



Santiago, 4 de septiembre 2019

REF: Sugiere indicaciones a proyecto Boletín 9252-15, que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones

Honorables  
SENADORES  
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
SENADO DE LA REPUBLICA  
Presente.-

Agradeciendo su disposición a escuchar al Directorio del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local en relación con el Proyecto de Ley que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones a cargo de la nueva División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito de la Subsecretaría de Transporte, Boletín 9252-15, aprobado el 12 de junio pasado en la Cámara de Diputados, hacemos llegar a Uds., por este medio, la exposición de motivos por los cuales solicitamos aprobar dicha iniciativa con algunas indicaciones, por considerar que ella conlleva un beneficio para la seguridad en la circulación vial, una tramitación de denuncias más eficiente e igualitaria y claras ventajas para la gestión de los municipios y los Juzgados de Policía Local y de los propios usuarios.

Como es sabido, son numerosos los organismos públicos que ejercen en nuestro país, como en otros países, facultades fiscalizadoras y sancionadoras frente a hechos infraccionales objetivos, constatados por funcionarios del mismo organismo, cuestión que han validado reiterados fallos de la Excelentísima Corte Suprema y del Tribunal Constitucional, precisamente este último, a propósito del fallo que emitió el 18 de enero de 2018 sobre el proyecto de ley de fortalecimiento del SERNAC, señaló que lo cuestionable del proyecto no era que se le otorgare a SERNAC facultades sancionadoras, como ocurre con muchos otros organismos públicos, sino que fuera, a la vez, el mismo órgano que tiene como objetivo proteger los intereses pecuniarios de una de las partes de la relación de consumo (considerando Trigésimo Octavo, rol 4012-2017), lo que evidentemente no ocurriría en este caso, en que no hay relación alguna entre la Subsecretaría de Transporte y el infractor sancionado por ella. A este mismo respecto, cabe destacar que la Subsecretaría de Telecomunicaciones, perteneciente también al Ministerio de



Transporte y Telecomunicaciones, cuenta hace décadas con facultades fiscalizadoras y sancionatorias en materia de infracciones a las normas de telecomunicaciones.

La imposibilidad material y el alto de costo financiero de dar tramitación a la enorme cantidad de denuncias formuladas respecto de vehículo en movimiento (del tipo “empadronadas”), la mayor parte de las cuales corresponde a denuncias que hacen inspectores fiscales del Ministerio de Obras Públicas por circular en autopistas sin dispositivo habilitado (TAG), y del Ministerio de Transporte por circular en vías exclusivas de transporte público en ciertas comunas urbanas, hace del todo procedente que tales denuncias sean tramitadas en sede administrativa y mediante los recursos tecnológicos actualmente disponibles, de modo similar a como se ha ido haciendo en otros países, como Francia y España. El impacto del volumen que tienen tales causas en la carga de trabajo de los Juzgados de Policía Local queda evidenciado con la información que aporta el Instituto Nacional de Estadísticas sobre denuncias por no uso de dispositivo TAG en autopistas concesionadas para los años 2016 y 2017 :

	Total causas	Causas TAG	% causas
TAG			
2016			
Juzgados P. Local Corte de Santiago	4.038.689	2.501.210	62,0 %
Juzgados P. Local Corte San Miguel	1.807.689	1.501.948	83,08%
AÑO 2017			
Juzgados P. Local Corte Santiago	3.582.471	2.070.093	57,78 %
Juzgados P. Local. Corte San Miguel	1.896.517	1.554.944	81,99 %

La incapacidad de gestionar tan elevado número de denuncias, provoca la impunidad de miles de infractores que no son citados siquiera, por imposibilidad material de hacerlo para todos los denunciados; por otra parte, la falta de conocimiento de miles de propietarios de vehículos de las denuncias en su contra por deficiencias del servicio de Correos de Chile y cambios de domicilio, hace que se enteren de ellas ya condenados y al momento de pagar su permiso de circulación. La primera de dichas situaciones conlleva la ineficacia de la norma y la desigualdad en su cumplimiento (no todos los que son denunciados son sancionados), y, la segunda, importa una vulneración al derecho al debido proceso, por cuanto se enfrenta la cosa juzgada sin haber tenido posibilidad real de hacer una defensa sobre la infracción que se condena, ni haber podido acceder a una rebaja de la multa, opciones que el procedimiento administrativo automatizado que se crea resuelve adecuadamente.



Es relevante tener en cuenta el alto costo que representa para los JPL y, en general, para los municipios, dedicar importantes recursos humanos y materiales a la tramitación del inmenso volumen de causas empadronadas por uso indebido de vías exclusiva y autopistas, incluyendo los costos de miles de cartas, recursos que, siempre escasos, compiten con los demandados por los miles de procesos de otras materias, en los que claramente es posible distinguir conflictos de mayor relevancia socio jurídica que una contravención objetiva a una norma sobre el uso del espacio público destinado a la circulación vial, tales como copropiedad inmobiliaria, protección de los derechos de los consumidores, expendio y consumo de alcoholes, urbanismo y construcción, accidentes del tránsito vehicular, etc., causas siempre crecientes en los ingresos de los Juzgados de Policía Local.

Al alto número de denuncias actuales, cabe observar que el proyecto en comento contempla un nuevo tipo de causas, producto de la derivación a los JPL por parte de la Subsecretaría de Transporte, de las infracciones “gravísimas” de exceso de velocidad y de reiteración de 5 o más infracciones “graves” de exceso de velocidad, por las cuales nuestros tribunales deberán citar a los propietarios inscritos de los respectivos vehículos, por lo que necesariamente se incrementará el número de causas a nuestros juzgados por infracciones a los límites de velocidad vehicular.

En razón de lo antes expuesto es que una indicación sustancial que solicitamos acoger en el proyecto, dice relación con la incorporación a la tramitación automatizada administrativa de las denuncias TAG, esto es, las cursadas respecto de vehículos que no usan dispositivo televía ni pase diario en autopistas concesionadas, por tratarse, en definitiva, de contravenciones objetivas, de naturaleza administrativa y que no ameritan un pronunciamiento jurisdiccional como tal, fundamentos jurídicos a los que se agrega que representan una enorme carga burocrática para los municipios y los Juzgados de Policía Local, que se encuentran obligados, como se dijo, a aplicar un procedimiento de alto costo y claramente ineficaz, ya que no alcanzan a tramitar la totalidad de las denuncias y que, respecto de las que son notificadas, menos del 10% de los denunciados concurre al tribunal y/o paga la multa respectiva dentro de ese procedimiento.

Por otra parte, se sugiere otras indicaciones que estimamos convenientes para mejorar el proyecto desde el punto de vista de los propietarios de vehículos, y que creemos dan solución a los reparos hechos por el pleno de la Excelentísima Corte Suprema al informar el proyecto en su oficio N° 165 de 5 de agosto en curso, recientemente enviado a su Comisión; tales indicaciones pretenden lo siguiente:

**a)** Establecer con mayor claridad el derecho a reclamación judicial de la multa administrativa ante los Juzgados de Policía Local;



b) Extender el procedimiento en los JPL aplicable para las denuncias por infracciones “gravísimas” de exceso de velocidad a las derivadas por reiteración de 5 o más infracciones graves de exceso de velocidad en 6 meses, y no dejar estas últimas al procedimiento general de la Ley N° 18.287; y

d) Disponer como obligación del Servicio de Registro Civil e Identificación la eliminación de las multas del Registro de Multas de Tránsito no Pagadas una vez cumplido el plazo de 3 años de prescripción, contados desde la fecha en que son incorporadas a dicho Registro, dado que actualmente tales multas permanecen registradas por años pese a haber prescrito.

### **INDICACIONES SUGERIDAS:**

1) Incorporar al art. 8 del Proyecto un número 4 para incluir en tramitación automatizada las denuncias por circular sin televía o equivalente (pase diario) en autopistas concesionadas, el siguiente párrafo:

*“4.- La infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 114 del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290.”*

2) En concordancia con lo anterior, **derogar el art. 43 bis de la Ley N° 18.287** que establece el cobro prejudicial de multas por denuncias TAG en el Departamento de Administración y Finanza de la Municipalidad respectiva, con opción de rebaja del 30% de multa legal (mismo que establece el Proyecto en fase de pago administrativo), y, de no haber pago, dispone su remisión al Juzgado de Policía Local.

3) **En el art. 12** se hace conveniente modificar la letra c), ya que su actual redacción no deja claro que proceda denunciar y sancionar cada nueva infracción desde la quinta cometida dentro de seis meses, que es lo que al parecer –con justa razón- pretende la disposición, por lo que se sugiere el siguiente texto: **“c) Cuando la infracción sea la quinta o sucesiva infracción grave detectada por la red de dispositivos dentro de un plazo de seis meses, contado desde la comisión de la primera infracción, imputada a un mismo infractor, aun cuando tales infracciones hayan sido pagadas; en tal caso, cada nueva infracción, desde la quinta, será denunciada al juzgado de policía local en que fue cometida.”**

4) En el artículo 15, en la última frase del inciso 1°, eliminar la palabra “no”; para establecer que la reclamación si suspenderá la comunicación de la multa al Registro de Multas No pagadas; **agregar un nuevo inciso 2° y un 3°, pasando el actual 2° a ser 4°**, al cual se le hacen cambios en concordancia con los otros dos inciso, todo ello para establecer un apropiado procedimiento de impugnación judicial contra la resolución sancionatoria de la Subsecretaría de Transporte, incluyendo la suspensión



de la comunicación de la multa al Registro de Multas No Pagadas cuando se ejerce el derecho de reclamación. El artículo quedaría de la siguiente manera:

**“Artículo 15.- Dentro del término de veinte días hábiles, contado desde la notificación de la resolución que rechace la impugnación, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso primero del artículo precedente, el infractor sancionado podrá reclamar de la multa ante el juzgado de policía local, a través de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través del acceso electrónico que ésta habilitará al efecto. El juez de policía local podrá resolver de plano o citar a audiencia al reclamante y/o disponer de alguna diligencia probatoria. En lo no previsto en este artículo se aplicará la ley N° 18.287. La reclamación suspenderá la comunicación de la multa impaga al Registro de Multas No Pagadas por parte de la Subsecretaría de Transportes.**

**Sin perjuicio de lo anterior, dentro de los veinte días siguientes de recibir la carta de notificación de la resolución que le imponga una multa, el sancionado podrá reclamar de ella ante el juzgado de policía local respectivo de la misma forma antes señalada, debiendo fundarse en hechos comprobables que hagan excusable la infracción.**

**Si el juez rechazare la reclamación, deberá imponer multa dentro del rango legal correspondiente a la infracción de que se trata, salvo que en la misma resolución fundamente las razones para mantener la multa aplicada en la resolución impugnada.**

**La resolución que el juzgado de policía local adopte respecto de la reclamación deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los quince días siguientes a que quede ejecutoriada, mediante un acceso electrónico habilitado para tal propósito, y, asimismo, si hubiere sido rechazada, la multa respectiva será informada al Registro de Multas No Pagadas del Servicio de Registro Civil.”**

5) Incorporar al final del inciso 1° del art. 24 de la Ley N° 18.287, a continuación del punto final que pasaría a ser punto y coma, la siguiente *“cumplido dicho plazo, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá eliminar la respectiva multa de dicho Registro”*

Dicho inciso quedaría como sigue:

**Artículo 24.- “Tratándose de las denuncias señaladas en el inciso tercero del artículo 3°, el Secretario del Tribunal, cada dos meses, comunicará las multas no pagadas para su anotación en el Registro de Multas del Tránsito no pagadas. Mientras la anotación esté vigente, no podrá renovarse el permiso de circulación del vehículo afectado. El plazo de prescripción será de tres años, contado desde la fecha de la anotación; **cumplido dicho plazo, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá eliminar la respectiva multa de dicho Registro”****



6) En el texto que se agrega al final del inciso 6° del art. 170 de la Ley de Tránsito, hacer aplicable el procedimiento de citación que se establece para las infracciones gravísimas detectadas por el sistema de tratamiento automatizado, también a la reiteración de infracciones graves detectadas por dicho sistema; por lo que debiera agregarse una frase en tal sentido en el N° 3 del art. 23 del Proyecto la frase “**o con la reiteración de infracciones graves denunciadas por la Sub-Secretaría de Transportes**”.

El referido N° 3 quedaría como sigue:

3.- “Cuando tales sanciones deban ser aplicadas en relación con infracciones gravísimas o **con la reiteración de infracciones graves denunciadas por la Sub-Secretaría de Transportes** respecto de un vehículo en movimiento, el propietario o tenedor inscrito podrá individualizar ante el juez de policía local al conductor del vehículo al momento de la infracción, siempre que presente antecedentes que hagan verosímil la conducción por esa persona. En tal caso, el juez dirigirá el procedimiento contra la persona individualizada. De no aportar dicha información el propietario, o el tenedor en su caso, se aplicarán las reglas de presunción establecidas en este artículo y continuará el procedimiento contra el propietario o tenedor inscrito, según corresponda. El juez, atendidos los antecedentes que se le presenten, podrá establecer, mediante resolución fundada, que no es posible determinar la identidad del conductor por razones ajenas al propietario o tenedor inscrito y, por ello, no le aplicará la pena de suspensión o cancelación de licencia de conducir, sin perjuicio de la posible aplicación de la multa respectiva cuando corresponda y de la responsabilidad establecida en el artículo 7.”.

7) Reemplazar el inciso final del at. 170 de la ley de Tránsito, para hacerlo concordante con los nuevos inciso del mismo, por el siguiente: “La suspensión o cancelación de la licencia de conducir sólo es aplicable por infracciones en que conste o se presuma fundadamente que fueron cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”

*Es todo cuanto podemos informar a la Honorable Comisión.*

INSTITUTO NACIONAL DE JUECES DE POLICIA LOCAL