

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA
REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN
PROYECTO DE LEY QUE CREA UN SISTEMA DE
TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE
INFRACCIONES DEL TRANSITO Y MODIFICA
LAS LEYES N°18.287 Y N°18.290.**

SANTIAGO, 06 de noviembre de 2013.-

M E N S A J E N° 148-361/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

En uso de mis facultades constitucionales tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley destinado a crear un Sistema Automatizado para el Tratamiento de las Infracciones a las Normas del Tránsito, y que modifica las leyes N°18.287, Ley de Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local y N°18.290, Ley de Tránsito.

I. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

El 40% de las personas que mueren en accidentes de tránsito en Chile se relacionan a excesos de velocidad, siendo este elemento un factor de riesgo en la ocurrencia de accidentes. Actualmente en nuestro país la fiscalización de la velocidad se realiza exclusivamente con capital humano, Carabineros de Chile e Inspectores Fiscales.

Estudios internacionales, como The Handbook of Road safety Measures, indican que países como Suecia, con altos estándares de seguridad vial, pueden detectar con medios policiales solo aproximadamente 3 de cada 10.000 infracciones cometidas.

El presente Proyecto de Ley busca a través de la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) reducir el número de fallecidos en accidentes de tránsito cuya causa sea la velocidad. Este centro contará con facultades fiscalizadoras; con la finalidad de aumentar la capacidad de detección de las infracciones por concepto de velocidad.

Centros similares se encuentran funcionando en países como España, Francia, Australia, entre otros, en donde se ha comprobado el éxito en la reducción de accidentes de tránsito.

El modelo de funcionamiento del CATI se basa en tres principios:

1. El objetivo principal del centro es salvar vidas; no infraccionar ni recaudar fondos, por tanto los dispositivos de control se instalarán en los puntos de mayor riesgo de accidentes;

2. La transparencia en la localización de los equipos tecnológicos que detectarán las infracciones, los que serán instalados en puntos de control debidamente señalizados;

3. La eficiencia del centro. Este mejora los tiempos de procesamiento de las infracciones y la aplicación de las multas, sin sobrecargar a los Juzgados de Policía Local.

Esperamos que con la implementación de estos equipos disminuyan las tasas de accidentabilidad, constituyéndose no solo en un mecanismo de fiscalización, sino que también en un elemento de prevención, ya que su puesta en servicio implicaría una reducción de accidentes de tránsito; y más importante aún, la posibilidad de salvar la vida de muchas personas.

1. Algunos antecedentes de la Seguridad Vial

La preocupación de las autoridades públicas por el problema de los accidentes derivados del tránsito vehicular no es reciente. Por el contrario, según se puede constatar de diversos documentos históricos, desde que la humanidad comenzó a hacer uso de los vehículos de tracción animal, surgió la necesidad pública de implementar medidas destinadas a ordenar el tránsito vehicular y garantizar la seguridad vial.

Sin embargo, sólo a partir del siglo XX, con la creación de los vehículos motorizados y su masificación entre la población, este problema ha pasado a convertirse en una de las prioridades dentro de las políticas de las autoridades públicas. Ello, pues los accidentes de tránsito vehicular han pasado a constituirse en una de las causas más importantes de mortalidad en las sociedades modernas. Así, según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, publicado el año 2013 por la Organización Mundial de la Salud, alrededor de 1,2 millones de personas muere anualmente en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales, como consecuencia de accidentes derivados del tránsito de vehículos en la vía pública.

El problema en cuestión es de tal magnitud, que dicho Organismo prevé que para el año 2030, los traumatismos por accidentes de tránsito aumentarán, pasando a ser ésta la quinta causa principal de mortalidad a nivel global.

En nuestro país, pese a la variedad de medidas que se han ido implementando sobre el asunto, durante las últimas décadas, el panorama sigue siendo desalentador.

Según estadísticas elaboradas por la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito,

durante el año 2012 hubo 61.791 accidentes de tránsito con un total 53.224 lesionados, y una lamentable cifra de 1.523 personas fallecidas como consecuencia de aquellos.

En este sentido, es fundamental hacer hincapié en el hecho de que según datos de la misma institución, registrados durante el período comprendido entre los años 2001 y 2011, después de las causas asociadas a imprudencia del peatón y conducción en estado de ebriedad, las situaciones vinculadas con la falta de cuidado del conductor, pérdida de control del vehículo, velocidad imprudente y desobediencia de la señalización del tránsito, constituyen los antecedentes más relevantes para entender la alta tasa de accidentabilidad que se registra en nuestro país.

De este modo resulta urgente, y del más alto interés para este Gobierno, llevar a cabo todos los esfuerzos posibles para incorporar en nuestro país aquellas medidas que algunas de las naciones más desarrolladas han implementado con éxito para atacar ésta grave situación, disminuyendo así considerablemente las tasas de mortalidad y lesiones derivadas del tránsito vehicular.

Siguiendo las recomendaciones de variados Órganos Internacionales, particularmente de la Organización Mundial de la Salud, ya citadas, países como Francia y España han aprovechado los últimos avances de las tecnologías cinemométricas, dispositivos diseñados para medir en tiempo real la velocidad de un móvil, y de las tecnologías de la información, para crear Sistemas Automatizados de Control del Tránsito, que han tenido resultados notables en cada una de estas naciones, demostrando gran eficacia en la disminución de los accidentes de tránsito.

Para ilustrar lo aseverado, según cifras oficiales de la autoridad francesa,

desde que se creó en el año 2004 el Centro de Reconocimiento Automático de Infracciones de Tránsito ubicado en la ciudad de Rennes, la tasa de mortalidad anual derivada de accidentes en la vía pública ha disminuido desde las ocho mil personas, registradas el año 2003, en un cincuenta por ciento a la fecha. Igual fenómeno ha acontecido en España desde el año 2007, con la creación del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de León, que ha permitido disminuir las tasas de fallecidos por accidentes de tránsito en un porcentaje similar.

Los sistemas mencionados se sustentan en la creación de una red de dispositivos electrónicos que detectan el exceso de velocidad y otros mecanismos automatizados de registro de infracciones de tránsito distribuidos a lo largo de los territorios de cada uno de dichos países; instrumentos que además de detectar la velocidad de los automóviles y vehículos motorizados que transitan por un determinado punto, discriminando si eventualmente han transgredido la velocidad máxima autorizada, permiten identificar al vehículo en movimiento, mediante la toma de una fotografía digital a su respectiva patente.

Dicha imagen fotográfica, posteriormente, es enviada por vía electrónica a un Órgano de la Administración del Estado, territorialmente centralizado y con competencia exclusiva sobre la materia, para que, en primer lugar, examine la calidad de la imagen registrada, esto es, si se distingue claramente la placa patente del vehículo sujeto a control; luego, contrastar la placa patente constatada en la fotografía con el Registro de Vehículos Motorizados; y, finalmente, en caso de que se haya verificado el ilícito, comunique al propietario del vehículo la infracción a la normativa del tránsito en que ha incurrido y la sanción que trae aparejada dicha falta.

Ante todo, debe destacarse que desde el ámbito de las políticas públicas de seguridad vial, el empleo de dispositivos electrónicos que detecten infracciones como instrumentos de control del tránsito ha demostrado ser sumamente eficiente, toda vez que ha permitido reorganizar los recursos humanos de la Policía, destinándolos así a otras tareas. Ello, puesto que esta tecnología no requiere la presencia de personal policial en la zona de tráfico sujeta a control. Pero, sobre todo, en atención a que la imagen tomada por la cámara automatizada de que está provisto el instrumento, resulta ser una prueba casi irrefutable de que el vehículo sujeto a control efectivamente incurrió en la infracción de tránsito que el instrumento tiene por objeto controlar, obteniéndose así altos márgenes de eficiencia y la disminución de costos, tiempo y otros recursos, desde la perspectiva del procedimiento sancionatorio.

2. Recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud

A la luz de la dramática situación antes descrita, la Organización Mundial de la Salud, mediante su "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020", ha propuesto a sus Estados miembros la revisión y enmienda de la legislación vigente para ajustarla a la realidad y tecnologías actuales, sugiriendo en este sentido el establecimiento de sanciones que desincentiven las conductas imprudentes y con ello, finalmente, proteger las vidas humanas de conductores y peatones.

Concordante con ello, este Gobierno se ha planteado el gran desafío de reducir el número de fallecidos en accidentes de tránsito. Para lo anterior se hace necesario perfeccionar las herramientas disponibles en la Ley de Tránsito, relativas a las facultades de fiscalización que ésta le

entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el establecimiento de sistemas automáticos de control, lo que conlleva la necesidad de introducir las modificaciones necesarias en las normas contempladas en la ley. El procesamiento automatizado de infracciones constituye un instrumento que, como se ha señalado, ha resultado altamente exitoso en países como Francia, España, Suecia y Australia, lugares en que efectivamente se ha disminuido el número de fallecidos a causa de accidentes de tránsito, y cuyos principios fundamentales se incorporan en el proyecto.

El presente proyecto, propone la creación de un sistema de monitoreo permanente con la finalidad de disuadir y prevenir la eventual infracción, asegurando una fiscalización efectiva a los conductores mediante la utilización de medios tecnológicos contemplados en la Ley de Tránsito. Lo anterior, junto con la implementación de un procedimiento expedito que permita la aplicación de multas por la inobservancia a las normas, dotando con ello de la debida eficacia al sistema sancionatorio.

3. Legislación internacional sobre la materia.

3.1. Comunidad Europea.

El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial (2003-2010), destaca que "De todos los medios de transporte, el transporte por carretera es con creces el más peligroso y el que cobra más vidas humanas", por lo que se deben implementar sistemas automatizados de control de velocidad.

A su vez, la Recomendación de Bruselas de abril de 2004, sobre aplicación de normas de seguridad vial, expresa que "La causas principales de los accidentes mortales son el exceso de velocidad.." sugiriendo, asimismo,

la necesidad de implementar sistemas automatizados de control de velocidad.

3.2. El caso de Francia.

El Código del Tránsito de Francia (Code de rute), de 1921, cuerpo normativo compuesto por un conjunto de leyes y reglamentos, que han sido objeto de numerosas modificaciones, regulan el tráfico de los usuarios, sean éstos peatones, ciclistas o vehículos de tracción mecánica o animal, en la vía pública, establece, en lo que se refiere a las infracciones del tránsito, que cuando su detección "se realice por medio de dispositivos de control del tránsito automáticos, homologados con este objeto por la autoridad, las constataciones sobre la velocidad de los vehículos, las distancias de seguridad entre vehículos, la no detención ante una señalización de alto, la falta de pago de los peajes o la presencia de vehículos en determinadas carreteras y calzadas, harán fe a menos que se demuestre lo contrario". A la par con esta disposición, se creó, mediante el Decreto N° 2004-1086 del Ministerio del Interior, de la Seguridad Interior y de las Libertades Locales, el Centro de Reconocimiento Automático de Infracciones de Tránsito, al que le corresponde "proceder a la constatación y tratamiento de las infracciones que la policía de tránsito identifique por medio de los sistemas de control automático...".

3.3. El caso de España.

En España, el organismo base del sistema automatizado de tratamiento de infracciones de tránsito, es el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, creado el año 2007, en virtud de la Orden del Ministerio del Interior N°2035/2007. En los fundamentos que se tuvo en vista para su establecimiento se expuso que "...dentro de los procedimientos sancionadores por infracciones a las normas de circulación y seguridad en el ámbito de la Administración General del Estado destacan,

por su especificidad, aquellas cuya detección se produce mediante el empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imagen, especificidad que tiene una doble vertiente: por una parte, por las propias características del medio técnico a través del cual se tiene conocimiento de los hechos; y por otra, por la propia tramitación administrativa del procedimiento sancionador.”.

De esta suerte, dicho país ha creado un organismo sancionador específico, como asimismo un nuevo procedimiento sancionador, para el tratamiento de las infracciones del tránsito que sean detectadas mediante mecanismos automatizados de registro de infracciones del tránsito.

4. Objetivos del proyecto.

Tomando en consideración los antecedentes expuestos, el presente proyecto de ley tiene por objeto, siguiendo las recomendaciones que diversos organismos internacionales han efectuado sobre la materia, crear un Sistema Nacional de Tratamiento de aquellas infracciones que sean susceptibles de ser captadas mediante mecanismos automatizados de registro visual o audiovisual, lo que permitirá, tal como lo demuestra la experiencia comparada, reducir considerablemente las cifras de accidentes y víctimas de que dan cuenta las estadísticas nacionales sobre la materia.

Para ello, el proyecto contempla el establecimiento de una nueva institucionalidad, creando al efecto un servicio público descentralizado de carácter fiscalizador y un procedimiento administrativo sancionador especial, ambos orientados principalmente a sancionar la perpetración de la conducta violatoria a la Ley de Tránsito consistente en el exceso de velocidad, que constituyen la causa principal

de una cantidad importante de los accidentes de tránsito que se registran en nuestro país.

Con el objeto de ajustar las sanciones al nivel de la gravedad que implica la inobservancia de los límites de velocidad, la iniciativa legal aumenta el quantum del castigo previsto, promoviendo la uniformidad en su aplicación, con independencia de la modalidad de detección de la infracción. En ese mismo sentido, y frente al especial reproche que merece la conducta, se mantiene la sanción de suspensión de la licencia de conductor para el caso de exceder la velocidad por sobre los 50 kilómetros por hora del límite máximo permitido.

III. IDEAS MATRICES DEL PROYECTO.

Teniendo en cuenta lo señalado, son ideas matrices del presente proyecto:

i. La creación de un Sistema Automatizado para el Tratamiento de las Infracciones a la normativa del tránsito vigente, que sean detectadas mediante mecanismos automatizados susceptibles de crear un registro visual o audiovisual de dichas infracciones.

El sistema propuesto en el presente proyecto se sustenta en dos pilares: uno de carácter técnico y otro de índole institucional.

Respecto del carácter técnico, el proyecto contempla la creación de una red de equipamientos, procesos, sistemas y aplicaciones susceptibles de producir un registro visual o audiovisual de determinadas infracciones por exceso de velocidad.

En el plano institucional, el proyecto que vengo en someter a vuestra aprobación, crea un servicio público fiscalizador, descentralizado, de carácter nacional, denominado Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, que tendrá las siguientes

funciones fundamentales: a) administrar la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones del Tránsito, antes descrita, y b) aplicar, conforme con el procedimiento administrativo especial que establece el mismo proyecto, las sanciones a los conductores que incurran en alguna de las infracciones señaladas precedentemente.

Resulta importante reiterar, en este sentido, que el Órgano Administrativo cuya creación vengo en proponer, tendrá competencia de carácter nacional para sancionar sólo aquellas infracciones a la ley que sean detectadas por la Red Nacional de Mecanismos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito, sin perjuicio de las atribuciones de Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales cuyas infracciones continuaran bajo competencia de los Juzgados de Policía Local, de acuerdo a los procedimientos que la ley dispone al efecto.

El sistema automatizado que se propone, supone el empleo de tecnologías de la información de última generación tanto para el envío y procesamiento de la información visual o audiovisual que sea registrada en el Centro, como asimismo para su posterior tratamiento y validación y, por sobre todo, para la oportuna comunicación de la sanción correspondiente al sujeto infractor.

Para la determinación de los puntos de instalación de estos sistemas de detección de infracciones, se realizarán estudios con base estadística y criterios técnicos, teniendo presente la accidentabilidad en razón a la velocidad en dichos tramos.

A este respecto, es menester destacar que, a la luz del presente proyecto, y en atención a las características específicas de la tecnología con que deberá operar el Sistema, será el Jefe de Servicio quien, con el objeto de velar por el correcto funcionamiento del Centro, deberá convocar a

las licitaciones respectivas, conforme lo dispone la Ley N°19.886, de 2003, destinadas a proveer al sistema de los bienes y servicios que sean necesarios para la instalación, operación y mantenimiento de la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones del Tránsito; como asimismo de los bienes y servicios necesarios para el tratamiento, validación de la información que ingrese al Centro y la debida y oportuna comunicación de las sanciones impuestas a los denunciados.

De igual modo, con la finalidad de velar por el cumplimiento eficiente de las funciones del Centro, y con el objeto de garantizar el derecho constitucional a un debido proceso, el Jefe Superior del Servicio, cuya creación vengo en proponer, deberá realizar todas aquellas acciones y celebrar, en virtud del artículo 38 de la Ley N°18.575, los convenios administrativos que se requieran para garantizar al infractor el oportuno conocimiento y el debido ejercicio de los derechos que el presente proyecto de ley le confiere.

La estructura orgánica del Centro que contempla el presente proyecto de ley, es la siguiente:

a) El Director Nacional, Jefe Superior del Servicio, a quien corresponderá ejercer la potestad sancionatoria del Centro, debiendo aplicar las sanciones que establece el presente proyecto de ley;

b) Un Departamento de Fiscalización y Sanciones, que tendrá a su cargo efectuar aquellas operaciones destinadas al tratamiento y posterior validación de los registros visuales o audiovisuales en que consten las infracciones a la Ley de Tránsito detectadas por la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones del Tránsito;

c) El Departamento de Estudios y Planificación, al que corresponde realizar los estudios e investigaciones para identificar aquellas zonas de tráfico vehicular estratégicas en que sea necesario instalar mecanismos automatizados de registro de infracciones de tránsito, con el objeto de prevenir la ocurrencia de accidentes; y

d) Un Departamento a cargo de Administración y Finanzas, que estará encargado de gestionar y administrar los recursos físicos y financieros del Centro, suministrando información oportuna y confiable y apoyo técnico en materias de su competencia para la satisfacción de los requerimientos institucionales y extra institucionales del nuevo Centro.

ii. Creación de una planta de fiscalizadores especiales para el Centro Nacional de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.

La implementación de un sistema nacional integral del tratamiento de aquellas infracciones del tránsito que sean captados mediante mecanismos automatizados, requiere la intervención de fiscalizadores que acrediten, mediante procedimientos ciertos, la validez de los registros visuales o audiovisuales en que consten las infracciones de tránsito, establecidas en la presente ley.

Para llevar a efecto lo anterior, el proyecto de ley que vengo en proponer, junto con crear una planta de fiscalizadores que desempeñarán sus funciones en el Departamento de Fiscalización y Sanciones del Centro, confiere a éstos la calidad de ministros de fe respecto de las actuaciones que deban desempeñar para la acreditación de una infracción de tránsito, mediante la utilización de estos medios tecnológicos que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de registro de infracciones del tránsito.

En relación con las funciones que deberán desempeñar estos fiscalizadores para poder dar fe de la ocurrencia de una infracción contemplada en la Ley N°18.290, es posible distinguir dos modalidades de este proceso fiscalizador.

La primera de ellas dice relación con la función presencial del fiscalizador, en virtud de la cual este ministro de fe acreditará el debido funcionamiento del proceso de captación y elaboración de la información necesaria para la correcta individualización del vehículo infractor. Para esto se identificará la patente del vehículo, el tipo de infracción, el día, la hora, el lugar exacto de su ocurrencia, y demás antecedentes complementarios como marca, modelo, color, año de fabricación, números identificatorios (motor, chasis u otro) que estén registrados en la base de datos que figure en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo con lo establecido en el Título III de la Ley N° 18.290 y en el Decreto Supremo de Justicia N° 1.111/84, Reglamento del Registro de Vehículos Motorizados.

En tanto, la segunda modalidad se refiere al proceso de validación de toda la información obtenida, que dé cuenta, por un medio apto para producir fe, que el registro visual o audiovisual producido por los instrumentos automatizados sea coincidente y totalmente claro con la información otorgada, constituyéndose, de esta manera, en un medio de prueba que otorgue los máximos estándares de certeza.

En conformidad con el proyecto que someto a vuestra aprobación, las funciones del fiscalizador finalizarán con la firma de un acta, en la que dará fe del proceso. Posterior a esto el Jefe de Servicio procederá sancionar la denuncia correspondiente, la que se notificará al sujeto infractor.

iii. Procedimiento sancionatorio especial de carácter administrativo.

El proyecto establece un procedimiento sancionatorio especial de carácter administrativo respecto de las infracciones que sean detectadas mediante dispositivos automatizados de registro de infracciones.

En forma previa a su validación, el registro visual o audiovisual en que conste la infracción deberá ser objeto de un riguroso examen por parte de los fiscalizadores del Departamento de Fiscalización y Sanciones del Centro, precisamente, con la finalidad de disminuir cualquier margen de error, de tal modo que la prueba de la infracción alcance los mayores niveles de certeza y precisión. Como ocurre en los sistemas implementados en Francia y España, la imagen registrada presenta niveles del noventa y nueve por ciento de acierto respecto de la ocurrencia del ilícito.

Lo expuesto, justifica la adopción de un procedimiento sancionatorio abreviado, en virtud del cual, sin coartar el derecho a defensa de los denunciados, se limitan todas aquellas cuestiones que puedan dilatar innecesariamente la secuela del proceso, reduciéndose de esta manera, los costos institucionales que implica para la Administración del Estado, el destinar recursos financieros y humanos a sancionar el actuar irresponsable de ciertos conductores.

Lo sostenido, ha sido de gran importancia en la configuración del procedimiento sancionador que establece el proyecto que envío. Así, según lo señalado, se propone el establecimiento de un procedimiento sancionador de carácter administrativo respecto de ciertas infracciones, de alta ocurrencia, que sean detectadas mediante los mecanismos automatizados de registro de infracciones, en el que los denunciados podrán reclamar ante el propio Director del Centro la sanción

impuesta, pero únicamente en virtud de las causales taxativamente enumeradas que establece el cuerpo normativo cuya aprobación vengo en proponer.

Lo anterior, es sin perjuicio de que una vez que sea rechazada la oposición presentada por los sancionados, por ser inadmisibles los descargos formulados- en razón de no sustentarse en alguna de las causales que establece el proyecto-, o, bien, por ser ésta extemporánea, el denunciado pueda acudir al Juzgado de Policía Local que fuere competente, para formular dentro del plazo de diez días hábiles, en conformidad con las reglas de la Ley N°18.287, los descargos que estime pertinentes, con el fin de dejar sin efecto la sanción impuesta.

A la misma lógica, responde el derecho que el presente proyecto le confiere al denunciado, en virtud del cual notificado que sea de la sanción impuesta, dispondrá de dos plazos; uno, contado desde los 10 días hábiles siguientes a la notificación de la denuncia, y otro, de 20 días hábiles contados desde esa misma fecha, para poder pagar la multa con las reducciones de monto que se fijan en el presente cuerpo normativo, renunciando a su vez a su derecho a efectuar descargos.

En lo que respecta a la estructura del procedimiento administrativo sancionador que contempla el proyecto; en lo sustancial, éste se sustenta en las siguientes etapas:

a) Una etapa de iniciación del procedimiento, que se originará al momento de recibir el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones cualquiera de los registros en que conste la ocurrencia de alguna de las infracciones del tránsito captadas mediante los dispositivos automatizados que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de registro de infracciones del tránsito.

En esta etapa, los fiscalizadores del Departamento de Fiscalización y Sanciones, realizarán las operaciones requeridas para verificar que la patente del vehículo con que se hubiere cometido la infracción, coincida con la información que figure en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, con el fin de excluir errores en la identificación del sujeto infractor.

b) Una etapa de instrucción del procedimiento, en la que el Director Nacional, luego de verificar que en el registro visual o audiovisual -validado-en que conste la infracción se contengan todos los requisitos necesarios para la identificación del propietario del vehículo, procederá a notificarlo de la sanción aplicada.

Igualmente, en esta etapa, el denunciado que haya sido notificado podrá ejercer, dentro de los veinte días hábiles siguientes a la notificación de la resolución mediante la cual se le aplique la sanción, su derecho a formular descargos, en virtud de alguna de las causales calificadas que establece el proyecto, debiendo acompañar al efecto la prueba que fuere pertinente para acreditar los hechos que invoca como defensa.

Asimismo, en esta etapa, y dentro del plazo de diez días hábiles desde la notificación de la denuncia, el denunciado podrá pagar la multa anticipadamente, accediendo al beneficio de reducción del cincuenta por ciento del monto de las multas que se establecen en virtud del presente proyecto de ley. Derecho, que después de transcurrido dicho plazo, podrá ser ejercido hasta el vigésimo día hábil, contado desde la notificación de la resolución sancionatoria, pero por el veinticinco por ciento de la multa, respectiva.

c) El proceso administrativo finalizará con una Resolución del Director.

1. Si el denunciado ha pagado anticipadamente la multa.

2. Si el denunciado efectúa descargos dentro del plazo y mediante los procedimientos habilitados por el Centro y si estos son acogidos, se dejará sin efecto la sanción aplicada.

3. Si el denunciado no formulare oposición dentro de plazo o si los descargos que realizare fueran inadmisibles, se rechazará su oposición contando con un plazo de 5 días hábiles desde la notificación del rechazo para el pago íntegro de la multa. Vencido el plazo y no existiendo registro del pago, el Director del Centro comunicará al Servicio de Registro Civil e Identificación para su anotación en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas.

Transcurrida la fase administrativa descrita precedentemente, el sancionado podrá acudir, dentro del plazo de diez días hábiles, contados desde la notificación de la resolución en virtud de la cual el Director ha rechazado su oposición, al Juzgado de Policía Local de la comuna en que hubiere ocurrido la infracción, para formular sus descargos contra la sanción impuesta. En caso de ser acogidas sus alegaciones y dejarse - por tanto- sin efecto la sanción, el Juzgado de Policía Local deberá notificar al Centro.

En los casos en que el infractor no pague dentro de los plazos, el Director del Centro remitirá los antecedentes al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas para su anotación

iv. Modificaciones al DFL 1 de 2009, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.290, de Tránsito.

En lo relativo a las modificaciones al actual texto de la Ley de Tránsito, el presente proyecto contempla incorporar:

1. El actual artículo 4°, en su inciso sexto, alude a los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y quienes están facultados para operarlos. Se modifica el inciso en comento incorporando a los fiscalizadores del Centro Automatizado entre aquellos facultados para su operación.

2. Se plantea modificar el actual artículo 192 incorporando una nueva letra con la finalidad de sancionar a quienes utilicen sistema de inhibición de los equipos de registro de infracciones.

3. Por último, se modifica el actual artículo 203 estableciendo un nuevo rango en el quantum de la multa por infringir los excesos de velocidad, agregando además una nueva sanción de suspensión de licencia de conductor a quienes excedan los límites legales establecidos en los artículos 145 y 146 de la Ley de Tránsito en más de 50 kilómetros por hora.

v. Modificaciones a la Ley 18.287 de Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

En lo relativo a la modificación al actual texto de la Ley 18.287 el presente proyecto contempla incorporar al actual artículo 24 la facultad del Director del Centro de informar las multas no pagadas para su anotación en el Registro de Multas de Tránsito No pagadas. El no pago de las multas cursadas impedirá la renovación del Permiso de Circulación del Vehículo mientras la anotación esté vigente en el Registro.

Adicionalmente, se establece que el Servicio de Registro Civil deberá eliminar las anotaciones transcurrido 3 años desde la publicación en el Registro.

Tomando en consideración lo expuesto, la implementación de la normativa propuesta permitirá reducir significativamente la tasa

de accidentes de tránsito registrada en nuestro país, garantizando, de esta forma, la seguridad e integridad física de las personas.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura de Sesiones del Congreso Nacional, el siguiente:

PROYECTO DE LEY :

TITULO I

Del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito

Párrafo 1°

De la naturaleza y funciones

Artículo 1°: Créase el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito, en adelante "el Centro", como un servicio público, funcionalmente descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se relacionará con el Presidente de la República a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Centro constituye una institución fiscalizadora en los términos del decreto ley N° 3.551, de 1981, estará afecto al Sistema de Alta Dirección Pública establecido en el Título VI de la ley N° 19.882, y estará sometido al decreto ley N° 1.263, de 1975, sobre Administración Financiera del Estado.

Su domicilio será la ciudad de Santiago.

Artículo 2°: Un funcionario con el título de Director Nacional será el Jefe Superior del Servicio, tendrá las funciones y atribuciones que le otorgue la presente ley, y las que corresponden a los Jefes de Servicio, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N°1-19.653, de 2001, del Ministerio Secretaria General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

Artículo 3°: Corresponderá al Centro implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas que regulen la instalación, operación y explotación de los distintos equipos, sistemas y aplicaciones que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito, establecidos en el Título II de la presente ley; llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante dichos dispositivos, e impulsar de oficio el procedimiento sancionador consagrado en el Título III de este cuerpo legal.

Artículo 4°: El Centro tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

a) Proponer al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones planes, programas y normas para el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito.

b) Implementar el sistema informático y administrativo que permitirá el pago de las multas 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.

d) Definir y organizar zonas de control para el tratamiento automatizado de infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante equipos de registro automatizados. Asimismo, corresponderá al Centro informar dichas zonas, a fin de asegurar la competencia exclusiva de éste Centro en las mismas.

e) Gestionar la instalación de equipos de registro automatizados en calles, plazas, parques, caminos y otros bienes nacionales de uso público, sin perjuicio de las atribuciones de los municipios, los inspectores fiscales y Carabineros de Chile.

f) Remitir a los juzgados de Policía Local los antecedentes de las infracciones que corresponda de acuerdo con las disposiciones de la presente ley.

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.

h) Celebrar y ejecutar los convenios necesarios para el cumplimiento de los fines del Servicio.

i) Gestionar los asuntos y procesos administrativos que requieran para el cumplimiento de sus funciones y que sean de su competencia.

Artículo 5°: Para el ejercicio de sus atribuciones y funciones, el Centro podrá solicitar la colaboración de los distintos órganos del Estado, así como celebrar convenios con personas naturales y jurídicas, para que éstas presten la asistencia profesional y técnica que se requiera para el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 6°: El Centro podrá relacionarse directamente con las personas y éstas con el Centro, a través de medios electrónicos, entendiéndose por tales aquellos que tienen capacidades eléctricas, digitales, magnéticas, inalámbricas, ópticas, electromagnéticas u otras similares.

Para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, el Centro podrá disponer de un sistema electrónico informatizado, el cual permitirá a los dueños de vehículos motorizados ingresar de manera voluntaria mecanismos de comunicación electrónica (dirección de correo electrónico, número de telefonía celular, u otro similar). La finalidad de esta comunicación es proporcionar información respecto a infracciones o incidencias relacionadas al vehículo motorizado.

Párrafo 2

De la organización del Centro

Artículo 7°: El Director Nacional del Centro, quién será el Jefe de Servicio, será nombrado por el Presidente de la República de conformidad con lo establecido en el Título VI de la ley N° 19.882.

El Director Nacional contará con las siguientes atribuciones:

a) Planificar, organizar, dirigir, coordinar y controlar el funcionamiento del Centro y ejercer respecto de su personal, las atribuciones propias de su calidad de Jefe Superior del Servicio;

b) Dictar las instrucciones necesarias para el cumplimiento de los objetivos y el buen funcionamiento del Servicio;

c) Nombrar al personal del Centro de conformidad con las normas estatutarias que lo rigen;

d) Representar judicial y extrajudicialmente al organismo, en el ámbito judicial no podrá designar árbitros arbitradores ni otorgarles sus facultades a los que sean de derecho.

e) Celebrar los convenios y ejecutar los actos necesarios para el cumplimiento de los fines de la institución;

f) Contratar sobre la base de honorarios, profesionales y técnicos o expertos en determinadas materias para estudios y trabajos determinados, con cargo a los recursos que, para tal efecto, consulte el Presupuesto General de la Nación;

g) En cumplimiento de sus funciones, adquirir, enajenar y administrar bienes muebles, así como celebrar los actos o contratos que sean necesarios para tal cumplimiento;

h) Sancionar, en conformidad con el procedimiento establecido en la presente ley y de acuerdo a lo señalado en la Ley 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, las infracciones a la Ley de Tránsito que sean captadas mediante dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito.

i) Delegar el ejercicio de sus atribuciones en funcionarios del Centro, de acuerdo con la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de Bases de la Administración del Estado;

j) Rendir cuenta pública, al menos una vez al año, de su gestión;

k) Comunicar, cuando proceda, los antecedentes al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas que mantiene el Servicio de Registro Civil e Identificación;

l) Remitir, cuando proceda, los antecedentes del infractor al Juzgado de Policía Local competente;

m) Conocer y resolver de las reclamaciones que se presenten ante el Centro.

n) Denunciar ante el Juzgado de Policía Local competente, a quien sea sorprendido deteriorando, destruyendo, inutilizando, o dañando el equipamiento automatizado de registro de infracciones del tránsito administrado por el Centro, lo que será sancionado con una multa de 50 UTM.

o) Las demás que establezcan las leyes.

Artículo 8°: Un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la estructura organizativa interna del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

Para efectos de establecer la estructura interna del Centro, a lo menos, deberán considerarse áreas funcionales, tales como de Fiscalización y Sanciones, de Estudio y Planificación y de Administración y Finanzas.

Párrafo 3

Del personal

Artículo 9°: El personal del Centro se regulará por las normas de la ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 29, de 2005, del Ministerio de Hacienda. Asimismo, estarán afectos al Título II de la Ley 19.882.

El sistema de remuneraciones del personal de planta y a contrata del Centro corresponderá al de las

instituciones fiscalizadoras, en los términos del Título I del Decreto Ley N3581 de 1981, y las normas que lo han modificado.

El personal a contrata podrá desempeñar funciones de carácter directivo o de jefatura, las que serán asignadas, en cada caso, por el Director. La ley anual de presupuestos determinará el número de funcionarios a contrata que podrán desempeñar dichas funciones.

El personal que preste servicios sobre la base de honorarios se considerará comprendido en la disposición del artículo 260 del Código Penal.

Artículo 10: El Jefe del Servicio podrá solicitar en comisión de servicios a funcionarios especializados de los distintos órganos e instituciones de la administración civil del Estado, ateniéndose plenamente a las limitaciones establecidas por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes.

Artículo 11: El personal del Centro tendrá prohibición absoluta de prestar otros servicios que los señalados en la ley a las entidades con que se tenga convenio, ya sea en forma directa o indirecta. Cualquier infracción a esta norma será constitutiva de falta grave para los efectos de establecer su responsabilidad administrativa, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan de conformidad a la ley.

Artículo 12: Sin perjuicio de las causales previstas en la ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fija el decreto con fuerza de ley N° 29, de 2005, del Ministerio de Hacienda, para la cesación del cargo de personal de carrera, se podrá declarar la vacancia por la causal de evaluación de desempeño en lista condicional.

Párrafo 4

Patrimonio del Servicio

Artículo 13: El patrimonio estará constituido por:

- a) Los aportes que anualmente le asigne la Ley de Presupuestos;
- b) Los recursos otorgados por leyes especiales;
- c) Los bienes muebles e inmuebles, corporales e incorporales, que se le transfieran o que adquiera a cualquier título;
- d) Los ingresos que perciba por prestación de servicios de asesorías internacionales;
- e) Los frutos, rentas e intereses de sus bienes y servicios;
- f) Las herencias y legados que acepte, lo que deberá hacer con beneficio de inventario.

Dichas asignaciones hereditarias estarán exentas de toda clase de impuestos y de todo gravamen o pago que les afecte;

- g) Los aportes de la cooperación internacional que reciba a cualquier título.

Título II

De la Red de Dispositivos Automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito

Artículo 14: Los equipos instalados en conformidad con la planificación efectuada por el Centro, estarán conectados a éste, mediante un sistema telemático que asegure la transmisión continua y regular de la información registrada.

Artículo 15: Los requerimientos técnicos que deban cumplir los dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, señalados en el artículo anterior, deberán ser especificados mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 16: El cumplimiento de la función establecida en el artículo 4° letra e), se efectuará de modo tal, que no perjudique el uso principal de los bienes ahí señalados.

Asimismo, el Centro podrá disponer sus actividades de fiscalización, mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de carácter móvil.

Artículo 17: Las zonas de control de tránsito vehicular que se encuentren sujetas a la fiscalización del Centro, mediante la instalación de dispositivos automatizados de registro de infracciones de tránsito, de conformidad a lo establecido en el literal d) del artículo 4° de la presente ley, podrán ser fijas o móviles y deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII, de la Ley de Tránsito.

Un Reglamento del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, establecerá la metodología de carácter, objetivo y público que determinará la localización de los equipos automatizados de registro de infracciones.

Título III

Del procedimiento sancionatorio

Artículo 18: Será competencia exclusiva del Director Nacional del Centro, sancionar la infracción que consiste en exceder el límite máximo de velocidad permitido en zonas rurales o urbanas señalado en la Ley N° 18.290, cuando cumpla con las siguientes condiciones:

a) Que haya sido detectada mediante la red de aplicaciones, sistemas y equipos automatizados de Registro de Infracciones de Tránsito.

b) Que tenga asociado un rango fijo de multa.

c) Que no tenga asociada una suspensión de licencia, tanto directamente ó por efecto de acumulación de infracciones, en cuyo caso el Centro podrá detectar la

infracción, denunciarla y remitir los antecedentes y medios de prueba al Juzgado de Policía Local competente.

Artículo 19: Las personas que sean sancionadas en virtud del procedimiento establecido en el presente título, podrán actuar ante el Centro utilizando preferentemente los sistemas electrónicos o digitales que dicho Servicio implemente para tales efectos, según lo dispuesto en el artículo 6° de la presente ley. Todas las comunicaciones que se realicen por los medios indicados en dicho artículo, 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.

En todo caso, además de los sistemas electrónicos o digitales, el Centro utilizará en forma preferente cualquier medio idóneo que garantice la debida información del notificado, para el adecuado ejercicio de sus derechos.

Artículo 20: El procedimiento sancionatorio se iniciará de oficio cuando el Centro reciba un registro visual o audiovisual obtenido por los sistemas, aplicaciones y equipamientos automatizados de registro de infracciones, que dé cuenta de la ocurrencia de una infracción de tránsito, según los términos señalados en la presente ley.

Los fiscalizadores del Centro, quienes tendrán el carácter de ministros de fe, deberán realizar todas aquellas operaciones conducentes a verificar a través de la información que figure en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación y la obtenida por el Centro, la individualización del vehículo en el que se hubiere cometido la infracción y de la persona que a la fecha era su propietario, a fin de excluir errores en la identificación del sujeto responsable.

Verificada la identificación, deberá certificar el registro en que conste la infracción, por cualquier medio apto para producir fe.

Artículo 21: Certificado que sea el registro en que conste la infracción, los fiscalizadores deberán remitirlo al Director Nacional para que éste proceda a aplicar la sanción que correspondiere contra quien figure como propietario del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

El Centro deberá comunicar en un plazo máximo de 15 días la infracción cometida a quien figure como dueño del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados.

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. Conjuntamente con el envío de la carta certificada, se comunicará la infracción al afectado por medio de correo electrónico, en caso que el propietario del vehículo lo hubiere registrado en el Centro. La omisión en el envío del correo electrónico no invalidará la notificación. Sera responsabilidad del propietario del vehículo mantener información vigente referente a formas de notificación.

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

Artículo 23: La notificación al propietario del vehículo deberá contener:

a) La identificación del vehículo 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.

c) La norma del tránsito infringida.

d) Individualización del fiscalizador que haya certificado la información.

e) El registro visual o audiovisual obtenido por los equipos automatizados, que den cuenta de la infracción cometida.

f) Indicación de las causales a que podrá acogerse en caso de oposición a la sanción contenidas en el artículo 32°, el plazo para hacerlo y los efectos de ésta.

g) Indicación del monto de la multa a aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago oportuno, como asimismo, los efectos de su no pago.

h) Indicación del sitio electrónico habilitado para consultas públicas respecto al funcionamiento, localización de los dispositivos electrónicos que detectan infracción, marco legal, información al usuario y al Registro de Multas No pagadas.

Artículo 24: El afectado podrá impugnar ante el Centro la sanción aplicada dentro del término de 20 días hábiles contados desde la notificación de la sanción.

La oposición deberá formularse por escrito, en la forma que establezca el reglamento, y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales:

1° Que el vehículo ha sido sustraído con anterioridad al momento de la infracción, en cuyo caso deberá acompañar los antecedentes de la denuncia realizada en Carabineros de Chile o en el Ministerio Público.

2° Que existe error en la identificación del vehículo; en cuyo caso se deberá adjuntar una copia del padrón del vehículo.

Artículo 25: El Director Nacional se pronunciará sobre la oposición dentro del término de 15 días hábiles desde que el afectado ejerció la impugnación. Si la oposición es acogida dejará sin efecto la sanción, y en caso de rechazo, se comunicará al infractor, a más tardar dentro de 3 días hábiles, contados a partir de la notificación de la resolución denegatoria del Director Nacional, quien tendrá un plazo de 5 días hábiles contados desde la notificación de este rechazo, para el pago total de la multa. Si vencido el plazo y no se registrase el pago de la multa, el Director del Centro procederá a informar al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas del Servicio de Registro Civil e Identificación.

La resolución que rechace la oposición deducida por el sancionado, se le notificará en el plazo de 10 días hábiles, contados desde la emisión de este rechazo por parte del Director Nacional.

Artículo 26: El infractor que no impugne la sanción y pague la multa luego de la notificación y antes de un plazo de 10

días hábiles, tendrá derecho a pagar el monto fijado para la infracción respectiva, con una rebaja equivalente al cincuenta por ciento. Si paga luego de dicho plazo y antes de transcurridos 20 días hábiles de la notificación, tendrá este mismo derecho pero con una rebaja equivalente al veinticinco por ciento.

Lo anteriormente señalado, no será aplicable a aquellos dueños de vehículos motorizados que no mantengan actualizado su domicilio en el Registro Vehículos Motorizados.

Artículo 27: Las multas aplicadas por el Director Nacional en virtud de lo prescrito en los literales a) y b) del artículo 18 de esta ley, deberán ser enteradas en la Tesorería General de la República a través de los medio 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.

Artículo 28: Las multas no pagadas serán comunicadas por el Director Nacional una vez transcurrido el plazo sin que se hubiere acreditado el pago de la multa, para su incorporación en el Registro de Multas de Tránsito no Pagadas, al Servicio de Registro Civil e Identificación.

Artículo 29: Dentro del término de 10 días hábiles, contados desde la notificación de la resolución que rechace la oposición, el infractor sancionado, podrá reclamar de la multa ante el Juzgado de Policía Local competente, conforme con las reglas del procedimiento ordinario establecidas en la Ley N° 18.287.

Si el Juzgado acogiere la reclamación efectuada por el infractor, deberá comunicarlo al Centro dentro del plazo de 5 días hábiles, igual comunicación deberá realizar al Registro de Multas de Tránsito no Pagadas, para los efectos de que se proceda a la eliminación de la anotación.

Artículo 30: 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 31: Los plazos de días establecidos en esta ley son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábado, los domingos y los festivos. Los plazos se computarán

desde el día siguiente a aquél en que se notifique la resolución.

Otras Disposiciones

Artículo 32: El tratamiento de los datos personales a los que el Centro tenga acceso con ocasión de la captación de imágenes efectuada por los equipos de registro y detección de infracciones regulados en la ley de tránsito, 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 el Centro sólo podrán ser usados para los fines de fiscalización y posterior sanción 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 33: 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 34: Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

1) Agregase al artículo 4° inciso sexto, a continuación del punto (.) la siguiente frase: "Sin perjuicio de las atribuciones del personal del Centro Automatizado de Infracciones".

2) Agrégase al artículo 192, la nueva letra h):

"h) Utilice sistemas de inhibición de equipos de registro de infracciones".

3) Modifícase el artículo 203 de la siguiente forma:

a) Reemplázanse los incisos segundo, tercero y cuarto por los siguientes:

"Será sancionado con la multa que se indica en cada caso, el conducir con los excesos de velocidad que se indican, por sobre el límite máximo establecido en los artículos 145 y 146:

a) 1 Unidad Tributaria Mensual, el conducir hasta en 20 kilómetros por hora sobre el límite máximo;

b) 2 Unidades Tributarias Mensuales, el conducir entre 21 y 30 kilómetros por hora sobre el límite máximo;

c) 3 Unidades Tributarias Mensuales, el conducir entre 31 y 40 kilómetros por hora sobre el límite máximo;

d) 4 Unidades tributarias mensuales, el conducir entre 41 y 50 kilómetros por hora sobre el límite máximo.

El exceso en más de 50 kilómetros por hora del límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146, será sancionado con una multa de 5 unidades tributarias mensuales y con suspensión de la licencia de conductor por el término de tres meses, si fuese sancionado en una primera ocasión; seis meses, si fuere sancionado en dos ocasiones por igual infracción dentro del término de un año y con la suspensión por un año al ser sancionado en tres ocasiones por igual infracción, dentro del mismo período.

4) En el artículo 215, inciso primero, eliminase el punto (.) y agrégase la siguiente frase: "o el exceso en más de 50 kilómetros por hora del límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146".

Artículo 35: Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 24 de la Ley N° 18.287, de 1984, que Establece Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local:

1) En su inciso primero:

a) Intercálase, a continuación del primer punto seguido, la siguiente frase: "Tratándose de las infracciones conocidas por el Centro Automatizado de

Tratamiento de Infracciones, el Director del Centro comunicará ,una vez transcurrido el plazo, al Registro las multas no pagadas en forma semanal”.

b) Sustitúyase la oración “El plazo de prescripción será de tres años, contado desde la fecha de la anotación”, por la siguiente: “El Servicio de Registro Civil e Identificación deberá eliminar las anotaciones de que trata el presente inciso, transcurridos tres años contados desde su publicación en el Registro, o con anterioridad, si el sancionado efectúa su pago conforme se indica en los incisos siguientes.”.

2) Intercálase el siguiente inciso segundo nuevo, pasando el actual a ser tercero, y así sucesivamente:

“Sin perjuicio de lo anterior, estas multas no podrán comunicarse al Registro de Multas de Tránsito no Pagadas si han transcurrido más de tres años desde la fecha en que se cometió la infracción, y de hacerlo, el Servicio deberá abstenerse de inscribir la anotación y comunicará dicha situación al Juzgado de Policía Local o al Centro, según corresponda”.

3) Sustitúyese, en el actual inciso tercero, que pasa a ser cuarto, la palabra “juzgado” por la palabra “entidad”.

4) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Las multas aplicadas por el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones deberán pagarse en la Tesorería General de la República. Para estos efectos, el Registro mantendrá a su disposición, en formato electrónico, la nómina actualizada de dichas multas. Recibido el pago, la Tesorería informará este hecho al Registro y remitirá el arancel que corresponda dentro de un plazo de diez días hábiles”.

Artículos transitorios

Artículo Primero: Facúltase al Presidente de la República para que, dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de

publicación de esta ley, establezca mediante uno o más decretos con fuerza de ley, expedidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los que también deberán ser suscritos por el por el Ministerio de Hacienda, las normas necesarias para regular las siguientes materias.

1. Determinar la fecha de iniciación de actividades del Centro.

2. Dictar las normas necesarias para la adecuada estructuración y funcionamiento de las plantas que fije, y en especial, el número de cargos para cada planta, los requisitos para el desempeño de los mismos, sus denominaciones, los cargos que tendrán la calidad de exclusiva confianza y de carrera, y los niveles jerárquicos para la aplicación del Título VI de la Ley N° 19.882 y del artículo 8° del decreto con fuerza de Ley N° 29, del Ministerio de Hacienda, de 2005, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.834, sobre Estatuto Administrativo.

3. Determinar la fecha de entrada en vigencia de las plantas que fije. Igualmente, fijará la dotación máxima de personal del Centro, la que no estará afecta a la limitación establecida en el inciso segundo del artículo 10 del Estatuto Administrativo, respecto de los empleos a contrata incluidos en esta dotación.

En ningún caso las fechas señaladas en los numerales 1° y 3° del presente artículo, deberán ser fijadas antes de cumplido dieciocho meses contados desde la publicación de la presente ley.

Artículo Segundo: El gasto que represente la aplicación de esta ley durante el presente año se financiará con cargo a la partida presupuestaria del Ministerio de Transporte 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.

Artículo Tercero: El Presidente de la República, por decreto expedido a través del Ministerio de Hacienda, conformará el primer presupuesto del Centro, incluyendo las glosas y asignaciones presupuestarias correspondientes.

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

ANDRÉS CHADWICK PIÑERA
Ministro del Interior
y Seguridad Pública

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

PATRICIA PÉREZ GOLDBERG
Ministra de Justicia

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones