



Informe Financiero Sustitutivo

Indicación sustitutiva al proyecto de ley que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las leyes n° 18.287 y n° 18.290

(Boletín 9252-15)

I. Antecedentes

La presente indicación, reestructura la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), desde la idea original, y en su lugar dispone que el Programa Nacional de Fiscalización pase a ser una División de la Subsecretaría de Transportes, denominada División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito.

Esta División será la encargada de controlar, a través de sus inspectores fiscales, el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, sus reglamentos, y las normas de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, en los casos y en las formas que la ley señale, sin perjuicio de las facultades que corresponden a Carabineros de Chile y a Inspectores Fiscales de Obras Públicas.

Asimismo, le corresponderá implementar, supervigilar y fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas que regulen la instalación, operación, publicidad y explotación de los distintos equipos, sistemas y aplicaciones que formen parte de la Red de Dispositivos Automatizados de Tratamiento de Infracciones de Tránsito, establecidos en la presente ley; llevar a cabo el tratamiento de la información visual o audiovisual obtenida mediante dichos dispositivos de conformidad a lo establecido en el reglamento, y ejercer las demás atribuciones señaladas.

Un elemento relevante del proyecto es que este establece, en relación con los dispositivos de captura automatizada de infracciones, que: *“Un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá la metodología de carácter objetiva que determinará la localización y la cantidad de equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito y demás aspectos técnicos. La definición de la instalación de los equipos podrá contar con*



mecanismos de participación de los municipios y de participación ciudadana, en la forma y en los casos que determine el reglamento.” Cabe señalar que, si bien el mensaje del proyecto señala que el objetivo del mismo es disminuir los accidentes de tránsito por excesos de velocidad, generar mayor conciencia vial y salvar vidas; en la ley no queda expresamente establecido que el criterio para instalar y localizar los dispositivos deba, necesariamente, seguir dicho propósito.

En línea con lo anterior, es responsabilidad de dicho reglamento, señalar la cantidad de los dispositivos a instalar. De este modo, el supuesto de la cantidad de dispositivos (cinemómetros) a instalar año a año, que se presenta más adelante en este informe, pudiera variar si el reglamento así lo estableciese.

Otras materias que aborda la indicación son:

1. Se consagra de manera explícita los énfasis en la señalización de los equipos, la transparencia, la fiabilidad técnica y seguridad de las transmisiones electrónicas de la red con principios rectores en materia de seguridad en el uso de la información, que protejan a las personas de los fraudes. Además, se disponen mecanismos de participación en la definición para la instalación de los equipos, incorporando actores como los Municipios en la toma de decisiones.
2. Considerando que los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones son los encargados de fiscalizar el cumplimiento de todas las disposiciones de tránsito terrestre, en el presente proyecto se propone, consecuentemente, facultar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, a través de la Red de Dispositivos de Tratamiento Automatizado de Infracciones, pueda detectar no solo los excesos de velocidad sino también otras conductas como restricción vehicular o el uso de pistas exclusivas para el transporte público, entre otras.
3. Se actuará bajo la lógica de notificación de la infracción a la ley de tránsito y la multa asociada, siendo una instancia no jurisdiccional previa al conocimiento de los hechos por parte de los Juzgados de Policía Local, estableciendo incentivos de descuento para pagar multas cuando se trata de infracciones objetivas, detectadas por la red de radares, evitando con ello llegar a la instancia judicial. Sin perjuicio de que, en consonancia con las disposiciones de la Ley de Tránsito, la comisión de ciertos hechos que, por su especial gravedad pudieren llegar a implicar sanciones más graves tales como la suspensión o cancelación de licencia de conducir, serán denunciados a los Juzgados de Policía Local de modo de que éstos apliquen las sanciones que correspondan.



4. Se resuelven las situaciones que requieren retiro de documentos, y fija ciertas reglas para los Juzgados de Policía Local cuando conozcan reclamaciones de infracciones detectadas por la red de dispositivos.
5. Con respecto a las infracciones detectadas por el Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones, de lo recaudado por las multas pagadas anticipadamente a la División, un 15% de lo recaudado se destinará al Fondo Común Municipal (FCM) y el resto se dirigirá a rentas generales de la nación (Tesorería General de la República).

II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

Gastos

Este proyecto de ley irroga un mayor gasto fiscal en régimen equivalente a \$9.598 millones de pesos. Este gasto considera el personal adicional, los costos de operación y mantenimiento de los dispositivos, y otros costos adicionales.

Para la nueva división se estima un mayor gasto en personal de \$1.276 millones, a partir del sexto año. Este monto considera incrementar la dotación del actual Programa de Fiscalización del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en 68 personas, donde el mayor incremento está dado por la contratación de 42 inspectores fiscales.

Por otro lado, la instalación de dispositivos (cuyo nombre técnico es "cinemómetro") también se realizará en forma gradual, desde el año 2 al año 6, según se indica en la tabla a continuación:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
Incremental Cinemómetros	0	38	47	61	68	78
Total Cinemómetros	0	38	85	146	214	292

Desde el año 7 en adelante no se consideran nuevos dispositivos a instalar. De este modo el costo de instalación de dispositivos cambia con la cantidad de nuevos dispositivos instalados (incremental cinemómetros). En el segundo año, se instala una cantidad de 38 nuevos dispositivos, lo que supone un costo de instalación equivalente a \$1.475 millones de pesos. Esa cifra se sigue incrementando hasta llegar a \$3.256 millones en el año 6, cuando se instalan 78 nuevos dispositivos. Cabe señalar que el primer año considera un gasto de 498 millones dentro del concepto "instalación de dispositivos", pese a que en tal año no se instalan dispositivos, pues se considera un costo de hardware a realizarse el primer año y por una sola vez.



Según lo indicado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el costo de inversión e instalación por un dispositivo asciende a \$33.848.111 pesos y, por otra parte, el costo unitario de mantención es igual a \$548.289 pesos por dispositivo. Cabe señalar que los costos de inversión e instalación se efectúan 1 sola vez por dispositivo (cuando se compra e instala); en cambio, los costos de mantención son anuales y permanentes, y cambian con la cantidad total de dispositivos instalados.

La puesta en marcha del Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito también considera la inversión en software por un monto de \$4.998 millones, a realizarse una sola vez en el año primero. Por otro lado, para la operación y el mantenimiento del sistema se estima un mayor gasto fiscal en régimen de \$6.860 millones.

Finalmente, se consideran \$1.462 millones, en régimen, para otros gastos, los que incluyen oficinas, pasajes, estudios, campañas comunicacionales y call center. Específicamente, se considera un costo permanente equivalente a \$580 millones que corresponde a estudios, y \$726 millones, también permanentes, que corresponden a campañas comunicacionales de educación vial.

De este modo, a continuación, se presenta una tabla con el resumen de los costos por año que irroga este proyecto.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7 y siguientes
Costos Totales	7.210	4.515	6.332	8.561	10.590	12.853	9.598
Gasto en personal	251	504	721	890	1.074	1.276	1.276
Instalación de dispositivos	498	1.475	1.864	2.456	2.794	3.256	0
Software	4.998	0	0	0	0	0	0
Operación y mantenimiento	0	1.074	2.284	3.753	5.260	6.860	6.860
Dispositivos	0	281	605	1.026	1.490	2.023	2.023
Costo de Transmisión	0	337	749	1.279	1.861	2.523	2.523
Costos de envío de cartas certificadas	0	455	930	1.449	1.908	2.314	2.314
Otros costos	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462	1.462

Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.



Ingresos

Esta estimación considera los siguientes antecedentes y supuestos:

- La gradualidad en la instalación de dispositivos descritas anteriormente.
- Cada cinemómetro captura 150 infracciones diarias
- Son válidas sólo en un 50% de las infracciones detectadas por cinemómetro
- Un dispositivo está operativo el 90% de los días del año
- Se asume que las cámaras tienen un efecto disuasivo en nuevas conductas infractores. Producto de la instalación de los dispositivos se reducen las infracciones en un 25% el primer año, y luego el efecto disuasivo crece 0,5% puntos porcentuales al año.
- Las multas pagadas directamente a la División en forma anticipada tendrán un 30% de descuento en su valor. Además, se asume que cuando las presuntas infracciones son conocidas por los juzgados de policía local, es decir no han sido pagadas en plazo anticipado, los jueces otorgan la sanción estipulada en el rango inferior de aquella que corresponda.

Dado lo anterior, un dispositivo debería capturar total efectivo de aproximadamente 18.500 infracciones al año. Lo que en régimen se traduce en un total de 5,2 millones de infracciones anuales.

Adicionalmente, el proyecto de ley establece que los infractores podrán enterar el pago establecido para la infracción de tránsito respectiva con una rebaja equivalente al treinta por ciento, si esta se realiza dentro de los 10 días siguientes a la notificación. La siguiente tabla muestra los supuestos utilizados respecto a la distribución de las infracciones según el plazo de pago y la gravedad de la infracción.

Plazo de pago	Gravedad de la infracción			Distribución según plazo de pago
	Hasta 10 km/hr	11 a 20 km/hr	Más de 20 km/hr	
Cancela antes de 10 días hábiles	49%	17%	1%	67%
Desde el día 11 en adelante	24%	9%	0,30%	33%
Distribución según gravedad de la multa	73%	26%	1%	100%

Por otra parte, a continuación, se señala el valor de las multas según nivel de gravedad de la infracción:

Menos grave	Grave	Gravísima
Hasta 10 km/hr	11 a 20 km/hr	Más de 20 km/hr
0,5	1	1,5

Valores en Unidades Tributarias Mensuales (UTM)



Entonces, considerando la distribución según gravedad de la multa y las multas respectivas establecidas por el proyecto, por cada infracción efectivamente detectada y multada, se espera recaudar 0,63 UTM.

Se estima una recaudación del sistema de \$91.074 millones a partir del sexto año. De los fondos recaudados por el Sistema de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, \$54.433 serán transferidos a la Tesorería General de la República, y \$ 9.606 se destinan al Fondo Común Municipal. Por su parte, los \$27.035 millones correspondientes al concepto de recaudación por pagos no anticipados, también ingresan al Fondo Común Municipal, puesto que son multas impuestas por los juzgados de policía local.

De este modo, a continuación, se presenta una tabla con el resumen de los ingresos estimados por año que se producen gracias al proyecto.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7 y siguiente
Total de ingresos recaudados	0	12.148	27.008	46.106	67.164	91.074	91.074
Recaudación por pagos	0	8.542	18.991	32.420	47.226	64.038	64.038
Transferidos a la Tesorería	0	7.261	16.142	27.557	40.142	54.433	54.433
Transferidos al FCM	0	1.281	2.849	4.863	7.084	9.606	9.606
Recaudación por pagos no anticipados	0	3.606	8.017	13.687	19.938	27.035	27.035

Valores en millones de pesos corrientes a julio de 2018.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de ley irrogará un mayor gasto fiscal en régimen de \$9.598 millones y un mayor ingreso fiscal en régimen de \$91.074 millones de pesos.

El mayor gasto fiscal que demande la aplicación de esta ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia se financiará con cargo al presupuesto de la del Ministerio de Transportes y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la Partida Tesoro Público. En los años siguientes se financiará con cargo a los recursos que disponga la respectiva Ley de Presupuestos del Sector Público.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 71 GG
Reg. 423 VV
I.F. N°113 / 2013
I.F. N°99 / 10.07.2018



RODRIGO CERDA NORAMBUENA
Director de Presupuestos



Visación Subdirección de Presupuestos:



Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública: