MOCIÓN DE LOS HONORABLES SENADORES SEÑORA MATTHEI Y SEÑORES CHADWICK, NOVOA Y STANGE, CON LA QUE INICIAN UN PROYECTO QUE INTRODUCE DIVERSAS MODIFICACIONES A LA LEY Nº 18.287, SOBRE PROCEDIMIENTO ANTE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL, Y A LEY Nº 18.290, DE TRÁNSITO
(2776-15)

Honorable Senado:

1. INTRODUCCION

Con fecha 29 de mayo de 2000 se publicó en el Diario Oficial la ley N° 19.676, que introdujo modificaciones a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local y a la ley N° 18.290, Ley de Tránsito.

Las modificaciones, son esencialmente las siguientes:

-0 Se creó un procedimiento que permite en las denuncias por simples infracciones de tránsito en que el infractor que es citado personalmente, (con retención de licencia), puede pagar la multa, dentro del plazo de 5 días desde ocurrido el hecho y con un 25% de descuento respecto de la multa que establece la ley , produciendo el efecto de extinguir su responsabilidad infraccional. Constituye, en consecuencia, un trámite administrativo en que no debe intervenir el Juez de Policía Local ni existe causa.

-1 Se modifica el sistema de denuncias por escrito no encontrándose el infractor presente (empadronados), en las siguientes materias:

-2 Se sustituye el sistema de emplazamiento, que se reemplaza por la forma de notificación por la de carta certificada. Asimismo, ella se dirige al

domicilio del propietario que consta en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.

-3 Si la carta certificada enviada no es devuelta por correos, sea que el propietario concurra a la audiencia y no oponga excepciones, sea que no concurra, el juez dicta sentencia, la que también se notifica por carta certificada.

-4 Si el condenado no pagare la multa, transcurridos 60 días, el Secretario del Tribunal debe comunicar la sentencia impaga al denominado Registro de Multas No Pagadas que la ley N º 19.676 creó, estableciendo que debía llevarlo una persona jurídica constituida como sociedad.

-5 Si el propietario no pagare la multa, de la forma y términos que la ley señala, su sanción es que no podrá pagar el permiso de circulación y consecuencialmente su automóvil - teóricamente - no puede circular.

-6 Se eliminan las penas alternativas al pago de la multa que contemplaba la ley, de manera que los condenados no pueden acogerse a la pena alternativa de reclusión nocturna o de trabajos en favor de la comunidad.

-7 Se estableció un sistema legal que reconoció el empleo de elementos electrónicos para la detección de infracciones de velocidad y luces rojas (fotorradares) .

PROBLEMAS QUE HA PRESENTADO LA LEY 19.676:

A.- Respecto de los incisos 3° y 4° del artículo 22 de la Ley N° 18.287, introducidos por la Ley N° 19.676, que establece el procedimiento administrativo de pago de la multa, adolece de los siguientes defectos:

1.- Establece un sistema inicialmente administrativo (que si el infractor no elige, se transforma jurisdiccional) en que el denunciado debe efectuar múltiples

trámites para recuperar su licencia retenida, de manera que si bien, teóricamente, no requiere concurrir a la presencia judicial, en todos los casos implica que ejecute mayor cantidad de actuaciones en lugares distintos, situación que con la ley antigua no ocurría. Asimismo, en este aspecto, la ley no contempla la situación del conductor que es denunciado lejos de su domicilio, en circunstancias que va en viaje de vacaciones, de negocios o es un conductor profesional de transporte, pues la ley exige que deba pagarse en la Tesorería de la Municipalidad que corresponde al Juez de Policía Local que debe conocer de la infracción y ello en el plazo de 5 días.

2.- Al excluir la ley toda participación del Juez de Policía Local en el procedimiento administrativo, pues pagada la multa no existe causa, produce situaciones que determinan que la ley *no sea igualitaria para todos los denunciados*, en especial, con grave perjuicio para el sistema de eliminación del mal conductor por la vía de la suspensión y acumulación de infracciones, pues no se registra la infracción grave o menos grave de la que es autor el infractor que paga anticipadamente la multa.

Es un hecho comprobado que un porcentaje no menor del 96 % de los accidentes del tránsito tienen su origen en fallas humanas.- Es también un hecho comprobado que el autor de las infracciones causales de estos accidentes son conductores reincidentes en infracciones gravísimas, graves y menos graves, a la ley N ° 18.290.-

En este punto, la ley establece una discriminación que, al fundarse sólo en la posibilidad de pagar la multa anticipadamente, produce una distinción que frente a la finalidad de ordenar el tránsito por la vía de suspender o cancelar la licencia, se aparta del principio que exige suspender o eliminar al mal conductor que completa un determinado puntaje o un determinado número de infracciones. En

otros términos, la discriminación *no es razonable* , porque no lo es excluir a un grupo de conductores por un motivo que nada tienen que ver con el ser o no autor de infracciones y con ello, *pasa a ser arbitraria*.

Tal principio, por otra parte, es uno de los factores que preocupa el Ministerio de Transporte si se observa que en el Diario el Mercurio del día Lunes 18 de Junio de 2001, aparece una información de primera pagina, que expresa que se establecerá un sistema de puntaje por infracciones. destinado a hacer efectiva la suspensión de licencia y, finalmente, que puede llegar a su cancelación.

3.- La aplicación práctica del artículo 22 de la Ley por Carabineros, no distingue entre denuncias pagadas dentro de los 5 primeros días o aquellas no pagadas, pues todas las denuncias las hace llegar al tribunal a las 24 horas de producido el hecho denunciado y el hecho que el Juez no tenga información de quienes pagaron la multa o no - en especial en aquellos tribunales en que la licencia se encuentra materialmente en una oficina o departamento separada por corresponder a varios juzgados – puede provocar situaciones de errores en el tribunal por el envío de notificaciones de sentencia dictadas en rebeldía de quien pagó la multa y no requería ir al tribunal o podría dictarse una orden de arresto indebida, por error en la comunicación de Tesorería al Tribunal y finalmente, problemas con las devoluciones de vehículos retenidos que solo deben ponerse a disposición del tribunal cuando exista causa, al no pagar la multa el infractor dentro de quinto día.

B.- En relación con las modificaciones del artículo 3 ° y 23 de la Ley N° 18.287, reemplazados por la Ley N° 19.676:

Objeciones jurídicas a las nuevas normas de procedimiento:

Resulta irrefutable que la ley N° 19.676, al reemplazar los artículos 3 y 23 de la Ley de Procedimiento ante los JPL, ha establecido un sistema que se inicia como jurisdiccional, pues entrega el conocimiento de la denuncia a un Tribunal, que debe dictar sentencia escuchando al denunciado, o en su rebeldía, lo que , además, aparece claro por el hecho que la ley señala para la notificación por carta certificada, la posibilidad de solicitar al Tribunal la nulidad por falta de emplazamiento.

1.- Inconstitucionalidad de la norma por infracción al art. 73 de la Constitución Política de *la República de Chile*

El precepto citado es claro en radicar en el Poder Judicial , incluso en los tribunales especiales no integrantes del Poder Judicial – según se infiere de su inciso tercero que regula el requerimiento de la Fuerza Pública para hacer cumplir sus resoluciones, - la facultad de juzgar las causas civiles y criminales, resolverlas y *ejecutar lo juzgado.*

Sin embargo, las modificaciones de la ley N ° 19.676 desarrollan un procedimiento judicial sólo hasta la sentencia que se dicta, pues con posterioridad el Juez carece de toda atribución o facultad para hacer cumplir lo juzgado, toda vez que se saca de la esfera jurisdiccional para encargarse a un ente administrativo – en la especie una entidad particular con fin de lucro - el llevar un Registro de Multas no pagadas. Tan claro es lo dicho, que ni siquiera el Juez ordena la comunicación a dicho Registro, pues se radica en el Secretario del Juzgado de Policía Local.

2.- Infracción del numerando 26 del artículo 19 de la Constitución Política de la República:

Resulta de todo punto evidente que al establecer un sistema de notificación fundado exclusivamente en ficciones, se desnaturaliza lo esencial de la norma del debido proceso y que consiste que la persona a quien se imputa una infracción o delito, tenga conocimiento real de la existencia del juicio. Estas ficciones son las siguientes:

a.- Utilización de un sistema de emplazamiento del denunciado que carece de seguridad jurídica:

En el caso de las denuncias efectuadas por escrito al infractor que no se encuentra presente (empadronados), debe ser emplazado el propietario - quien es responsable de la infracción, según lo dispone el artículo 175 de la Ley N º 18.290 -, a menos que éste acredite quien era el conductor o que la tenencia del vehículo era de un tercero, en virtud de cualquier acto jurídico idóneo para ello.

Ahora bien, una de las modificaciones establecidas por el nuevo sistema es reemplazar la notificación personal o por cédula por la notificación por carta certificada dirigida al domicilio registrado por el propietario al momento de inscribir la adquisición de su vehículo en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.-

Tal sistema de notificación para efectuar el emplazamiento se funda solamente en ficciones:

- La primera ficción radica en el hecho que la carta certificada se dirige a un domicilio registrado por el propietario, al momento de adquirir el vehículo, *sin que tenga obligación alguna de actualizarlo.*

Además, en los casos de transferencia de vehículos - especialmente a través de establecimientos de compraventa de vehículos- no existe seguridad jurídica alguna que se hubiere inscrito la adquisición del vehículo por el nuevo

propietario, sea porque el vehículo es recibido en pago de otro y se demora su venta, sea porque el nuevo comprador no inscribe o se demora en hacerlo.

- La segunda ficción radica en el hecho que no existe seguridad jurídica que correos hubiere entregado la carta en el domicilio correspondiente, lo que determina que no se cumpla la garantía constitucional de dar a conocer la existencia del juicio a quien se le imputa una infracción, para que pueda hacer efectivo su derecho a ser escuchado .*En otros términos, la ley al establecer este sistema ficto, desnaturaliza la esencia de la garantía constitucional que* exige el conocimiento real del imputado *de la existencia del juicio con el objeto de que pueda hacer valer su derecho a ser escuchado, lo que vulnera el numerando 26 del artículo 19 de la Carta Fundamental.*

C.- En relación al artículo 24 de la Ley N° 18.287, modificado, que crea el Registro de Multas no pagadas:

La creación de este Registro presenta los siguientes defectos:

1.- La inscripción en el Registro de Multas no pagada se efectúa respecto del vehículo .-:

La inscripción en el Registro de Multas No Pagadas pretende radicar en el vehículo , no en la persona, la responsabilidad infraccional y carece de efectividad- atendido el sistema de responsabilidad infraccional que establece nuestro ordenamiento jurídico - si se observa que desde el punto de vista sustantivo, *- de acuerdo a la responsabilidad infraccional establecida en el artículo 175 de la Ley N º 19.290 - podrá* no coincidir el responsable jurídico de la infracción con el propietario del vehículo . *Tal situación se produce en casos en que existan contratos de arrendamiento del vehículo, de leasing, contratos de*

trabajo de conductores y cualquier acto jurídico que otorgue la tenencia de un vehículo V.GR: contrato de promesa de compraventa que entrega de inmediato la tenencia del vehículo y posteriormente la compraventa no se perfecciona.

En estos casos, - mediante la utilización de contratos , reales o simulados -, se puede eludir la responsabilidad infraccional y provocará respecto de la inscripción en el Registro de Multas No Pagadas (trámite administrativo y no jurisdiccional) recursos de protección *y de nulidad de la inscripción, pues el efecto de esa inscripción es impedir el pago del permiso de circulación, privando al dueño del uso de su vehículo.*

D.- Objeciones prácticas del sistema de notificación por carta certificada incorporado a los artículos 3° y 18 de la ley N° 18.287 por la ley N° 19.676:

El nuevo sistema creado provoca la impunidad *al establecer el emplazamiento por carta certificada y al mismo tiempo eliminar las facultades del juez de decretar por vía de sustitución y apremio la reclusión nocturna para el infractor.*

En efecto, consta de las estadísticas del 4º Juzgado de P.L de Santiago que durante los meses de abril y mayo del presente año se devolvió un porcentaje promedio diario de 35 % de las cartas certificadas enviadas que citan al denunciado para ese mismo día, porcentaje que en algunos días supero el 60 % de las cartas enviadas.

Ello determina que no existiendo emplazamiento del denunciado ni otorgándose la posibilidad de notificar en forma real, personalmente o por cédula, deba dictarse sobreseimiento en la causa por falta de emplazamiento.

Ninguna fiscalización puede sustentarse en un procedimiento que provoque -por el sistema de notificación ,- que tal porcentaje de denunciados queden en la impunidad.

Si a ello se agrega el hecho que un porcentaje de cartas certificadas entregadas en el domicilio de quien figura como propietario inscrito, no corresponde a quien es el actual dueño del vehículo por haberlo vendido quien figura como propietario inscrito, se producirá el que se dicte una sentencia en rebeldía y posteriormente se notifique, en contra de quien no es la persona que debió se emplazada, lo que provocará la posterior solicitud de nulidad procesal por falta de emplazamiento pedida por el nuevo propietario.-

2° .- Necesidad de reponer la notificación por cédula en la primera notificación del infractor en las denuncias por escrito (empadronadas) .-

Es un hecho comprobado que el nuevo procedimiento es de tal modo ineficaz por fundarse en ficciones que carecen de seguridad y a los defectos de la ley procesal frente a las normas sustantivas que establecen la responsabilidad infraccional, que provocará un claro desprestigio del sistema, pues la fiscalización no dará resultados que permita ordenar el tránsito al permitir alegar diversos resquicios en materias tales como estacionamientos, parquímetros, respeto de señalizaciones y, en general, todas aquellas que se denuncian por el sistema de "empadronados".

Tal situación se producirá, además, porque el Juez que dictó la sentencia carece de imperio para exigir el cumplimiento de ella.

Todo lo anterior, lleva a la necesidad de reponer la notificación personal o por cédula al propietario o al tenedor del vehículo, en su domicilio comprobado, sujeta a los siguientes requisitos:

a.- Debe efectuarse por funcionarios municipales designados por el Juez a quienes les será aplicable lo establecido en el inciso final del articulo 8 ° de la

ley N 18.287, y si la municipalidad respectiva proporcionara la movilización los derechos establecidos en dicho inciso no podrán ser superiores al 30 % del Arancel de los Receptores Judiciales. En los lugares rurales apartados, por Carabineros de Chile.

b.- Para efectuar la notificación no habrán días inhábiles y la hora hábil será desde las 07,00 horas hasta las 21 horas.

c.- La notificación se efectuará una vez comprobado por el Ministro de Fe que el domicilio en que es buscado el notificado corresponde al establecido en el proceso.

3 °.- Reponer las penas alternativas de reclusión nocturna y de trabajos en beneficio de la comunidad solo para el caso que la notificación de la citación al propietario o a quien este hubiere individualizado como conductor o tenedor del vehículo, sea efectuada por cédula o cuando efectuada la notificación por carta certificada existe en el proceso acreditado el domicilio del denunciado.

Esta comprobado por la práctica que sólo un porcentaje del 20 % de los denunciados por partes empadronados concurre a la audiencia cuando es notificado, considerando la notificación por cédula que en el procedimiento antiguo efectuaba el tribunal.

Asimismo, está comprobado por la práctica que debidamente emplazado un propietario en el caso de denuncias empadronadas, dictada la sentencia en su rebeldía y notificada, sólo paga frente al despacho de una orden de arresto para reclusión nocturna.

Creemos que para corregir los vacíos de la Ley N ° 19.676 es necesario reponer la orden de arresto solamente en aquellos casos en que el propietario, conductor o tenedor del vehículo haya sido debidamente emplazado .-

4° Establecer la responsabilidad solidaria del propietario y del tenedor del vehículo en el pago de la multa.

Teniendo en cuenta que el propietario inscrito de un vehículo tiene respecto de su adecuado uso responsabilidades con la comunidad y que, en todo caso, crea un riesgo para la integridad y bienes de las personas y que, además, debe emplearse cumpliendo con las normas que establece la Ley de Tránsito, en razón de la necesidad del adecuado uso de las vías, constituye un principio ético aceptado que , el legislador puede , en todo caso, establecer que exista responsabilidad solidaria del propietario inscrito con el tenedor del vehículo, respecto de las infracciones que este último cometa.

Por otra parte hay organizaciones y personas que utilizan uno o más vehículos para desarrollar sus actividades comerciales o de prestación de servicios que les otorgan utilidades y beneficios, quienes, con el objeto de obtener mayores utilidades, se organizan de manera de eludir la responsabilidad infraccional por la vía de establecer una estructura que permite el uso real o aparente de terceros que tienen la calidad de tenedores de vehículos.

En la hora actual cada vez es mayor la simulación de contratos de promesa de compraventa de vehículos con entrega del mismo, de arrendamiento, de contratos de trabajo , destinados a eludir la responsabilidad infraccional. Constituye, una necesidad real el consagrar tal responsabilidad solidaria para el caso de las denuncias por el sistema escrito o empadronado de simples infracciones de tránsito.

E.- En relación al artículo 2° de la ley N° 19.676, que modifica el artículo 4° de la ley N° 18.290, en materia de detección electrónica, (fotorradares):

La ley vigente legalizó el uso de sistemas electrónicos de detección de infracciones, para los casos en que se utiliza en el sistema de denuncias por escrito no encontrándose presente el infractor (empadronados), por las municipalidades a través de inspectores municipales.

Es un hecho notorio - que ha aparecido en la prensa - que tal sistema sólo se ha utilizado para recaudar recursos para las municipalidades y sin ningún interés real de ordenar el tránsito y prevenir accidentes. Asimismo, las empresas que intervienen como contratistas del sistema han llegado a ofrecer y a ejecutar en determinados juzgados de policía local casi la totalidad de las labores que son propias del tribunal, tales como las resoluciones que dicta el juez, las cartas certificadas que se envían.

Existen municipalidades en que se han enviado al tribunal hasta 500 denuncias diarias, lo que ningún Juzgado con medios propios y aún computarizados , puede procesar y notificar dentro del plazo de 45 días que la ley establece.

Por otra parte, se ha publicado en la prensa que las empresas que ofrecen servicios de sistemas electrónicos de control de infracciones del tránsito, se encontrarían de acuerdo para repartirse el mercado y denuncias de corrupción , al menos en un Juzgado determinado de la Región Metropolitana, que el juez titular debió denunciar .

LA MOCIÓN TIENE LAS SIGUIENTES FINALIDADES:

1.- Perfeccionar el sistema de pago anticipado en las denuncias efectuadas personalmente al infractor (faltas graves, menos graves y leves con retención de licencia, manteniendo la rebaja del 25% del monto de la multa) sujetándose a los siguientes principios:

a.- Establecer un procedimiento que sea simple, expedito para todos los que intervienen en él y que facilite el pago al infractor, con la ejecución de prácticamente un único trámite y sin dejar su domicilio.

b.- Un procedimiento que esté bajo el control del juez de policía local a fin de que sea justo, igualitario y permita la fiscalización real de la denuncia y de los funcionarios que intervienen en el sistema, para corregir los errores que se comenten .-

El juez de policía local al tener el control del procedimiento, permite:

-8 que se revise si la multa pagada corresponde a los hechos denunciados y a la suma que la ley fija como multa, de manera que puedan corregirse los errores de pago en exceso o menores.

-9 Permite que se comunique al Registro de Conductores de Vehículos Motorizados la infracción, para inscribirla en dicho registro, a fin que el sistema de suspender o eliminar al mal conductor sea igualitario para todos los chilenos.

-10 Permite que los vehículos retenidos por Carabineros puedan ser puestos a disposición del juez y efectuado el pago, el juez podrá ordenar su devolución, de acuerdo a las normas legales correspondientes.

Para desarrollar este procedimiento, se propone sustituir la norma en vigencia estableciéndose los siguientes elementos:

a.- No se retira la licencia al conductor infractor en los casos de infracciones graves, menos graves y leves, exceptuados los casos de conductores titulares de licencia clase A.-.

b.- Se permite el pago de la multa rebajada en un 25% entregando en el Tribunal o remitiendo un vale vista o cheque nominativo personal del infractor a nombre del Tesorero Municipal que corresponde al Juez de Policía Local que conoce de la

infracción. Si se encontrare el infractor en una ciudad distinta, podrá enviar el documento de pago mediante carta certificada dirigida al juzgado de policía local respectivo o mediante exhorto entregado al juzgado de policía local de la localidad de su domicilio.

c.- El plazo para este pago será hasta el día anterior al de la citación al Juzgado de Policía Local y respecto de los conductores con licencia clase A, hasta el día de la audiencia.

d.- Este procedimiento - que se propone en el texto de la moción – constituye un avance de modernización que a la fecha de la dictación de la ley N ° 18.287 era imposible de implementar, debido a que los sistemas informáticos no se encontraban desarrollados en Chile y hoy en día resulta de toda facilidad, sin un gran costo, ubicar a las personas si el domicilio registrado en su licencia de conducir o en su cédula de identidad no correspondiera al último domicilio.

Tales finalidades se cumplen con las letras a) y b) del artículo 1° del proyecto.

2.- Modificar el procedimiento de las denuncias escritas, no encontrándose presente el infractor (empadronados), en los siguientes puntos:

a.- Reponer el sistema de notificación por cédula al propietario del vehículo en que se cometió la infracción, utilizando a funcionarios municipales designados por el Juez, que en calidad de receptores actúen cumpliendo los requisitos que el texto legal señala. Sólo en aquellas zonas rurales, apartadas del juzgado de policía local respectivo, podrá utilizarse a Carabineros de Chile.

b.- Reponer las penas alternativas del pago de la multa, tanto por el contenido social de las mismas, como por la necesidad de establecer un procedimiento que sea realmente efectivo.

c.- Mantener el Registro de Multas no pagadas sólo respecto de aquellas sentencias que se comuniquen por no haber sido posible la aplicación de las penas alternativas que la presente moción reponen.

Tal finalidad se cumple con las letras c) y d) del proyecto.

MODIFICACIONES QUE SE PROPONEN A LA LEY N° 18.290, LEY DE TRÁNSITO:

Esta moción propone, en su artículo 3º diversas modificaciones a la ley N° 18.290, que pueden agruparse de la siguiente forma:

1.- Modificar el sistema de denuncias en que la infracción se detecta por medios electrónicos, radicando esta atribución exclusivamente **en Carabineros de Chile en la forma y con los medios que se señalan.**

2.- Modificaciones que tienen por objeto establecer el cumplimiento de la obligación de mantener el domicilio del propietario actualizado en el Registro de Vehículos Motorizados.

3.- Establecer nuevos límites de velocidad máxima y,

4.- Modificar la calificación de las infracciones de velocidad, atendiendo a los márgenes de exceso en relación a la máxima permitida.

Las modificaciones señaladas, en lo que respecto al primer grupo, tienen por objeto resolver definitivamente el problema de manera que sólo se admita que Carabineros de Chile y con medios de detección electrónica que sean solamente de su propiedad plena y no sujeta a condición, puedan detectar y denunciar las infracciones de velocidad y otras, con dichos instrumentos, como hasta la fecha lo hace , denuncias que deberán tener el carácter de denuncias personales del conductor infractor presente.

La ventaja de adoptar esta solución radica en el hecho que existirá una sola clase de denuncias por velocidades y luces rojas, de manera que la ley se aplica igualitariamente para todos los infractores, pues en el sistema actual que se modifica, aquellas personas que como propietarios responden de la infracción, no son inscritos en el Registro Nacional de Conductores.

Por otra parte, se cumple a cabalidad con la norma constitucional y la legislación vigente que dispone que el orden y la seguridad en la vía pública corresponde esencialmente a Carabineros de Chile y, obviamente, la prevención de accidentes por a través de la fiscalización y mantención del orden del tránsito para velar por el adecuado uso de las vías, debe corresponder a Carabineros y no, en este caso, a inspectores municipales que inicialmente se crearon para velar por el cumplimiento de las ordenanzas locales.

Además, las modificaciones señaladas tienen, por objeto el perfeccionar el sistema del Registro de Vehículos Motorizados, con el propósito de facilitar el emplazamiento del propietario del vehículo cuando la denuncia corresponde a un conductor que se desconoce por no encontrarse presente (empadronados).

Las modificación propuesta en el número 2, para aumentar el límite de velocidad, tiene su fundamento en el hecho que constituye una necesidad que impone el bien común, tanto para facilitar el mejor uso de las vías como para combatir la contaminación en Santiago, el que los márgenes de velocidad se aumenten.

En efecto, el precepto base que regula la velocidad es el concepto de una velocidad razonable y prudente, atendida las condiciones del momento, que señala el artículo 149 de la ley N° 18.290 y los límites máximos de velocidad se fijan en razón de que el legislador está interesado en establecerlos atendidas las condiciones generales, objetivas de la infraestructura vial y de los elementos de seguridad de los vehículos, entregando al conductor una norma que este debe aceptar.

Sin embargo, constituye un elemento esencial para el respeto de la ley, que ésta contenga normas que sean aceptadas como racionales por los obligados a cumplirlas, lo que no ocurre con los límites máximos que actualmente contiene la ley, pues ellos están obsoletos.

En efecto, dichos límites se establecieron en el año 1983, cuando se discutió y aprobó la ley N° 18.290, que entró a regir en el año 1985, época en que la infraestructura vial chilena no disponía de ninguna autopista y la infraestructura urbana era deficiente en materia de señalización, semaforización y demás elementos que integran el complejo vial.

Asimismo, los vehículos no contaban con las medidas de seguridad y los elementos técnicos con que ahora están equipados, lo que determina que el límite máximo de 100 km/hr para zona rural sea en el concepto general de los usuarios de las vías, difícil de aceptar, por no corresponder a la realidad actual.

Asimismo, tampoco de aceptación general el límite máximo de 50 km/hr en vías urbanas con un único sentido de tránsito.

Por otra parte, no constituye justificación alguna la persistencia inexplicable con que algunos organismos técnicos insisten en mantener tales límites obsoletos fundados en la seguridad para evitar accidentes, toda vez que en las estadísticas de Carabineros, de la causa basal del accidente, la velocidad ocupa el 6° lugar de importancia.

3.- En lo concerniente al punto 3°, teniendo en cuenta que si bien la velocidad está en 6° lugar de causalidad de accidentes del tránsito, es preciso reconocer que los efectos de los mismos están en relación directa con el peso de los vehículos y la velocidad con que ellos transitan, pues a mayor peso y mayor velocidad, el accidente causa mayores estragos. Ello obliga a que en los límites de velocidad, deba establecerse una diferencia atendida la categoría o peso del vehículo y en la calificación de la infracción, establecer la mayor o menor gravedad de la misma, de acuerdo con el exceso de velocidad en que se incurra.

PROYECTO

Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley N° 18.287:

a) Agrégase al inciso segundo del artículo 3° de la Ley N ° 18.287, el siguiente párrafo: “En el caso de infracciones graves, menos graves y leves a las normas de tránsito o de transporte terrestre cuando la citación fuere hecha por escrito al infractor presente, el Carabinero no retendrá la licencia de conducir, con exclusión de los casos de conductores titulares de licencia clase A Profesional, debiendo indicarse, además de las menciones señaladas en el artículo siguiente, claramente los hechos y si fueren varias las infracciones, aquellos que correspondan a la más grave.“;

b) Reemplázanse los incisos tercero y cuarto del artículo 22 de la Ley N° 18.287, por los siguientes:

“Todo conductor, con exclusión del titular de la licencia clase A, Profesional, que fuere denunciado personalmente a un Juzgado de Policía Local en la forma establecida en el artículo 3°, como autor de infracción o contravención grave, menos grave o leve a la Ley de Tránsito , cuando en el hecho no existieren lesiones o daños, podrá eximirse de concurrir al tribunal en cumplimiento de la citación que se le hubiere practicado, si acepta la infracción y la imposición de la multa.

“Se entenderá que el denunciado la acepta por el sólo hecho de pagar la multa, rebajada en un 25 % del monto que establece la ley para la categoría de infracción cometida. La multa deberá pagarse a más tardar el día anterior al de la citación, mediante vale vista bancario, cheque de una cuenta personal del denunciado, ambos emitidos nominativamente al Tesorero de la Municipalidad que corresponda al Juzgado de Policía Local de la citación, que podrá ser enviado a este tribunal por carta certificada, exhorto de Juzgado de Policía Local del domicilio del denunciado, o entregado en la Secretaría del Juzgado, en todos los casos junto a la boleta de citación respectiva. El Juez deberá emitir la orden de ingreso de la multa y enviar el documento de pago al Tesorero Municipal de inmediato y archivará la causa, a menos que exista un pago indebido por error notorio del denunciado o de la calificación de la infracción. En cuyo caso podrá citar al infractor a fin que efectué el pago íntegro. Asimismo, el Juez comunicará al Registro Nacional de Conductores la infracción para los efectos de su anotación.

“Los conductores titulares de licencia clase A Profesional, tendrán derecho a la rebaja del 25 % señalada en el inciso anterior, si pagaren la multa hasta el día de la citación al Juzgado competente o por exhorto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°.".

c) Intercálanse los siguientes incisos cuarto y quinto al artículo 3° de la Ley 18.287, pasando los actuales incisos cuarto, quinto y sexto a ser sexto, séptimo y octavo, respectivamente:

“Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, en los casos de denuncia por escrito cuando el infractor no estuviere presente, el juez podrá decretar que la primera notificación al propietario o al conductor o tenedor, que el propietario individualizare oportunamente, se efectúe por cédula, diligencia que será practicada

por un funcionario municipal que el respectivo Juez designe. La notificación podrá efectuarse en el domicilio que conste en el proceso y sólo cuando el Ministro de Fe verifique, por cualquier medio, que el domicilio señalado en el proceso corresponde al notificado, lo que deberá constar en el acta de notificación. Cuando el domicilio en que deba practicarse la diligencia se encuentre en sectores rurales el Juez podrá decretar que la citación sea practicada por Carabineros de Chile.

"Será aplicable al Ministro de Fe que designe el Juez para la notificación señalada en el inciso anterior, lo establecido en el inciso final del artículo 8° de esta ley y si la municipalidad respectiva proporcionare los medios de movilización, los derechos, que serán de cargo de la municipalidad, no podrán exceder del 25 %del Arancel de los Receptores Judiciales.".

d) Reemplazase el inciso quinto del artículo 23, por el siguiente:

"En las denuncias señaladas en el inciso tercero del artículo 3°, el tribunal podrá decretar las medidas de apremio que señala el inciso primero, sólo cuando la citación hubiere sido notificada por cédula al propietario inscrito o a quien éste hubiere individualizado en la oportunidad legal correspondiente, como conductor, comprador o tenedor del vehículo o cuando habiéndosele notificado por carta certificada, existan antecedentes suficientes en el proceso que permitan presumir fundamente que el domicilio del notificado es aquel al que se envió la carta certificada, lo que certificará el Secretario del Tribunal en el proceso. Con todo, si no se hubiere cumplido la orden de arresto, deberá el Juez decretar que se comunique la sentencia al Registro de Multas No Pagadas.".

Artículo 2°.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley N° 18.290.-

A) En el artículo 4°:

1.- Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“Para efectos del inciso anterior, solamente Carabineros de Chile podrá utilizar, actuando en tiempo real, equipos de su propiedad para registrar las infracciones a las normas de tránsito y transporte público.. Dichos equipos se ajustarán a lo dispuesto en los incisos siguientes.";

2.- Sustitúyese el inciso cuarto, por el siguiente:

"Corresponderá al Instituto Nacional de Normalización dictar las normas técnicas a las que deberán ajustarse los equipos a que se refiere el inciso anterior, para que cumplan adecuadamente sus fines.";

3.- Sustitúyese el inciso quinto por el siguiente:

"En todo caso, será condición esencial para operar dichos equipos, que se señalice reglamentariamente, la existencia de los controles de velocidad.";

4°.- Deróganse los incisos sexto, séptimo y octavo

B) Agrégase al artículo 36 el siguiente inciso quinto:

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados y, si fuere persona jurídica, se deberá señalar y mantener actualizada la individualización y número de la cédula de identidad de quien sea su representante legal.";

C) Sustitúyese el artículo 150 por el siguiente:

“Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

a) Vehículos de menos de 2.500 kilogramos de pesos total y motocicletas: 60 kilómetros por hora. No obstante, tratándose de vías que según el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones integren la red vial básica de una ciudad, las municipalidades deberán establecer señalizándolos debidamente, límites de velocidad conforme a las normas de mismo Ministerio. En todo caso, no podrán establecerse límites de velocidad máxima superiores a 70 kilómetros por hora;

b) Vehículos con más de 17 plazas incluido el conductor, buses, camiones de 2.500 kilogramos o más de peso total, y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

c) En los lugares que existan entradas o salidas de establecimientos escolares, ningún vehículo podrá circular a una velocidad superior a 30 kilómetros por hora, durante los períodos de ingreso o salida de escolares. El reglamento establecerá la forma en que será obligatorio señalizar estas zonas durante dicho período.

2.- En zonas rurales:

a) Se establece como velocidad máxima general 100 kilómetros por hora;

b) En caminos pavimentados que dispongan de dos o más pistas en el mismo sentido, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora; no obstante, si no existiera berma, lo que deberá estar señalizado, la velocidad máxima será de 100 kilómetros por hora;

c) En todo caso, los buses no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora;

d) Asimismo, los camiones de 2.500 kilogramos o más de peso total, y

vehículos de transporte escolar no podrán superar los 80 kilómetros por hora.

D) En el artículo 175, inciso tercero, agrégase, sustituyendo el punto final por un punto seguido, la siguiente oración: "Sin embargo, si el conductor o tenedor oportunamente individualizado por el propietario, no fuere habido o no pagare la multa por cualquier causa, se dictará sentencia en contra del propietario.".

F) Derógase el **N°** 3 del artículo 197, y

G) Intercálase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis:

"Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción leve, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 21 a 30 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150 y que será sancionada con una multa de $50.000.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 30 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150 y que será sancionada con una multa de $75.000.", e

H) Sustitúyese el inciso segundo del artículo 201 por el siguiente:

"El propietario de un vehículo que no cumpliere las obligaciones establecidas en los incisos cuarto y quinto del artículo 36 será sancionado con una multa de dos a cincuenta unidades tributarias mensuales. Esta infracción también podrá ser denunciada por el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, fundado en cualquier información oficial que recibiere.".

(FDO.): Evelyn Matthei Fornet.- Andrés Chadwick Piñera.-
Jovino Novoa Vásquez.- Rodolfo Stange Oelckers