción de la carta certificada".

En relación a los costos económicos que implica la notificación por carta certificada, considerando que el costo unitario de cada una es de \$880 y si toman como ejemplo lo que sucede en la municipalidad de Vitacura, tenemos el siguiente resultado:

	INFRACCIONES TAG	COSTO	TOTAL
1º JPL VITACURA	15.118	\$880 x 3 (cit. DAF, cit JPL, Sent)	\$39.911.520
2º JPL VITACURA	20.282	\$880 x 3 (cit. DAF, cit JPL, Sent)	\$53.544.480

	INFRACCIONES VÍAS EXCLUSIVAS	COSTO	TOTAL
1º JPL VITACURA	8.136	\$880 x2 (cit JPL, Sent)	\$14.319.360
2º JPL VITACURA	6.287	\$880 x 2 (cit JPL, Sent)	\$11.065.120

TOTAL COSTO	\$118.840.480
--------------------	----------------------

Que asimismo, y si cuantifican los costos por carta certificada, respecto a los denuncios de ingresos por infracciones Tag y vías exclusivas, denunciados en la Región Metropolitana, se obtiene el siguiente resultado:

	INFRACCIONES TAG 2017	COSTO	TOTAL
REGIÓN METROPOLITANA	3.625.044	\$880 x 3 (cit. DAF, cit JPL, Sent)	\$9.570.116.160

	INFRACCIONES VÍAS EXCLUSIVAS y RESTRICCIÓN VEHICULAR 2018	COSTO	TOTAL
REGIÓN METROPOLITANA	810.964	\$880 x2 (cit JPL, Sent)	\$1.427.296.640

El acuerdo en relación a los beneficios que conlleva la notificación por correo electrónico se materializa en el Proyecto de Ley que permite que las resoluciones que se dicten en los procesos seguidos ante los Juzgados de Policía Local, se notifiquen mediante correo electrónico, el que actualmente se tramita ante este Honorable Congreso Nacional, Boletín N° 11.476-07, el cual se encuentra aprobado por la Cámara de Diputados en Segundo Trámite Constitucional, en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado.

Que la modificación legal a la que se hace referencia en el párrafo anterior, dice relación con los procesos contravencionales que se tramitan en los Juzgados de Policías Local y en que las partes en la primera comparecencia voluntariamente propongan una dirección de correo electrónico, para los efectos de que se les notifiquen las resoluciones que se dicten en el respectivo proceso, ello en reemplazo de la carta certificada.

Señalan que la Indicación Sustitutiva ingresada por el poder ejecutivo salvó la forma de notificar las infracciones al tránsito detectadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, corrigiendo así lo establecido en el artículo 22 del Proyecto de Ley, en cuanto a que señalaba que la notificación de la resolución que aplicara la sanción por parte del Director del Centro, se efectuará por carta certificada. Que sin perjuicio de lo anterior, el artículo 10 de la Indicación sustitutiva no establece de qué modo deberá indicarse la dirección de correo electrónico, para los efectos de practicarse válidamente dicha notificación.

Proponen en consecuencia reemplazar el artículo 22 del Proyecto de Ley por el siguiente:

Artículo 22: La notificación de la resolución, en virtud de la cual el Director Nacional del Centro aplique la sanción, deberá practicarse por carta certificada enviada al último domicilio que el propietario del vehículo inscrito tuviere anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, entendiéndose practicada a contar del tercer día hábil siguiente a su recepción en la oficina de Correos que corresponda.

Se entenderá asimismo válidamente practicada la notificación, cuando esta sea enviada a la dirección de correo electrónico que el

propietario del vehículo hubiere registrado en el Centro, o al adquirir el vehículo, o al obtener licencia de conducir, siempre y cuando, hubiere consentido en proponer como válida dicha forma de notificaciones de las resoluciones que se dictaren en los procedimientos administrativos sancionatorios y jurisdiccionales infraccionales."

El Centro podrá celebrar convenios con instituciones del Estado que cuenten con información relativa al último domicilio registrado por el propietario del vehículo, estando facultado para notificar en dichos domicilios, conforme a las atribuciones establecidas en el artículo 4° letra h) de este cuerpo legal."

Sin perjuicio de la modificación legal planteada, se sugiere que la información de la casilla de correo electrónica que deberá proporcionar el propietario que inscribe un vehículo motorizado y el conductor que obtiene o renueva su licencia de conducir, sea obligatoria para todos los efectos legales derivados de la aplicación de la Ley de Tránsito y asimismo que todo propietario y conductor que no se encontrare en la situación anterior, en un plazo máximo de dos años, tenga la obligación de proporcionar dicha información ante el Servicio de Registro Civil.

Que la Ley N° 20.886, que establece la "Tramitación electrónica de los procedimientos judiciales", solo es aplicable a los tribunales establecidos en el artículo 5° del Código Orgánico de Tribunales, es decir, dejó fuera de dicha normativa a los Juzgados de Policía Local.

Que la historia de la Ley nada dice respecto al motivo de dicha exclusión, pero sin embargo ello se explicaría por la propia particularidad que cada Juzgado de Policía Local tienen, y eso dice relación con la mayor o menor cantidad de recursos de que dispone la Municipalidad a la cual pertenece.

Pues bien, los Juzgados de Policía Local de Vitacura, obtuvieron autorización de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, la que mediante Oficio N° 688/2018, de fecha 24 de mayo de 2018, acordó autorizar la digitalización de toda la tramitación de partes o denuncias Tag, vías exclusivas y de aquellas contempladas en el artículo 3° de la Ley 18.287, prescindiendo de registros físicos paralelos o expedientes físicos, debiendo para ello contar con firma electrónica avanzada y dar la seguridad en cuanto al correcto emplazamiento del infractor.

Que la digitalización así planteada, implica que no se lleva un expediente físico por cada denuncia que se ingresa por las materias antes señaladas, lo que en la práctica ahorra la impresión de las resoluciones que se dictan además del ahorro de los costos económicos asociados y del tiempo de la tramitación de los procesos.

Las excepciones a la tramitación administrativa y consiguiente envío de la denuncia al respectivo JPL que contempla el art. 12 del texto de la indicación, aparecen más claras que las del proyecto original, en particular en los casos en que la denuncia da lugar a una acumulación de

infracciones, procediéndose a la derivación al JPL del domicilio del propietario infractor, aunque no se refiere a la situación de las personas jurídicas, tal vez porque está considerando que el propietario puede no pagar voluntariamente la multa y judicializar siempre. No obstante y dado que el sistema recomendado por nuestra parte es uno que tenga tramitación administrativa digital obligatoria, ésta debiera contemplar una modalidad de impugnación estandarizada relacionada con la atribución de conducción por un tercero hecha por el propietario del vehículo al que se refiere la denuncia, al que le asiste el derecho de individualizar al conductor real por disposición del inc. 2° del art. 170 de la Ley de Tránsito (excepto en denuncias por no uso TAG), permitiendo al propietario informar fácilmente la individualización del conductor, incluidos los datos de su licencia de conducir; en caso que esta imputación dé lugar a una acumulación de infracciones para el supuesto conductor o éste niegue la conducción, los antecedentes debieran ser enviados digitalmente al JPL respectivo (del domicilio del propietario).

Situación de persona jurídica propietario de vehículo, debiera seguirse el procedimiento contra su representante legal por disposición del art. 28 de la Ley N° 18.287, que señala, " Si la infracción afecta a sociedades civiles o comerciales o a corporaciones o fundaciones con personalidad jurídica, el procedimiento podrá seguirse con el gerente, administrador o presidente, no obstante cualquier limitación establecida en los estatutos o actos constitutivos de la sociedad, corporación o fundación.

Si se tratare de fundaciones, corporaciones, comunidades, sociedades de hecho sin personalidad jurídica u otras entidades similares, podrá seguirse el procedimiento con su administrador o administradores o con quien o quienes tuvieren su dirección. Si no se pudiere determinar quien tuviere su administración o dirección, valdrá el emplazamiento hecho a cualquiera de sus miembros."

Al respeto cabe tener en cuenta que el artículo 42 de la Ley N° 18.290 obliga al Registro de Vehículos mantener información de los representantes de personas jurídicas propietarias de vehículos, obligación que no es cumplida en la actualidad, de dicha norma es especialmente relevante si inciso final, que señala "Para los efectos de lo señalado en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas deberán individualizar en la inscripción a su representante legal. Mientras esta inscripción no sea modificada, el representante legal mantendrá dicha calidad para todos los efectos de esta ley y las notificaciones que a él se hagan se entenderán válidamente practicadas."

Conforme a lo dicho, serán el representante de la persona jurídica propietaria la que se vea afectado por una eventual acumulación de infracciones que pudiera dar lugar para él las denuncias que haga el Centro, el cual siempre tendrá la opción de la impugnación judicial de la resolución de éste.

Modificación que la indicación propone del art. 203 de la ley de tránsito, en cuanto a establecer que la falta gravísima de conducir a exceso de velocidad se configura cuando se excede en más de 30 kilómetros el máximo legal o señal de tránsito respectiva, parece más apropiada que lo que establecía el texto original, que creaba nuevos rangos y con elevados márgenes, además la nueva indicación resulta consistente con el nuevo máximo de velocidad en zona

urbana de 50 Km/hrs., manteniendo la calificación de gravísima de la infracción cuando se supera los 80 Km/ he.

Concluyeron que por todo lo antes expuesto, es del parecer del Capítulo Metropolitano de Jueces de Policía Local, dar lugar a la tramitación del Proyecto de Ley signado con el Boletín N° 9252-15, con las precisas indicaciones sustitutivas indicadas y así dotar al Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de un procedimiento electrónico eficiente, que asegure el debido proceso y, dentro de este, la impugnación judicial de lo resuelto por aquél, elementos todos a ser considerados en la creación del CATI, órgano cuya existencia y atribuciones fiscalizadoras, sustanciadoras y sancionatorias serían plenamente compatibles con la Constitución Política de la República y los derechos fundamentales de los ciudadanos al igual como sucede con numerosos otros órganos de la administración del Estado.

El señor Juan Carlos González, Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, expone que durante la discusión particular del proyecto de ley CATI, se ha suscitado divergencias en los artículos 4° y 8°, presentado una propuesta que fue aprobada.

El artículo 4° quedó pendiente de votación por cuanto se estimó innecesario que en la delegación de ciertas actuaciones a que se hace referencia en su inciso segundo (como notificaciones o comunicaciones), el jefe de la división de fiscalización y control automatizado, tuviera que firmar "por orden del subsecretario".

Por su parte, el artículo 8° quedó pendiente de votación, en tanto las competencias que allí se tratan se refieren a la Subsecretaría y no al Jefe de División.

II. Explicación previa.

La indicación sustitutiva del proyecto de ley presentada en junio de 2018 dispuso con el objeto de optimizar el uso de recursos públicos, que las funciones del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, un servicio público descentralizado al cual se hacía referencia la iniciativa presidencial de este proyecto de ley, quedarían radicadas en la Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS). En ese contexto, la indicación entrega todas las facultades del CATI hoy a la SUBTRANS y crea en ésta la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito la cual ejecutará las tareas que aparecen signadas en el artículo 2°.

III. Normas generales de delegación y artículo 4° proyecto de ley.

1. El artículo 41 de la Ley de Bases de Administración del Estado, en adelante la Ley de Bases, autoriza a delegar la firma de actos específicos en ciertos casos, bajo la fórmula "por orden de", en este caso por la autoridad delegante, el subsecretario.

2. Estas normas han sido reconocidas por la Contraloría General como el marco jurídico habilitante para las delegaciones de los Subsecretarios en los jefes de divisiones de inferior nivel jerárquico. (Dictamen N° 26.214-18, N° 78.778).

3. Asimismo, en diversos marcos jurídicos particulares se utiliza esta técnica, de forma de no dar lugar a dudas las funciones delegadas.

En la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, artículo 63, letra j), dispone que el alcalde tiene, entre otras atribuciones, la facultad de "delegar el ejercicio de parte de sus atribuciones exclusivas en funcionarios de su dependencia o en los delegados que designe, salvo las contempladas en las letras c) y d). Igualmente, podrá delegar la facultad para firmar, bajo la fórmula 'por orden del alcalde', sobre materias específicas".

Asimismo, en la Ley 17.301, Crea la Junta nacional de Jardines Infantiles, artículo 48 dispone que los Coordinadores Regionales podrán recibir, además, delegación de funciones que correspondan al Subsecretario de Educación. Las facultades que se les confieren las podrán ejercer y podrán delegarlas en la forma y condiciones que se establezcan en los respectivos decretos o resoluciones delegatorias. Esta norma habilita la delegación desde los Subsecretarios hacia los Coordinadores Regionales.

Además en el DL 211 sobre libre competencia, mediante dictamen de la Contraloría N° 12.709, se autoriza la delegación de firma del Fiscal Nacional Económico que delega en la jefatura que indica, la facultad de firmar "Por orden del Fiscal Nacional Económico", los actos administrativos relativos a las materias de personal que señala.

4. La delegación de firma no es otra cosa que una delegación administrativa propiamente tal y que tiene justificación "en los casos en que se trate de firmar actos en serie, o numerosos o de idéntico contenido, firmando el jerarca el primero y delegando la firma para el resto, o bien todos, y ellos con una finalidad de agilizar el trámite..." (Eduardo Soto Kloss. "La delegación en el Derecho Administrativo Chileno". Revista de Derecho Público N° 45/46, Santiago, 1989).

5. La expresión "por Orden de" es una frase de uso común en diversos actos administrativos, no solo decretos reglamentarios, sino también de gestión interna en el Estado, tales como permisos, autorizaciones, beneficios funcionarios, notificaciones y otras, y que tiene por objeto dar cuenta que se está firmando por orden de la autoridad delegante.

6. Ambas normas son el sustento legal para la delegación de facultades de Subsecretarios a Jefes de Divisiones en plantas.

7. Consecuentemente, cuando se delega la firma, la autoridad delegada tiene que señalar que lo hace por orden de la autoridad

delegante, en este caso, el Subsecretario; de manera tal que la mención que se realiza en el inciso segundo del artículo 4°, es correcta.

IV. Respecto de la posibilidad que las potestades fiscalizadoras recaigan directamente en el Jefe de la División.

1. La Ley de Bases dispone que los subsecretarios ejercen la administración interna del servicio y cumplen las demás funciones que les señale la ley. Esas funciones en el caso de la fiscalización automatizada aparecen mencionadas en los artículos 8° y siguientes del proyecto de ley como las normas de derecho público que regulan la actividad fiscalizadora.

2. Estas funciones entregadas por ley a la Subsecretaría, es lo que se conoce como "competencia", que no es otra cosa que el "conjunto de facultades, de poderes y atribuciones que corresponden a un determinado órgano de la Administración".

3. Una de las formas de distribuir la competencia, es a través del ejercicio de "la jerarquía". Es una distribución vertical de competencias, que supone que aquellas de mayor importancia que dan radicadas en el Jefe de Servicio.

4. El Subsecretario/a es el jefe del servicio, es el funcionario habilitado para ejercer el control jerárquico permanente del funcionamiento de los organismos y de la actuación del personal de su dependencia, en este caso particular, sobre la mencionada División.

5. La División, por tanto, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley de Bases, debe "cumplir fiel y esmeradamente sus obligaciones para con el servicio y obedecer las órdenes que les imparta el superior jerárquico.". Los jefes de divisiones o departamentos están sometidos al principio de obediencia (artículo 61 letra f) estatuto administrativo), esto es a ejercer su actuación en el marco de las órdenes impartidas por el superior jerárquico.

6. En suma, es correcto y completamente consistente con nuestro derecho administrativo, que las competencias de fiscalización, impugnación, notificaciones y sanciones, así como todas aquellas que permiten el tratamiento automatizado de las infracciones, recaigan en la Subsecretaría, la que, en todo caso, en ejercicio de ese poder jerárquico pueda "delegar funciones", esto es, el traspaso de competencias propias al inferior y que esto lo haga facultado expresamente para ello.

7. Como puede advertirse, la delegatoria a la que hace referencia el artículo 4° del proyecto de ley, se ha previsto únicamente respecto del Subsecretario y el jefe de la División de Fiscalización y Tratamiento Automatizado, sin que sea procedente extender sus alcances a situaciones no consideradas en la preceptiva, toda vez que tratándose de normas de derecho público, conforme se desprende de los artículos 7° de la Constitución Política de la

República, autorizando la delegación a la jefatura solo en los actos expresamente permitidos en ellas (Dictamen N° 15.801, de 2012 Contraloría General).

8. A mayor abundamiento, de la pertinencia de una norma como la propuesta, la Contraloría General ante la ausencia de disposiciones expresas ha debido pronunciarse reiteradas veces validando las delegaciones de firma. Un caso de ello es la delegación de firma de las respuestas de los Subsecretarios en caso de solicitudes de acceso a la información pública. La ley N° 20.285 dispuso en su artículo 14, que quien debe pronunciarse sobre las solicitudes de acceso es el jefe superior del órgano o servicio de la Administración y en seguida fija sanciones (artículos 45 y 46) en los casos de denegación infundada del derecho de acceso. Estas normas si bien indican que en principio corresponde a la jefatura superior de un servicio atender las solicitudes de acceso a la información, nada obsta a que pueda delegarse tal función o la firma de los actos atinentes en los términos que previene el artículo 41 de la ley N° 18.575, lo que implica, entre otros aspectos regulados en esta última norma, que el delegado debe ser un funcionario de la dependencia del delegante. Esto no altera el régimen especial de responsabilidad previsto en los artículos 45 y 46 de la Ley de Transparencia.

9. El objetivo de esta norma es justamente no dar lugar interpretaciones respecto de las posibilidades de delegar ciertos actos que, debido a que se trata de un sistema de fiscalización masiva, generará grandes volúmenes de documentos digitales y de actos que deberán ser despachados a los infractores. Por lo tanto, propendiendo a la eficiencia y eficacia de la administración, a los principios de celeridad que rigen las actuaciones públicas, la norma autoriza que la o el Subsecretario pueda delegar esta facultad en el área especializada. El Subsecretario siempre en última instancia siempre será el responsable del buen funcionamiento del sistema debido a la normativa general ya mencionada que rige a los jefes superiores de los servicios públicos.

10. Finalmente, cabe hacer presente que, conforme lo dispone el numeral 2., del inciso tercero del artículo 65 de la CPR, es iniciativa exclusiva del Presidente, "2°.- Crear nuevos servicios públicos o empleos rentados, sean fiscales, semifiscales, "crear autónomos o de las empresas del Estado; suprimirlos y determinar sus funciones o atribuciones; de forma tal que otorgarle funciones a la División, en lugar de la Subsecretaría, es una materia de iniciativa exclusiva.

El señor Axel Rimbaud, Representante del Movimiento contra el Exceso de Velocidad (MEL), explica que en nuestro país, fallecen en promedio cada año 2.000 personas y más, de 60.000 resultan con heridas de diversa gravedad, producto de siniestros de tránsito. Añade que estas cifras no han cambiado sustancialmente desde los años 1970, convirtiéndose en un problema de salud pública muy grave, que debe ser tratado como tal.

Comenta que la experiencia internacional nos muestra que el control de velocidad mediante uso de tecnología ha sido una medida muy eficiente en muchos países. Asimismo, señala que el estudio desarrollado por

académicos de la Universidad Católica (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), concluye que podrían reducirse en un 10% el número de fallecidos con un efectivo control de velocidad en Chile. Esto representa 200 personas al año (4 personas en promedio a la semana). Según su parecer, Chile no puede darse el lujo de no contar con una ley moderna de control de velocidad.

Recuerda que 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 enfocó en temas relacionados con su implementación y operación, pero lamentablemente no se prestó suficiente atención a la efectividad de la medida. Dice 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).

Acota que el 23 de noviembre 2013, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones presentó un proyecto de ley para crear el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), que será una implementación mejorada, a nivel nacional, de un sistema de control de velocidad mediante uso de tecnología.

Plantea que el proyecto de ley CATI es de vital importancia en materia de seguridad vial para nuestro país, por lo cual solicita votar a favor de este proyecto, que es requerido para frenar las pérdidas de vidas que diariamente suceden por no existir fiscalización correspondiente al exceso de velocidad creciente.

Además propone una serie de modificaciones que son extremadamente necesarios para que su impacto sea mayor en la seguridad vial, como, por ejemplo: eliminar (al menos en zonas urbanas) la modificación que cambia el límite de infracción grave a gravísima de 20 a 30 km/h; y utilizar los fondos recaudados para la seguridad vial para mejorar la infraestructura vial, mejorar la educación y conciencia vial y apoyar las víctimas y familiares de víctimas de siniestros viales.

Concluye manifestando que cada semana de retraso que tiene este proyecto de ley significa la pérdida de 4 vidas, por lo tanto, apela a las gestiones de los parlamentarios, para que este proyecto de ley pueda ser una realidad en el corto plazo, y un complemento natural a las leyes ya aprobadas en esta materia (Ley de Convivencia de Modos y Ley de Reducción de Velocidad Urbana a 50 km/h).

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de la época, autoridades e invitados, y los fundamentos contenidos en el mensaje, las señoras Diputadas y los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Los integrantes de la Comisión se manifestaron plenamente de acuerdo en cuanto a que se creara 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° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios del rubro, que fijó el texto 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.

Asimismo, tratándose de las funciones que corresponden a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, se agrega la de cursar las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones, contraviniendo las disposiciones de la presente ley, explicitando que la red de dispositivos serán de competencia exclusiva de la Subsecretaría.

También estuvieron contestes en cuanto a 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 la presente ley puedan realizarse por medios físicos o electrónicos; sin embargo, estimaron que para facilitar el cumplimiento de lo anterior, la Subsecretaría de Transportes pueda 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 celular, debiendo ser usada exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley.

Del mismo modo se manifestaron plenamente de acuerdo en que la Subsecretaría de Transportes, a través de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, deba 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; y que tal facultad es delegable.

También sobre que las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad a lo establecido en la presente ley, deban estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios del rubro, que fija el texto de la ley de Tránsito, entregándose información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación precisa, suprimiendo, en consecuencia, la referencia a área de aplicación, al estimarse vaga.

Los integrantes de la Comisión se manifestaron plenamente de acuerdo en cuanto a que los requerimientos técnicos, de fiabilidad y certeza que deban cumplir los dispositivos automatizados de registro de

infracciones de tránsito deban ser especificados mediante un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La mayoría de los integrantes de la Comisión fueron de parecer que las actividades de fiscalización puedan realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil, debiendo entregar en forma previa información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación precisa y clara de tales equipos.

Hubo pleno acuerdo en cuanto a que corresponda a la Subsecretaría de Transportes notificar al propietario de un vehículo motorizado la existencia de alguna de las contravenciones de tránsito que se señalan, detectada por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, y de la posibilidad de realizar un pago anticipado, reconociendo sí la comisión de una infracción de tránsito; incluyendo la siguiente: circular con vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico habilitado u otro sistema complementario que permita su cobro, cuando su uso sea obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114 del decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290, de Tránsito; y que para los efectos señalados en esta ley los inspectores fiscales de la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de infracciones de Tránsito tengan el carácter de ministros de fe.

También sobre que las reglas a la que habrá de sujetarse la notificación al propietario de un vehículo que hubiere sido detectado por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, se deba practicar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3° de la presente ley, y que cuando no se disponga de medios electrónicos, la notificación deba realizarse por correo postal simple enviado al último domicilio que el propietario del vehículo tuviere inscrito en el Registro de Vehículos Motorizados, 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.

Asimismo, sobre el contenido de la notificación al infractor se consideró que debían considerarse, además, la indicación del monto de la multa a aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada, como, también, los efectos de su no pago; indicación de las causales a que podrá acogerse en caso de oposición a la sanción.

Se manifestaron proclives a considerar en cuanto a rebaja de multa por pago anticipado de ésta, luego de la notificación y antes de un plazo de 20 días hábiles, que cancele solo el monto mínimo fijado para la infracción respectiva, con una rebaja equivalente al treinta por ciento.

Se alcanzó pleno acuerdo en cuanto a definir los casos en que la Subsecretaría de Transportes deba remitir los antecedentes de las contravenciones detectadas al Juzgado de Policía Local competente, y no puede otorgarse la posibilidad de realizar un pago anticipado de la multa; sobre que el

infractor impugne ante la Subsecretaría de Transportes la sanción aplicada dentro del término de 20 días desde su notificación; que permite que el procedimiento de reclamación pueda ser gestionado por medios electrónicos, e indica las causales de admisibilidad; sobre que la Subsecretaría deba pronunciarse sobre la impugnación en el plazo de 20 días contados desde la presentación de la misma, que de ser acogida la reclamación dejará sin efecto la multa cursada, y en caso de rechazo se comunicará este hecho al infractor, quien tendrá un plazo de 5 días contados desde la notificación de este rechazo para el pago de la multa sin derecho a rebaja, e indica los efectos de no pagarse la multa correspondiente en el plazo de 20 días contados desde la fecha de notificación; sobre que el infractor sancionado pueda reclamar de la multa ante el juzgado de policía local competente, de acuerdo con las reglas establecidas en la ley N° 18.287, sin que esta reclamación suspenda la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas; que la resolución que el Juzgado de Policía Local adopte respecto de esta reclamación deba comunicarse a la Subsecretaría de Transportes mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito.

Hubo acuerdo pleno en cuanto a que tratándose de los supuestos indicados en el artículo 12, la Subsecretaría de Transportes proceda a denunciar las contravenciones detectadas por las red de dispositivos al juzgado de policía local competente en los términos del artículo 3° de la ley N°18.287, de 1984, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local, y que una copia de la referida denuncia se notifique al propietario del vehículo para que comparezca a la audiencia más próxima, indicando día y hora, bajo apercibimiento de proceder en su rebeldía. También que para todos los efectos legales esta notificación se entienda válida para dar inicio a la etapa judicial y pueda practicarse por medios digitales cuando se disponga de éstos.

Asimismo que la Subsecretaría de Transportes deba disponer de un acceso electrónico para los juzgados de policía local, de manera de remitir los antecedentes en formato digital de las infracciones de tránsito indicadas en el artículo 12 de esta ley, y que todas estas comunicaciones deben ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre firma electrónica simple, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento.

También que los pagos anticipados que se realicen en virtud de lo señalado en esta ley deban ser enterados en la Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

Que el quince por ciento de lo recaudado de conformidad a lo establecido en el inciso anterior se destinen al Fondo Común Municipal y el resto a beneficio fiscal.

Y, por último, que lo recaudado por multas impuestas por los juzgados de policía local continúen 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.

Del mismo modo que, para los efectos de esta ley, se entienda que es competente el juzgado de policía local de la comuna en que se hubiese cometido la infracción; que tratándose de los plazos de días establecidos en esta ley éstos son de días hábiles, e inhábiles los días sábado, los domingos y

los festivos; precisando sí que ante errores manifiestos en el procedimiento establecido en esta ley, los infractores puedan formular alegaciones fundadas y aportar los documentos, en los mismos términos y procedimiento dispuestos en los artículos 13 y 15 de esta ley.

Los integrantes de la Comisión se manifestaron contestes en cuanto a 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, debía hacerse 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 solo pueda 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.

Asimismo que, 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, sea aplicable lo dispuesto en el artículo 175 letra b) del Código Procesal Penal, en cuanto a la obligación de denunciar hechos constitutivos de delitos por parte de funcionarios públicos.

Tratándose de las modificaciones en el 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 N° 18.290, de Tránsito, con el propósito de adecuarla a la actual normativa, fueron de parecer de realizar los siguientes cambios, con el propósito de dar mayor precisión a su texto:

1.-Agregar en su artículo 4°, inciso octavo, después de la frase “y por los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas”, la frase “y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

2.- Sustituir el número 3 de su artículo 54, por el siguiente:

“3.- Los vehículos pesados, nuevos, que solo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas, y”.

3.- En su artículo 170:

i.-Eliminar en el inciso quinto, la coma (,) que sigue a la frase “la presente ley” y agrégase la siguiente frase: “y las infracciones cursadas por la red de dispositivos automatizados para captación y tratamiento de infracciones gestionados por la Subsecretaría de Transportes,”

ii.- Agregar en el inciso sexto luego de la frase: “La suspensión o cancelación de la licencia de conducir solo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”, lo siguiente:

“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, atendido 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 del artículo 7° de la presente ley.”.

Respecto de las modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local, para adecuarla a la actual normativa, se estimó incorporar el siguiente N° 2:

“2.- Reemplazar en el número 1 de su 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 agregar al final del párrafo, después de la palabra “administrativa”, la frase “por parte del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones.”.

Hubo acuerdo mayoritario en cuanto a estimar que era suficiente el aumento de cargos dispuestos para la ley N° 19.254, que fija la planta de personal de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones y de la JAC.

Se produjo pleno acuerdo en cuanto a que un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinara su estructura organizativa interna, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto fue refundido, coordinado y sistematizado por el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 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.

Finalmente, también se manifestaron contestes en cuanto a que el mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financie 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, pueda suplementar dicho presupuesto en la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.-

Artículo 1°.-

Este artículo, que crea 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° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios del rubro, que fijó el texto 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, **fue aprobado por unanimidad, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 2°.-

Este artículo, que establece las funciones que corresponden a la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

i.- De los diputados señores Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, para agregar una letra d), nueva, pasando la actual letra d) a ser e), y así sucesivamente:

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

ii.- De los mismos señores diputados, para modificar la actual letra d), que pasó a ser e), en lo siguiente:

Luego de la frase "zonas de control" agrega la siguiente oración "mediante la red de dispositivos serán de competencia exclusiva de la Subsecretaría y"

Eliminase la palabra "deberán" la segunda vez que aparece.

iii.- De la diputada señora Ximena Ossandón y de los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez, para modificar la actual letra e) que pasó a ser f) en lo siguiente:

Luego de la palabra público, que aparece antes del punto seguido, incorporara la siguiente frase: "incluyendo aquellos que se encuentren entregados en concesión bajo el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996."

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 3°.-

Este artículo, que indica que las comunicaciones que se emitan en el cumplimiento de las funciones de fiscalización y tratamiento automatizado de infracciones de tránsito de que trata la presente ley podrán realizarse por medios físicos o electrónicos, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

i.- De la diputada señora Jenny Álvarez y los diputados señores Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, para agregar en el inciso primero luego de la palabra "comunicaciones" la frase "o notificaciones".

ii.- De los diputados señores Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, para reemplazar el inciso segundo por el siguiente:

"Para el cumplimiento de lo anterior, 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 celular, la que será usada exclusivamente para el cumplimiento de las materias encomendadas en la presente ley."

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 4°.-

Este artículo, que indica que 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, y que tal facultad es delegable, **fue aprobado por unanimidad, sin cambios.**

VOTÓ A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ E IVÁN NORAMBUENA.

Artículo 5°.-

Este artículo, que preceptúa que las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad a lo establecido en la presente ley, deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios del rubro, que fija el texto de la ley de Tránsito, entregando información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación o área de aplicación, fue objeto de una indicación suscrita por la diputada señora Jenny Álvarez y el diputado Juan Antonio Coloma, que suprime las palabras “o área de aplicación”, al final de su inciso primero.

El artículo con la indicación fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 6°.-

Este artículo, que señala que 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, **fue aprobado por unanimidad, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 7°.-

Este artículo, que mandata que las actividades de fiscalización podrán realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil, debiendo entregar en forma previa información oportuna y clara a los usuarios sobre la ubicación de tales equipos y áreas de aplicación, fue objeto de una indicación de la diputada señora Jenny Álvarez y el diputado señor Juan Antonio Coloma, que suprime al final de su inciso primero las palabras “y áreas de aplicación”.

El artículo con la indicación fue aprobado por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN ANTONIO COLOMA.

Artículo 8°.-

Este artículo, que indica que 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, detectada por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, y de la posibilidad de realizar un pago anticipado, reconociendo la comisión de una infracción de tránsito, fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

i.- De los diputados señores Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, para eliminar en el encabezado del Título III la palabra "presuntas".

ii.- De los mismos señores diputados, para agregar la siguiente letra d), nueva:

"d) Circular con vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico habilitado u otro sistema complementario que permita su cobro, cuando su uso sea obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114 del decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290, de Tránsito."

iii.- De los mismos señores diputados, para agregar un inciso final, como sigue:

"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."

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTÓ A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ E IVÁN NORAMBUENA.

Artículo 9°.-

Este artículo, que indica las reglas a la que habrá de sujetarse la notificación al propietario de un vehículo que hubiere sido detectado por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, fue objeto de

una indicación complementaria de los diputados señores **Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca**, para agregar la siguiente letra e), nueva:

“e) Se deberá practicar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3° de la presente 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, 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 con la indicación fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES KARIM BIANCHI, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 10.-

Este artículo que especifica el contenido de la notificación al infractor fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:

i.- De los diputados señores René Alinco, Javier Hernández y Félix González, para sustituir su letra d) por la siguiente: d) Indicación del monto de la multa a aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada, como, asimismo, los efectos de su no pago;

ii.- Del diputado señor Félix González, para agregar la siguiente letra f), nueva:

f) Indicación de las causales a que podrá acogerse en caso de oposición a la sanción.

iii.- De los diputados señores Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, para eliminar sus incisos segundo y tercero.

El artículo con las indicaciones fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES

RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 11.-

Este artículo que indica la rebaja a aplicar a la multa por pago anticipado de ésta, fue objeto de una indicación sustitutiva de los diputados señores **Félix González, Leopoldo Pérez, Jaime Mulet, René Manuel García y Marcos Ilabaca, aprobada por unanimidad, que preceptúa que el infractor que no impugne la sanción y pague la multa luego de la notificación y antes de un plazo de 20 días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto mínimo fijado para la infracción respectiva, con una rebaja equivalente al treinta por ciento.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 12, nuevo.-

Este artículo que indica los casos en que la Subsecretaría de Transportes deberá remitir los antecedentes de las contravenciones detectadas al Juzgado de Policía Local competente, y no podrá otorgar la posibilidad de realizar un pago anticipado de la multa, **fue incorporado al aprobarse, por unanimidad, una indicación de la diputada señora Ximena Ossandón y los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 13, nuevo.-

Este artículo que posibilita que el infractor impugne ante la Subsecretaría de Transportes la sanción aplicada dentro del término de 20 días desde su notificación; permite que el procedimiento de reclamación pueda ser gestionado por medios electrónicos, e indica las causales de admisibilidad, **fue incorporado al aprobarse, por unanimidad, una indicación de la diputada señora Ximena Ossandón y los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX

GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 14, nuevo.-

Este artículo que preceptúa que la Subsecretaría debe pronunciarse sobre la impugnación en el plazo de 20 días contados desde la presentación de la misma; que de ser acogida la reclamación dejará sin efecto la multa cursada, y en caso de rechazo se comunicará este hecho al infractor, quien tendrá un plazo de 5 días contados desde la notificación de este rechazo para el pago de la multa sin derecho a rebaja, e indica los efectos de no pagarse la multa correspondiente en el plazo de 20 días contados desde la fecha de notificación, **fue incorporado al aprobarse, por unanimidad una indicación de la diputada señora Ximena Ossandón y los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA Y JAIME MULET.

Artículo 15, nuevo.-

Este artículo que señala que el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local competente, de acuerdo con las reglas establecidas en la ley N° 18.287, sin que esta reclamación suspenda la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas; que la resolución que el Juzgado de Policía Local adopte respecto de esta reclamación debe comunicarse a la Subsecretaría de Transportes mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito, **fue incorporado al aprobarse, por mayoría de votos, una indicación de la diputada señora Ximena Ossandón y los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, RENÉ MANUEL GARCÍA, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR FÉLIX GONZÁLEZ.

Artículo 13 (ACTUAL 16).-

Este artículo que prescribe que tratándose de los supuestos indicados en el artículo 12, la Subsecretaría de Transportes procederá a denunciar las

contravenciones detectadas por las red de dispositivos al juzgado de policía local competente en los términos del artículo 3° de la ley N°18.287, de 1984, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local, **fue objeto de una indicación sustitutiva patrocinada por los diputados señores Félix González, Leopoldo Pérez, René Manuel García y Marcos Ilabaca, aprobada por unanimidad**, que obliga a que copia de la referida denuncia se notifique 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 éstos.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 14 (ACTUAL 17).-

Este artículo que hace que la Subsecretaría de Transportes deba disponer de un acceso electrónico para los juzgados de policía local, de manera de remitir los antecedentes en formato digital de las infracciones de tránsito indicadas en el artículo 12 de esta ley, y que todas estas comunicaciones deben ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre firma electrónica simple, y a las normas establecidas en la presente ley y su reglamento, **fue objeto de una indicación complementara suscrita por los diputados señores Leopoldo Pérez, René Manuel García y Marcos Ilabaca**, que suprime la oración: “detectadas de conformidad a esta ley que no hayan sido pagadas y aquellas”.

El artículo con la indicación fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS JENNY ÁLVAREZ Y XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, KARIM BIANCHI, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 15 (ACTUAL 18).-

Este artículo prescribe que los pagos anticipados que se realicen en virtud de lo señalado en esta ley deberán ser enterados en la Tesorería General de la República, a través de los medios de pago autorizados por dicha entidad.

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.

Y, por último, que 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.

El artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 16 (ACTUAL 19).-

Este artículo señala que, para los efectos de esta ley, se entenderá que es competente el juzgado de policía local de la comuna en que se hubiese cometido la infracción.

El artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 17 (ACTUAL 20).-

Este artículo que indica que los plazos de días establecidos en esta ley son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, los domingos y los festivos, **fue objeto de una indicación complementaria suscrita por la que establece que 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 de esta ley.**

El artículo con la indicación fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA Y LEOPOLDO PÉREZ. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES FÉLIX GONZÁLEZ Y MARCOS ILABACA.

Otras Disposiciones

Artículo 18 (ACTUAL 21).-

Este artículo preceptúa 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 solo 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.

El artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 19 (ACTUAL 22).-

Este artículo mandata que 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 el artículo 175 letra b) del Código Procesal Penal.

El artículo fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA Y LEOPOLDO PÉREZ.

Artículo 20 (ACTUAL 23).-

Este artículo que introduce modificaciones en el 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 N° 18.290, de Tránsito, con el propósito de adecuarla a la actual normativa, **fue objeto de las siguientes indicaciones complementarias:**

1.- De la diputada señora Ximena Ossandón y de los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez, para agregar en su artículo 4º, inciso octavo, después de la frase “y por los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas”, la frase “y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

2.- Del diputado señor Javier Hernández, para sustituir el número 3 de su artículo 54, por el siguiente:

“3.- Los vehículos pesados, nuevos, que solo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas, y”.

3.- De la diputada señora Ximena Ossandón y de los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez para, en su artículo 170:

i.-Eliminar en el inciso quinto, la coma (,) que sigue a la frase “la presente ley” y agrégase la siguiente frase: “y las infracciones cursadas por la red de dispositivos automatizados para captación y tratamiento de infracciones gestionados por la Subsecretaría de Transportes,”

ii.- Agregar en el inciso sexto luego de la frase: “La suspensión o cancelación de la licencia de conducir solo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”, lo siguiente:

“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, atendido 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 del artículo 7° de la presente ley.”.

El artículo, con las indicaciones, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 21 (ACTUAL 24).-

Este artículo que introduce modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local, para adecuarla a la actual normativa, **fue objeto de la siguiente indicación complementaria:**

- De la diputada señora Ximena Ossandón y de los diputados señores René Manuel García y Leopoldo Pérez, para incorporar el siguiente N° 2:

“2.- Reemplazar en el número 1 de su 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 agregar al final del párrafo, después de la palabra “administrativa”, la frase “por parte del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones.”.

El artículo, con la indicación, fue aprobado por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Artículo 22 (ACTUAL 25).-

Este artículo que modifica el artículo 1° de la ley N° 19.254, que fija la planta de personal de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones y de la JAC, aumentando el número total de cargos, fue aprobado por mayoría de votos, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. EN CONTRA LO HIZO EL DIPUTADO SEÑOR MARCOS ILABACA.

Artículo 23 (ACTUAL 26).-

Este artículo que preceptúa que un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará su estructura organizativa interna, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto fue refundido, coordinado y sistematizado por el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 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, fue aprobado por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.-

Este artículo que indica 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, **fue aprobado por unanimidad, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA XIMENA OSSANDÓN, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, JAVIER HERNÁNDEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

C) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.-

Artículos:

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 un pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada:

Cuando la infracción tenga asociada como sanción la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, tanto directamente o por efecto de la acumulación de infracciones. Para efectos de la acumulación, se deberán considerar no sólo las sentencias ejecutoriadas inscritas en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, en las que se le condene por la comisión de infracción grave o gravísima, de acuerdo al artículo 211 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, sino también todas aquellas infracciones graves o gravísimas detectadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito y reconocidas por el propietario a través del pago anticipado cuando corresponda.

Cuando de la infracción cometida se haya derivado la ocurrencia de un accidente de tránsito o la producción de daños a terceros.

En estos casos, la Subsecretaría de Transportes, al detectar la infracción, deberá ponerla en conocimiento del Juzgado de Policía Local competente, remitiéndole todos los antecedentes y medios de prueba, incluidas las infracciones previas detectadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, cometidas dentro de los últimos tres años, que fueron reconocidas a través del pago anticipado. **(12x0).**

Indicaciones:

AL ARTÍCULO 12, nuevo.-

1.- Del diputado señor Juan Antonio Coloma, para agregar en entre los términos “infracciones graves” y “en un plazo”, la palabra “y/o gravísimas”. (4x8).

2.- Del mismo señor diputado, para agregar en su letra c), entre las palabras “mismos” e “infractor”, la palabra “vehículo”. (5x6⁺¹).

D) INDICACIÓN DECLARADA INADMISIBLE.-

- Del diputado señor Félix González, para agregar entre la palabra "Municipal" y la palabra "y" lo siguiente: un sesenta por ciento al Gobierno Regional correspondiente al lugar en que se cometió la infracción".

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente

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° del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, 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:

- a) Proponer al Subsecretario (a) de Transportes planes y programas para la fiscalización y el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Cursar las infracciones a los propietarios de los vehículos que sean detectados por la red de dispositivos de tratamiento de infracciones, contraviniendo las disposiciones de la presente ley.**
- e) Definir, organizar y publicar las zonas de control mediante la red de dispositivos serán de competencia exclusiva de la Subsecretaría 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.

f) 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.

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

h) Llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante dichos dispositivos de conformidad a lo establecido en el reglamento, y

i) 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 la presente ley podrán realizarse por medios físicos o electrónicos.

Para el cumplimiento de lo anterior, 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 celular, 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 firma electrónica simple, 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 telefonía celular u otro similar.

Asimismo, mantendrá en su sitio web, información actualizada para los propietarios de los vehículos sobre las contravenciones detectadas de acuerdo con esta ley, de conformidad a 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 (a) de Transporte podrá delegar por Resolución, en el Jefe (a) de la División, el envío de las notificaciones, denuncias y comunicaciones a las que hace referencia esta ley, el que deberá firmar “por Orden del Subsecretario” o por “Orden de la Subsecretaría” según corresponda.

Artículo 5°.- Las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad a lo establecido en la presente ley, deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de 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.

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 referido 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, debiendo 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 a 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 de la posibilidad de realizar un pago anticipado, reconociendo la comisión de una infracción de tránsito, en los siguientes casos:

a) Exceder la velocidad máxima establecida en los artículos 145 y 146 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en relación con lo dispuesto en el artículo 203 del mismo cuerpo legal;

b) Transitar en un área urbana con restricción por razones de contaminación ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 35 del artículo 200 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito;

c) 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 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, que sean susceptibles de ser captadas por los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

d) Circular con vehículos que no estén provistos de un dispositivo electrónico habilitado u otro sistema complementario que permita su cobro, cuando su uso sea obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114 del decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290, 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 hubiere sido 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:

a) 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;

b) 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;

c) Se verificará si el propietario se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en el artículo 12 de la presente ley;

d) 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 un plazo máximo de 15 días contados desde la detección de la infracción de tránsito.

e) Se deberá practicar preferentemente al medio electrónico definido por el afectado para este efecto o el obtenido conforme al artículo 3° de la presente 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, 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:

a) La identificación del vehículo motorizado con el que se hubiese cometido la infracción;

b) Una descripción de los hechos concretos que constituyen la infracción, con expresión del lugar, fecha y hora de su comisión, adjuntando el respectivo registro obtenido por los equipos automatizados;

c) La norma del tránsito infringida;

d) Indicación del monto de la multa a aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada, como, asimismo, los efectos de su no pago;

e) Indicación del sitio electrónico habilitado para realizar el pago anticipado, y

f) Indicación 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 de un plazo de 20 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 un pago anticipado de la multa:**

a) **Tratándose de infracciones calificadas como gravísimas por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito;**

b) **Cuando de la infracción cometida se haya derivado la ocurrencia de un accidente de tránsito o la producción de daños a terceros, y**

c) **Cuando se hayan detectado por parte de la red de dispositivos 5 o más infracciones graves en un plazo de 6 meses, contados 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, remitiéndole todos los antecedentes y medios de prueba.

Artículo 13.- El infractor podrá impugnar ante la Subsecretaría de Transportes la sanción aplicada dentro del término de 20 días desde su notificación. El procedimiento de reclamación podrá ser gestionado por medios electrónicos y solo 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 cuyo caso deberá acompañar los antecedentes de la denuncia realizada en Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones o en la Fiscalía Local correspondiente.

2°.- Que existe error en la identificación del vehículo y/o propietario del mismo; en cuyo caso se deberá adjuntar una copia del padrón del vehículo, la solicitud de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados o contrato de compraventa, u otros que permitan identificar el vehículo y/o su propietario.

3°.- Que la placa patente del vehículo haya sido clonada, alterada o robada, para lo cual deberá acompañar la respectiva denuncia en los términos señalados en el numeral 1° anterior, u otro antecedente que permita acreditarlo.

Artículo 14.- La Subsecretaría deberá pronunciarse de la impugnación en el plazo de 20 días contados desde la presentación de la misma. Si la reclamación es acogida se dejará sin efecto la multa cursada. En caso de rechazo, se comunicará este hecho al infractor, quien tendrá un plazo de 5 días contados desde la notificación de este rechazo para el pago de la multa sin derecho a rebaja.

En caso de no registrarse el pago de la multa correspondiente en el plazo de 20 días contados desde la fecha de notificación, o en caso que se impugne la sanción, en el plazo de 5 días contados desde la notificación del rechazo de tal impugnación, se 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 20 días hábiles contados desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los 15 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 electrónico, debiendo 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 bien, 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.

La resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de esta reclamación deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro

de los 15 días siguientes a que quede ejecutoriada, mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito, como, 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 las red de dispositivos al juzgado de policía local competente en los términos del artículo 3° de la ley N°18.287, de 1984, que establece el 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 éstos.

Artículo 17.- La Subsecretaría de Transportes dispondrá de un acceso electrónico para los juzgados de policía local, de manera de remitir los antecedentes en formato digital de las infracciones de tránsito indicadas en el artículo 12 de esta ley. Todas estas comunicaciones deberán ajustarse a lo dispuesto en la ley N° 19.799, sobre firma electrónica simple, a las normas establecidas en la presente ley, y a 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 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 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, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, los domingos y los 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 de esta ley.

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 solo 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 el artículo 175 letra b) del Código Procesal Penal.

Artículo 23.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el 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 N° 18.290, de Tránsito:

a) **Agrégase en su artículo 4°, inciso octavo, después de la frase “y por los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas”, la frase “y por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.**

b) **Sustitúyese el número 3 de su artículo 54, por el siguiente:**

“3.- Los vehículos pesados, nuevos, que solo puedan desplazarse por sus propios medios y únicamente para fines de traslado a dependencias del concesionario, exhibición, rodaje o pruebas, y”.

c) **En su artículo 170:**

i.-**Elimínase en el inciso quinto, la coma (,) que sigue a la frase “la presente ley” y agrégase la siguiente frase: “y las infracciones cursadas por la red de dispositivos automatizados para captación y tratamiento de infracciones gestionados por la Subsecretaría de Transportes,”**

ii.- **Agrégase en el inciso sexto luego de la frase: “La suspensión o cancelación de la licencia de conducir solo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”, lo siguiente:**

“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, atendido 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 del artículo 7° de la presente ley.”.

Artículo 24.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, que establece procedimiento ante los juzgados de policía local:

1.- Agrégase en el inciso final de su artículo 20, a continuación del punto final (.), que pasa a ser una coma (,), la siguiente oración “ni en aquellas detectadas por la red de dispositivos de registro de infracciones.”.

2.- Reemplázase en el número 1 de su 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 al final del párrafo, después de la palabra “**administrativa**”, la frase “**por parte del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones.**”.

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 26.- Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará su estructura organizativa interna, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto fue refundido, coordinado y sistematizado por el decreto con fuerza de ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, con sujeción a la planta de personal y la dotación máxima, determinando las denominaciones y funciones que correspondan a cada una de las unidades establecidas para el cumplimiento de las funciones que le sean asignadas.

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

SALA DE LA COMISIÓN, a 10 de mayo de 2019.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 3, 17 y 31 de julio, y 23 de octubre de 2018; 15 y 23 de enero, 12 y 19 de marzo, 2 y 16 de abril, y 7 de mayo de 2019, con la asistencia de las diputadas señoras Jenny Álvarez Vera (Presidenta) y Ximena Ossandón Irrarrázabal, y de los diputados señores René Alinco Bustos, Juan Antonio Coloma Álamos, René Manuel García García, Félix González Gatica, Karim Bianchi Retamales, Javier Hernández Hernández, Marcos Ilabaca Cerda, Jaime Mulet Martínez, Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Jorge Sabag Villalobos.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión