



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA DE DERECHO

**ACUMULACIÓN DE INFRACCIONES A LA LEY DE TRÁNSITO
DESDE LA ÓPTICA DE POLICÍA LOCAL Y DERECHO
CONSTITUCIONAL**

PATRICIO ANTONIO CAMPOS HIDALGO
CRISTIAN IGNACIO SEPÚLVEDA MUÑOZ

Memoria presentada a la Facultad de Derecho de la Universidad Finis Terrae para
optar al Título de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales

Profesora Guía: María Rebeca Ahumada Durán

Santiago, Chile

2018

ÍNDICE

1. Introducción	1
2. Capítulo Primero: De la acumulación de infracciones de la ley de tránsito en particular	3
2.1: Cancelación de la licencia de conducir	18
2.2: De las sanciones aplicables por la configuración de la acumulación de infracciones	20
3.- Capítulo II Segundo: Pugna de la acumulación de infracciones en la ley de tránsito con las garantías constitucionales	22
3.1: Derecho de recurrir del fallo ante el juez o tribunal superior	22
3.2: Seguridad y responsabilidad de la conducción	23
3.3: Posturas del Tribunal Constitucional respecto de la acumulación de infracciones a la Ley de Tránsito a la luz del recurso de inaplicabilidad por inconstitucionalidad	23
4.- Capítulo Tercero III: Tratamiento de la acumulación de infracciones desde la óptica de los juzgados de policía local	50
4.1: Procedimiento general de policía local	50
4.2: Procedimiento especial de policía local	51
5.- Conclusiones	53
6.- Bibliografía	55

Introducción

Dentro de la Ley de Tránsito (Ley 18.290) se encuentra una figura muy importante denominada “Acumulación de infracciones de tránsito”, la cual establece graves sanciones para los conductores que reincidan en lo que se refiera a infracciones graves o gravísimas a la ley en comento. No se puede desconocer que la reincidencia debe, necesariamente, ser castigada como una manera de controlar la conducta contravencional del conductor que circula por las vías de tránsito vulnerando un principio fundamental que se refiere a la conducción con responsabilidad a fin de evitar accidentes que, incluso, pueden afectar la vida humana.

Al respecto, el artículo 165 de la Ley 18.290, establece al efecto: “Toda persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, sin consideración de los derechos de estos o infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecidas en esta ley, será responsable de los perjuicios que de ello provengan”.

En la legislatura nacional e internacional esta idea de sancionar con duras penas al conductor reincidente, han sido reconocidas con diversos tipos de sanciones que incluso pueden acarrear la cancelación de la licencia de conducir.

En Chile, la discusión se ha planteado con relación a la figura de acumulación de infracciones en lo que conlleva a una doble sanción para el conductor respecto de un mismo hecho, lo que según muchos sostienen, esto vulneraría el principio fundamental contenido en el artículo 19 N°3 de la Constitución Política de la República de Chile, lo que hace necesario analizar al tenor de lo establecido por el Tribunal Constitucional.

Además de desarrollar en la primera parte de esta memoria la figura de la acumulación de infracciones en la ley de tránsito y sus elementos configurativos de la misma, posteriormente, se presentará el análisis de diversas sentencias del

Tribunal Constitucional en uno u otro sentido, en cuanto a establecer si el artículo 207 de la Ley de Tránsito es o no inconstitucional.

Bajo el mismo prisma, en el capítulo final se ahondará dentro del procedimiento ante los juzgados de Policía Local, especialmente el artículo 39 y siguientes de la ley 18.287, que trata la forma como dichos juzgados tramitan este tipo de procesos, incorporando algunas denuncias de autoridad interpuestas ante los Juzgados de Policía Local y un expediente para los efectos de que el lector de esta memoria pueda ver la evidencia y el contexto real de la forma en que se tramitan dichos procesos.

Por último, se concluirá con una reflexión respecto de tema y la opinión de los autores al respecto.

Patricio Antonio Campos Hidalgo

Cristian Ignacio Sepúlveda Muñoz

CAPÍTULO PRIMERO

DE LA ACUMULACIÓN DE INFRACCIONES DE LA LEY DE TRÁNSITO EN PARTICULAR

La ley 18.290 en su artículo 207 trata la figura de la acumulación de infracciones, específicamente en su letra b), la cual podría definirse como una figura propia de la Ley de Tránsito que sanciona una infracción especial consistente en la comisión de dos infracciones graves o gravísimas a esta ley, por un conductor, dentro de un plazo de doce meses contados desde la última anotación en el registro de conductores del servicio de registro civil e identificación.

De un análisis general del cuerpo legal referido, podemos establecer que los elementos que componen dicha disposición legal son los siguientes:

1. Que se trate de dos infracciones graves o gravísimas a la Ley de tránsito

Se entiende por infracción de tránsito el incumplimiento de una norma administrativa de circulación de vehículos motorizados que acarrea una sanción establecida por la ley.

La ley 18.290 en su artículo 200 establece una enumeración taxativa que señala cuales son las infracciones graves:

1. Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;
2. Conducir un vehículo con una licencia de conductor distinta a la que corresponda, salvo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 194, el cual se refiere a una sanción especial establecida respecto de conductores que

no cuenten con una licencia profesional determinada, consistente en la pena de presidio menor en su grado mínimo a medio¹;

3. Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 122 (se refiere a adelantar por el lado izquierdo del eje de una calzada de doble tránsito cuando ese lado no esté claramente visible y no se disponga de un espacio libre hacia adelante que permita realizar la maniobra con seguridad y sin interferir con los vehículos que se aproximen en sentido contrario, así tampoco podrá realizarse esta maniobra cuando una señalética o demarcación lo prohíba y, por último, cuando se atraviesa un puente, viaducto, túnel o cruce de ferrocarril o al aproximarse a cualquiera de estos lugares desde una distancia mínima de doscientos metros y cuando se aproxime a la cima de una cuesta o gradiente, o a una curva), en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma²;

4. Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;

5. Conducir un vehículo sin la placa patente;

6. Desobedecer las señales y órdenes de tránsito de un integrante de Carabineros de Chile o las de un inspector fiscal en los procedimientos de fiscalización del transporte público y privado remunerado de pasajeros y transporte de carga;

7. No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el numeral primero del artículo 199, esta norma

¹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 66p.

² Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 43p.

establece la obligación de detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito o ante la señal “pare”³

8. No cumplir con lo dispuesto en el artículo 131 o en el artículo 117, el primero se refiere a personas que conduzcan motocicletas, motonetas, bicimotos o bicicletas, a los cuales se les prohíbe tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en la vía pública⁴; el segundo se refiere a que ningún vehículo puede transitar a menor velocidad que la mínima fijada, pero dentro de los límites fijados, pueden circular a una velocidad inferior a la máxima por su derecha⁵;

9. Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;

10. Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 122, el cual señala que ningún vehículo puede adelantar por el lado izquierdo del eje en una calzada de doble tránsito para adelantar a otro que circula en el mismo sentido, pero puede cuando aquel lado esté claramente visible y se disponga de espacio libre para realizar la maniobra con seguridad y no interferir con los vehículos que vienen en sentido contrario⁶.

11. No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;

³ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 70p.

⁴ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 45p.

⁵ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 42p.

⁶ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 43p.

12. Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los numerales 6°, 7° y 8° del artículo 154, el primer numeral enunciado se refiere a los puentes, túneles, estructuras elevadas y pasos bajo y sobre nivel de las vías públicas, en las cuestas, y en las curvas de los caminos; el segundo numeral señala dentro de un cruce; y el último, establece en las calzadas o bermas de los caminos públicos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido⁷;

13. Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 134 y 135, el 134 señala que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar, carecerá de toda preferencia para ejecutar esta maniobra y deberá respetar el derecho preferente de paso que tengan los otros vehículos que circulen y los peatones a los pasos a ello destinados, que estén o demarcados⁸; y el 135 se refiere al conductor de un vehículo que pretenda virar en una intersección a la derecha, deberá hacerlo tan cerca como sea posible de la cuneta de la mano derecha o del borde de la calzada, si el viraje sale hacia la izquierda, deberá efectuarlo desde una vía de doble tránsito hacia otra vía con la misma característica aproximándose al costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde transita y, después de pasar la intersección deberá entrar a la otra vía tomando el lado derecho de su eje o de la línea central; si efectúa un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito a una de un solo sentido, este deberá tomar previamente el costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde circule e ingresar a la pista más próxima a su viraje y, por último, si el viraje es hacia la izquierda desde una vía de un solo sentido hacia otra de doble tránsito, deberá efectuarse de manera que el vehículo, una vez

⁷ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 50p.

⁸ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 45p.

pasada la intersección, tome el costado derecho del eje o de la línea central de la vía de doble tránsito⁹.

14. Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;

15. Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;

16. Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

17. No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;

18. Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones.

19. Mantener animales sueltos en la vía pública o cierros en mal estado que permitan su salida a ella;

20. No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea;

21. Efectuar servicio público de pasajeros con vehículos rechazados en las revisiones técnicas de reglamento, o respecto de las cuales no se haya cumplido el trámite en su oportunidad;

22. Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener este sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

23. Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

⁹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 45p.

24. Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registren el tiempo, la velocidad y distancia recorrida, o con este en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

25. Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

26. Mantener en circulación un vehículo destinado al servicio público de pasajeros o a transporte de carga con infracción a los artículos 69, 70 y 78 o sin las revisiones técnicas de reglamentos aprobadas o con el sistema de dirección en mal estado, de las que será responsable el propietario. El artículo 69 exige que los vehículos motorizados estén equipados con neumáticos en buen estado y niega la posibilidad de circulación de estos cuando los neumáticos tengan las bandas de rodadura desgastadas o hayan perdido sus condiciones de adherencia al pavimento, ni con reparaciones que afecten la seguridad del tránsito¹⁰. Por su parte, el artículo 70 señala que los vehículos deben tener sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes¹¹. Y, por último, el artículo 78 establece que los vehículos motorizados deben estar equipados, ajustados o carburados de modo que el motor no emita materiales o gases contaminantes en un índice superior a los permitidos¹².

27. Conducir un vehículo con infracción a lo señalado en los artículos 62 o 65. El artículo 62 sostiene que los vehículos motorizados deben cumplir con características de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad,

¹⁰ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 29p.

¹¹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 29p.

¹² Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 32p.

comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el ministerio de transportes y telecomunicaciones, no pudiendo superar los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas, de lo contrario, no podrán transitar¹³. Por su parte, el artículo 65 señala que la carga del vehículo no puede exceder los pesos máximos de acuerdo a las características técnicas del vehículo y deberá estar estibada y asegurada de manera que evite todo riesgo de caída desde el vehículo¹⁴.

28. Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

29. Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

30. Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

31. Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 y en el inciso segundo del artículo 75, el cual expone que los vehículos motorizados están provistos de ciertos elementos como: 1. Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior de este, no pudiendo colocar sobre estos objetos que impidan la plena visual; 2. Limpiaparabrisas; 3. Espejo interior regulable que permita al conductor una retrovisual amplia y los vehículos de carga que hagan imposible una retrovisual, llevaran dos espejos laterales externos; 4. Velocímetro; 5. Parachoques delantero y trasero adecuados y proporcionados que no excedan el ancho del vehículo; 6. Extintor de incendio; 7. Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine; 8. Rueda de repuesto en buen estado y los elementos

¹³ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 28p.

¹⁴ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 29p.

necesarios para su reemplazo, salvo en casos que determine el reglamento; 9. Botiquín que contengan elementos de primeros auxilios y dos cuñas de seguridad en vehículos de carga, locomoción colectiva y transportes escolares y; 10. Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y también de los asientos traseros de vehículos livianos¹⁵ ¹⁶.(pie de página DS 211 de 1991 del min de transportes y comunicación),

32. Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectuó por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento;

33. Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

34. Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en los artículos 116 y 125, El artículo 116 establece que los vehículos deben circular en la vía pública por la mitad derecha de la calzada, salvo: cuando se adelante o sobrepase a otro vehículo que va en el mismo sentido; cuando el tránsito por la mitad derecha de la calzada este impedido por construcciones, reparaciones u otros accidentes que alteren la normal circulación; y en la circulación urbana cuando la calzada este exclusivamente señalizada para el tránsito en un solo sentido¹⁷. El artículo 125 señala normas sobre las calzadas que dispongan de dos o más pistas demarcadas: En el espacio demarcado para una pista, los vehículos

¹⁵ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 30p.

¹⁶ DECRETO SUPREMO 211. CHILE. Normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 18 de Octubre 1991.

¹⁷ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 42p.

circularan uno en pos de otro, no pudiendo hacerlo de forma paralela o en doble fila dos o más vehículos, así tampoco, podrán pasarse unos a otros; el vehículo conducido debe quedar por completo dentro del espacio demarcado y podrá salir cuando el movimiento pueda realizarse a la pista adyacente y en ningún caso pasar esta para entrar de inmediato a la siguiente; en una calzada de doble tránsito demarcada en 3 pistas, los vehículos no pueden conducirse por la pista central, excepcionalmente lo pueden realizar cuando alcancen y adelanten a otro vehículo, cuando viran a la izquierda o cuando la pista central este destinada exclusivamente al tránsito en el mismo sentido en que el vehículo avanza y este así señalizado; y los conductores deben respetar la señalización de las pistas destinadas a encauzar la circulación que en determinada dirección o sentido designen especialmente, así también la que reserve pistas para el tránsito de alta o baja velocidad¹⁸.

35. Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

36. Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir fiscalización;

37. Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

38. Usar los particulares, dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento;

39. Detenerse, tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de las calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados;

¹⁸ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 43p.

40. Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daño o lesiones leves;

41. Infringir lo dispuesto en el inciso final del artículo 75. La infracción a la cual se refiere el enunciado inciso consiste en que los vehículos motorizados están provistos de ciertos elementos como: 1. Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior de este, no pudiendo colocar sobre estos objetos que impidan la plena visual. 2. Limpiaparabrisas. 3. Espejo interior regulable que permita al conductor una retrovisual amplia y los vehículos de carga que hagan imposible una retrovisual, llevaran dos espejos laterales externos. 4. Velocímetro. 5. Parachoques delantero y trasero adecuados y proporcionados que no excedan el ancho del vehículo. 6. Extintor de incendio. 7. Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine. 8. Rueda de repuesto en buen estado y los elementos necesarios para su reemplazo, salvo en casos que determine el reglamento. 9. Botiquín que contengan elementos de primeros auxilios y dos cuñas de seguridad en vehículos de carga, locomoción colectiva y transportes escolares y, 10. Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y también de los asientos traseros de vehículos livianos. Está prohibido también el traslado de menores de 12 años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, salvo aquellos de cabina simple; Los vehículos de transporte escolar deben estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y el uso será obligatorio para todos los vehículos cuyo año de fabricación sea del 2007 en adelante, las mismas obligaciones rigen en relación a los minibuses cuyo año de fabricación sea desde el 2012 en adelante; Los buses que presten servicio de transporte interurbano público o privado de pasajeros, tienen que estar equipados con cinturón de seguridad en todos los asientos y será exigible a todos los buses de transporte público interurbano cuya fabricación sea del 2008 en adelante, misma exigencia a los buses de

transporte privado interurbano pero cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior.

42. No pagar la tarifa en vehículos de locomoción colectiva.

En los casos de las infracciones de los números 14, 16, 18, 21 y 24, si ellas fueran cometidas por un conductor de un vehículo destinado al transporte público de pasajeros o al transporte de carga y que no fuere el dueño, se le aplicará la pena correspondiente a una infracción leve y no se anotará en el Registro Nacional de Conductores, salvo en los casos establecidos en el N° 38 de este artículo.

2. Que dichas infracciones hayan sido informadas oportunamente por el Juzgado de policía local respectivo al Servicio de Registro Civil e Identificación. El artículo 210 de la ley de tránsito crea el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados a cargo del Registro Civil e Identificación, el cual tiene por objetivo reunir y mantener antecedentes de los conductores de dichos vehículos e informar sobre aquellos a las autoridades competentes¹⁹, el artículo siguiente establece las obligaciones del Registro Nacional de Conductores de vehículos motorizados, en primer lugar, debe enrolar a los conductores de dichos vehículos de todo el país, llevando un registro de sus datos personales y las modificaciones que estos sufran, en segundo lugar, llevar un registro de las sentencias ejecutoriadas en que se haya condenado a una persona por delitos, cuasidelitos, faltas, infracciones gravísimas o graves, tipificadas en esta ley y sea que tengan o no licencia para conducir. En tercer lugar, anotar las condenas por los delitos de conducir en estado de ebriedad o conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas. En cuarto lugar, tener un registro de condenas por cancelación o suspensión de la licencia de conductor. En quinto lugar, comunicar al juzgado de policía local respectivo

¹⁹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 78p.

los antecedentes correspondientes para la cancelación o suspensión de la licencia de conductor por reincidencia en infracciones o contravenciones a la ley de tránsito. En sexto lugar, enviar información que sea requerida por los tribunales de justicia, Carabineros de Chile o por los Departamentos de tránsito y transporte público municipal y, por último, otorgar certificados que sean solicitados por los conductores inscritos²⁰. El artículo 212 señala que el registro de vehículos motorizados enrolara a los conductores incluyendo datos esenciales que señala esta ley de forma taxativa, los cuales son: Nombres, apellidos y domicilio del inscrito; número de la cedula de identidad con letra o dígito verificador; señalar la municipalidad que otorgó la licencia de conductor, su clase y fecha; y, respecto de la licencia profesional, esta debe incluir el nombre de la escuela de conductores donde se aprobó el curso respectivo²¹.

Este registro se formará inicialmente con información otorgada de los departamentos de tránsito y transporte público municipal los cuales tienen la facultad de otorgar licencias de conductor conforme a la ley y respecto de aquellos conductores que no posean la licencia para conducir, se abrirá dicho registro con la sentencia condenatoria respectiva²². Los departamentos de tránsito y transporte público municipal al otorgar una licencia de conducir, deben comunicar esto al registro nacional de conductores de vehículos motorizados dentro de cinco días hábiles, así también deben enviar los datos necesarios para realizar la inscripción. Cabe destacar que estos departamentos tienen la obligación de comunicar

²⁰ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 78p.

²¹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 79p.

²² Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 79p.

cualquier otro dato que modifique la anotación de un conductor en el registro²³.

Los Juzgados de Policía Local, los Tribunales de Justicia y cualquier otro Tribunal de la República está obligado a comunicar al registro toda sentencia ejecutoriada que condene a una persona como autor de delitos e infracciones a la Ley 19.925 sobre Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas, así también en lo que respecta a la Ley 20.000 de Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas o que cancele o suspenda la licencia de conducir o que condene a una persona por delitos, cuasidelitos, infracciones gravísimas o graves tipificadas en la ley de tránsito²⁴.

La figura de acumulación de infracciones gravísimas o graves tiene una estrecha relación con el registro nacional de vehículos motorizados, es por ello que en los casos en que se cumplen los presupuestos legales para que opere la suspensión o cancelación de la licencia de un conductor, el Servicio de Registro Civil e Identificación debe informarlo de forma detallada al juez de policía local del domicilio que el titular de la licencia tuviese registrado dentro de dos días hábiles contados desde la anotación de la infracción en el registro²⁵.

El artículo 217 de la ley de tránsito señala que en el registro de las sentencias ejecutoriadas de condenas por infracciones de carácter gravísimas o graves podrán ser eliminadas en el plazo de tres años respecto de las primeras y dos años respecto de las segundas, dichos

²³ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 45p.

²⁴ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 80p.

²⁵ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 80p.

plazos se computarán y podrán hacerse efectivos separadamente para cada una de dichas categorías de infracciones y se contarán desde la fecha de la anotación de la última infracción de la respectiva categoría. Respecto de las demás anotaciones que lleva el registro y que figuren en el registro general de condenas se borrarán siempre y cuando se hayan eliminado las anotaciones prontuariales o del prontuario penal mismo conforme con la ley, esta eliminación se hará mediante una solicitud directa al servicio y este la practicará siempre y cuando se haya hecho un pago previo de un derecho cuyo monto será determinado anualmente mediante un decreto supremo del Ministerio de Justicia. Las anotaciones en comento podrán eliminarse, también, por decreto judicial o resolución administrativa del jefe superior del servicio, fundada por existir un error notorio o por el juez de policía local abogado del domicilio del peticionario, de oficio, o conociendo en única instancia sin forma de juicio de la solicitud de eliminación de una anotación no comprendida en los incisos anteriores y que se encuentre fundada en un error notorio o en causa legal. Al inscribirse en el registro de defunciones del Servicio de Registro Civil e Identificación, el fallecimiento de una persona que tenga anotaciones, estas serán eliminadas definitivamente por el solo ministerio de la ley²⁶.

3. Que no haya transcurrido el plazo de doce meses contados desde la última anotación en el registro de conductores. El artículo 207 de la ley de tránsito señala la facultad que tiene el juez de decretar la suspensión de la licencia de conducir del infractor y específicamente en su letra b) trata sobre los procesos de acumulación de infracciones diferenciando entre el responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas cometidas dentro de los últimos doce meses quien sufrirá la suspensión de su licencia de cuarentaicinco y noventa días;

²⁶ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 80p.

y el responsable de infracciones o contravenciones graves cometidas dentro del mismo plazo señalado anteriormente, a quien se le suspenderá su licencia de cinco a treinta días. Este plazo de doce meses se cuenta desde la última anotación en el Registro de Conductores²⁷.

La ley de tránsito en su artículo 199, señala cuáles son las infracciones graves, en forma taxativa, determinándolos en tres numerales, que son los siguientes²⁸:

1. No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE".

2. Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 194 de la misma ley, que establece la pena de presidio menor en su grado mínimo a medio, a los conductores que no cuenten con una licencia de conductor profesional, requerida para la conducción de determinados vehículos²⁹.

3. Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en los incisos 3° y 4° del artículo 75 de la Ley en comento, el primero prohíbe el traslado de menores de doce años en asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, salvo los que cuenten con cabina simple; y el segundo establece la obligación que tienen los conductores de usar un sistema de retención infantil para niños de hasta ocho años (inclusive), o que tengan una estatura de ciento treinta y cinco centímetros y treinta y tres kilogramos de peso que viajen en los asientos traseros de vehículos livianos, todo esto según las exigencias y calendario que establezca el reglamento. Sin embargo, hay algunos conductores exceptuados de esta

²⁷ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 77p.

²⁸ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 70p.

²⁹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 66p.

obligación, como los servicios de transporte de pasajeros en taxis, en cualquier modalidad³⁰.

4. No respetar la luz roja del semáforo.
5. Conducir vehículo a mayor velocidad de la máxima legal permitida.
6. Conducir sin haber obtenido licencia de conducir.

2.1 CANCELACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

Como se señaló anteriormente, la Ley de Tránsito en su artículo 207, específicamente en su letra b) señala que el juez decretará la suspensión de la licencia de conducir del infractor en los procesos de acumulación de infracciones a quien sea responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas por un periodo de cuarenta y cinco a noventa días y al responsable de dos infracciones o contravenciones graves, por un plazo de cinco a treinta días, ambos casos procederá cuando dichas infracciones o contravenciones hayan sido cometidas dentro de los últimos doce meses contándose desde la última anotación en el registro de conductores³¹.

Los efectos de la suspensión de la licencia de conducir vehículos de tracción mecánica o animal, consisten en la imposibilidad de usarla durante el tiempo de la condena, así también, la inhabilitación para conducir vehículos con las mismas características anteriores, conlleva la cancelación de la licencia de conducir o la imposibilidad de obtenerla. Y sin perjuicio de las multas que procedan y de lo que señalan los artículos 193 y 196 (el primero, se refiere a quien conduzca bajo la influencia del alcohol y ocasionen lesiones leves, menos graves, graves e incluso

³⁰ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 30p.

³¹ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 77p.

la muerte; y el segundo, se refiere a quien conduzca un vehículo en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, sea que se ocasionen daños materiales, lesiones leves, graves, menos graves e incluso la muerte), el juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor cuando este³²:

- a) Es responsable durante el plazo de los últimos doce meses de haber cometido tres o más infracciones o contravenciones gravísimas.
- b) Que el infractor haya sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir tres veces dentro de los últimos doce meses o cuatro veces dentro de los últimos veinticuatro meses.

Si han transcurrido dos años desde que fue cancelada la licencia de conducir, el infractor puede solicitar una nueva al Departamento de Tránsito y Transporte público de la Municipalidad de su domicilio, todo esto en virtud de las normas establecidas en el título primero de la ley de tránsito. No podrá realizar esta solicitud cuando la sentencia condenatoria haya impuesto una pena superior ya que en este caso regirá dicha sentencia. Con respecto a la aplicación de los artículos 193 y 196 de la ley en comento, el juez tiene la facultad de alzar la cancelación de la licencia de conducir cuando hayan transcurrido doce años y aparezcan nuevos antecedentes que permitan determinar que ha desaparecido el peligro para el tránsito o para la seguridad pública que importaba la conducción de vehículos motorizados por el infractor^{33 34}.

³² Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 77p.

³³ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 65p.

³⁴ Ley N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009. 67p.

2.2 DE LAS SANCIONES APLICABLES POR LA CONFIGURACION DE LA ACUMULACION DE INFRACCIONES

La Ley de Tránsito establece de forma taxativa las sanciones que conlleva la configuración de la acumulación de infracciones, a partir de su artículo 199, 200 y eventualmente el 203, para aplicar las sanciones establecidas en el artículo 207 de la Ley de Tránsito, que se refiere exclusivamente a la suspensión y eventualmente a la cancelación de la licencia de conducir del infractor.

En cuanto a la suspensión de la licencia de conductor, el artículo 208 señala que sin perjuicio de las multas que procedan, el juez decretará la suspensión de ésta, en los casos, y por los plazos, que la Ley señala, estos son:

- a. Infracción o contravención gravísima, de 5 a 45 días de suspensión.
- b. En cuanto a procesos por **acumulación de infracciones**, el responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas, cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de cuarenta y cinco a noventa días. El responsable de dos infracciones o contravenciones graves, dentro de los últimos doce meses, la suspensión va cinco a treinta días.

La cancelación de la licencia de conductor, se contempla en el artículo 209, el que sostiene que sin perjuicio de las multas procedentes, el juez decretará la cancelación de la licencia del infractor, en ciertos casos:

- a. Ser responsable por tres veces, dentro de los últimos doce meses, de conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol o ser, responsable por tres veces, dentro de los últimos veinticuatro meses, de conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- b. Ser reincidente, dentro de los últimos sesenta meses, en un cuasidelito de homicidio o de lesiones con alguno de los resultados señalados en el número uno del artículo 397 del Código Penal o por conducir vehículos motorizados o a tracción animal, en estado de ebriedad o con pérdida

notoria de conciencia, debido al consumo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

- c. Ser responsable, durante los últimos doce meses, de tres o más infracciones o contravenciones gravísimas.
- d. Haber sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir por tres veces, dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces, dentro de los últimos veinticuatro meses.

El infractor una vez transcurridos dos años desde la fecha de cancelación de la licencia de conductor, esta ley lo faculta para solicitar una nueva, al departamento de tránsito y transporte público de la municipalidad que corresponda a su domicilio. Con el caso excepcional de una sentencia condenatoria que haya impuesto una pena superior, en cuyo caso regirá esta.

Al infractor que le haya sido cancelada la licencia, y aun así continúe conduciendo un vehículo, será castigado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta quince unidades tributarias mensuales, en virtud del artículo 209 bis de la Ley de Tránsito. Respecto del conductor que hubiese sido sancionado con la suspensión de la licencia y es sorprendido conduciendo un vehículo durante la vigencia de la sanción, será castigado o sancionado con prisión en su grado máximo y multa de hasta diez unidades tributarias mensuales.

CAPITULO SEGUNDO

PUGNA DE LA ACUMULACION DE INFRACCIONES EN LA LEY DE TRANSITO CON LAS GARANTÍAS CONSTITUCIONALES.

3.1 DERECHO DE RECURRIR DEL FALLO ANTE EL JUEZ O TRIBUNAL SUPERIOR.

Surge el problema de acuerdo a una figura especial contemplada en el artículo 40 de ley 18.287, el cual señala en su último inciso: *“No procederá recurso alguno contra las sentencias y demás resoluciones que se dicten en este procedimiento”* (Cancelación o suspensión de la licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracción), es decir, se está negando la posibilidad procesal de impugnar una resolución vulnerando la garantía constitucional que faculta expresamente al afectado para hacerlo, lo anterior de acuerdo a los tratados internacionales ratificados por Chile (Artículo 5 de la CPR), específicamente el Pacto de San José de Costa Rica, en sus artículos 8 letra h) y 25 letra b), el primero, en cuanto al Derecho a recurrir del fallo ante un juez o tribunal superior y, el segundo, a que los estados se comprometen a desarrollar las posibilidades de un recurso judicial.

Esto ha dado lugar a varios recursos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad en cuanto a la acumulación de infracciones se refiere.

Sin embargo, el tribunal constitucional, ha rechazado en varias ocasiones el recurso de inaplicabilidad interpuesto por la acumulación de infracciones de la Ley de Tránsito, basado en los siguientes argumentos:

- a. La existencia de una única instancia no significa que el afectado o condenado pierda sus derechos a un debido proceso. Ya que el imputado o infractor debe comparecer al Juzgado de Policía Local

correspondiente que lo ha citado por una infracción grave o gravísima, con el objeto de formular sus respectivos descargos.

- b. Una vez condenado, el infractor puede deducir el Recurso de Queja del artículo 40 inciso tercero, con la finalidad de obtener la revocación, absolución o modificación de la sentencia condenatoria.

3.2 SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LA CONDUCCIÓN

Asimismo, llama la atención que la figura de acumulación de infracciones de la ley de tránsito podría vulnerar el principio non bis in ídem contemplado en el Pacto de San José de Costa Rica, en su artículo 8 N° 4, en relación al artículo 5 de la Constitución Política de la República. Por cuanto la ley en comento, en su artículo 207 letra b) expone *“Tratándose de procesos por acumulación de infracciones, al responsable de dos infracciones o contravenciones gravísimas, cometidas dentro de los últimos doce meses, la licencia se suspenderá de 45 a 90 días y al responsable de dos infracciones o contravenciones graves, cometidas dentro de los últimos doce meses, de 5 a 30 días.”*

Se desprende de esta norma que se toma una infracción anterior para sancionar una posterior con la suspensión de la licencia de conducir. Es decir que las consecuencias del hecho anterior, que ya fue juzgado, es determinante para la sanción posterior.

3.3 POSTURAS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL RESPECTO DE LA ACUMULACIÓN DE INFRACCIONES DE LA LEY DE TRANSITO A LA LUZ DEL RECURSO DE INAPLICABILIDAD POR INCONSTITUCIONALIDAD

Un fallo del Tribunal Constitucional con fecha 10 de julio de 2012, rechazó un recurso de inaplicabilidad por inconstitucionalidad en el marco del proceso de

suspensión de licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracciones, rol N°348-2011. Esto, respecto del artículo 207 letra b) de la Ley 18.290 y de los artículos 39 y 40 de la Ley 18.287. En este requerimiento se alega que las normas impugnadas contravienen el artículo 19 N°3 de la Constitución Política de la República, es decir, el racional y justo procedimiento en su expresión del principio Non Bis In Ídem (nadie puede ser juzgado y sancionado dos veces por un mismo hecho). Este Tribunal, expuso brevemente características distintivas de la licencia de conductor y señala que la libertad ambulatoria contenida en la Carta Fundamental es el derecho a transitar y movilizarse, mediante vehículos motorizados por vías públicas, al tener esto un rango constitucional consideran totalmente normal que sus contenidos sean desarrollados y concretados vía regulación legal, y por ende, puede establecer condiciones o requisitos para su ejercicio, sin vulnerar esta garantía; como segunda característica, expone que hay condiciones y requisitos habilitantes para conducir en vías públicas, dado que esto involucra riesgos personales y para terceros, es por ello que existen un conjunto de conductas prohibidas para el conductor, establecidas en razón de la garantía y respeto de terceros para la cautela y protección de sus derechos; como tercera característica, respecto de terceros, esta regulación se ha entregado a la autoridad pública, de lo cual se deduce que la licencia de conducir es un acto administrativo autorizante, municipal, habilitante, de vigencia indefinida, de revisión temporal, la cual puede ser otorgada, puede ser no otorgada, suspendida o cancelada en caso de incurrir en las hipótesis consideradas por el legislador. Cabe destacar, además, que este acto administrativo está sujeto a un registro e inscripción del Servicio de Registro Civil e Identificación; como cuarta característica la sanción de suspensión de la licencia de conductor se vincula estrechamente a hechos propios (artículo 170 inciso final de la Ley de tránsito) y tiene un límite temporal fijado por el legislador que va de cinco a treinta días; como quinta característica, señala este tribunal que el legislador considera que el tránsito de vehículos motorizados es una actividad riesgosa, es por ello la existencia de la obligación del contrato de seguro obligatorio de accidentes personales causados por la circulación de estos (artículo 1° de la Ley N° 18.490).

Por ende, se puede concluir de lo anteriormente dicho que esta exigencia tiene como objeto precaver riesgos colectivos. Estas características sobre la regulación del tráfico de vehículos motorizados permiten entender el por qué el legislador regula esta materia donde tiene amplia libertad para su desarrollo, tanto en la práctica como a nivel constitucional.

En relación al principio Non Bis In Ídem, el Tribunal Constitucional, señala que este no prohíbe que una persona pueda ser castigada doblemente por unos mismos hechos si la imposición de una y otra sanción responden a distintos fundamentos; que aunque éste principio no sea reconocido explícitamente a nivel constitucional, se deduce del debido proceso y que, por ende, forma parte del conjunto de derechos que los órganos del Estado deben promover y respetar en virtud de artículo 5° de la Constitución Política de la República donde se reconoce como fuente de esos derechos a la misma Carta Fundamental y a los tratados internacionales ratificados por Chile y que se encuentren vigentes, específicamente el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (artículo 14 N°7) y la Convención Americana de Derechos Humanos (artículo 8 N°4). Dado lo anterior, es admisible que un hecho o conducta pueda vulnerar diversos bienes jurídicos dando génesis a múltiples penas, así se puede ver, que el legislador ha fijado penas principales, penas accesorias, penas penales junto a sanciones administrativas o no penales derivadas o ligadas a una pena penal, y normalmente, la reiteración y la reincidencia constituyen una agravante de la o las penas, cualquiera sea la naturaleza de estas. Dados estos argumentos, se concluye que el legislador tiene libertad para determinar penas a comportamientos negativamente valorados y es él quien otorga herramientas a las instituciones correspondientes y al juez sentenciador para evitar juzgar o sancionar dos veces a una persona por un mismo hecho.

También, se refiere al procedimiento de suspensión de licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracciones de tránsito, el cual busca cautelar un bien jurídico formado por la seguridad vial, la vida e integridad física de las personas, protegiendo preventivamente el complejo integrado de bienes jurídicos dando lugar a un nuevo fundamento. Y que no vulnere el principio Non Bis In

ídem, ya que el fundamento de la sanción y la naturaleza del trámite son distintos a los que lo causan (dos procedimientos infraccionales por cada infracción cometida). La identidad exigida por este principio solo se da respecto de la persona y no en los hechos ni en los fundamentos, así tampoco es una pena desproporcionada, ello queda en evidencia en la historia fidedigna de la Ley 19.495 en su segundo informe de la comisión de transporte del senado, donde la voluntad del legislador es la de rebajar los tiempos de suspensión. Además, la sanción del artículo 207 letra b) está definida y predeterminada dando discrecionalidad al juez de disponer la duración de la suspensión de entre los cinco a treinta días. La suspensión de la licencia de conducir es una consecuencia de varias infracciones que demuestran el incumplimiento de un mínimo esencial que todo conductor debe tener: Respeto por los derechos de terceros puestos en peligro potenciales por conductores que manifiestan un alto nivel de desaprensión y desafección por la norma, y el bien jurídico tutelado no es idéntico al reproche ya juzgado por una conducta específica, sino que es la seguridad de la población que se encuentra en riesgo por la reincidencia en un plazo de doce meses que exige una disuasión legítima que inhiba tales contravenciones. Es por todos estos argumentos esgrimidos por el Tribunal Constitucional, que este optó por rechazar el requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad en comento.

Otro fallo del Tribunal Constitucional, de fecha 26 de noviembre de 2013, respecto de un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad deducido en relación con la causa sobre acumulación de infracciones que conocía el Juzgado de Policía Local de Concón, rol N°3298-2012. En este, se solicita la inaplicabilidad por inconstitucionalidad del artículo 207 letra b) de la Ley de tránsito (por suspensión de licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracciones, dos gravísimas por conducir a exceso de velocidad y, una grave, por conducir hablando por teléfono celular), aduciendo que se infringiría el principio Non Bis In Ídem, la prohibición de presumir de derecho la responsabilidad penal, el principio de tipicidad, la presunción de inocencia y el principio de proporcionalidad.

Como respuesta a esto, el Tribunal Constitucional sostiene sobre el tratamiento de la licencia de conductor, que esta posee características distintivas y señala que la libertad ambulatoria consagrada constitucionalmente es el derecho a transitar y moverse, mediante vehículos motorizados por las vías públicas, es decir, es una libertad constitucional y, por ende, una regulación legal que puede establecer condiciones o requisitos para su ejercicio, siempre respetando esta libertad; que existen condiciones y requisitos habilitantes para conducir en las vías públicas dado que es una actividad a la cual son inherentes riesgos personales y materiales para terceros, es por ello que existen conductas prohibidas para el conductor, la razón de esto, es la garantía y respeto de terceros para la cautela y protección de sus derechos; la licencia de conductor es un acto administrativo autorizante, municipal, habilitante, de vigencia indefinida, de revisión temporal que puede ser perfectamente no otorgada, suspendida o cancelada en el escenario en que se cumplan las hipótesis consideradas por el legislador, además, es un acto administrativo sujeto a registro e inscripción llevado Servicio de Registro Civil e Identificación; la suspensión de la licencia de conductor está vinculada a hechos propios y tiene un límite de tiempo de cinco a treinta días que lo ha establecido el legislador; la conducción de vehículos motorizados es una actividad que el legislador considera riesgosa, es por ello que se ha establecido la obligación del contrato de seguro de accidentes personales causados por la circulación de vehículos motorizados (artículo 1° de la Ley 18.490). En consideración al principio Non Bis In Ídem, señala que el juez sentenciador debe resolver si es que un hecho sometido a un procedimiento de su competencia ya ha sido juzgado, donde debe coincidir: Sujetos, Hechos y Fundamentos. Además, este tiene la prohibición de establecer penas crueles, inhumanas o degradantes.

Respecto del procedimiento de suspensión de licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracciones de tránsito, posee características especiales y es el resultado de procedimientos infraccionales previos que determinan si un hecho da lugar a una infracción a la Ley de tránsito y del procedimiento administrativo donde la infracción debe ser anotada en el registro nacional de conductor de vehículos motorizados a cargo del Servicio de Registro

Civil e Identificación, quien deberá informar al juez de policía local del domicilio que el titular de la licencia tuviese registrado dentro de los dos días hábiles contados desde la anotación en el registro (artículo 206 de Ley de tránsito). En la historia fidedigna del establecimiento de la Ley de tránsito, se estableció que este procedimiento era un trámite sin forma de juicio ante el juez de policía local que de forma rápida y garantizando los derechos del afectado, permitirá hacer efectivas las penas de cancelación o suspensión por reincidencia del titular de una licencia por infracciones graves o gravísimas³⁵ y por consecuencia, se trata de un procedimiento complejo que tiene por objeto la eficiencia de la sanción por el incumplimiento reiterado en el tiempo de doce meses que las normas del tránsito establecen de acuerdo a infracciones graves y gravísimas, por ende, no es un procedimiento que pueda analogarse a los anteriores que lo causan, es por ello, que no puede invocarse como excepción de cosa juzgada respecto de los procedimientos infraccionales. Además, cabe destacar que el legislador en el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local consideró la excepción de cosa juzgada como admisible, pero no aplicable en el procedimiento de suspensión por acumulación de anotaciones, la razón de esto es su naturaleza especial.

Como conclusión, se ha estimado que este es un nuevo procedimiento que tiene por objeto aplicar la sanción por una conducta reiterada de infracción a las normas del tránsito en un periodo de tiempo determinado, de forma afectiva. Las normas que contienen esta sanción y el procedimiento tienen su fundamento en una hipótesis nueva: dos infracciones en un tiempo determinado. Que tiene por finalidad regular la hipótesis de varias infracciones cometidas por el mismo conductor como manifestación de una infracción sistemática a las reglas del tránsito, en función de los bienes jurídicos que protege. Esta reiteración significa un patrón de conducta temerario que el legislador pretende modificar o evitar mediante normas impositivas. Sumado a esto, la seguridad vial, la vida e integridad física como bienes jurídicos son los que el legislador quiere cautelar.

³⁵ Historia fidedigna de la Ley 18.287, Tomo II. Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. Ministerio de Justicia, Santiago, Chile, Febrero de 1987. P.355.

Esgrimidos los argumentos anteriores, el Tribunal Constitucional concluye que no se vulnera el principio Non Bis In Idem, que tampoco constituye una pena desproporcionada, y que el procedimiento de acumulación de infracciones se rige al derecho. Y como consecuencia procede a rechazar la acción de inaplicabilidad por inconstitucionalidad.

Un fallo del tribunal constitucional con fecha 10 de Enero de 2017, acogió el recurso de inaplicabilidad por inconstitucionalidad que impugnó la norma de acumulación de infracciones de tránsito por transgredir el principio Non Bis In Ídem, causa tratada en el Segundo Juzgado de Policía Local de Las Condes bajo el Rol 2099-2-2016.

La magistratura Constitucional expone que existe un mismo hecho (infracción a la Ley de Tránsito por exceso de velocidad), el cual es susceptible de ser valorado como circunstancia agravante de responsabilidad de una segunda infracción similar y sirve de elemento esencial para una nueva sanción. Es decir, el hecho que originó la primera, es constituyente de la segunda. Entonces, dos sanciones sucesivas en el tiempo respecto de un mismo acto reprochable, genera la doble valoración de un hecho sancionado. En esta causa existe una identidad subjetiva, ya que el sujeto afectado es el mismo; e identidad fáctica porque el primer hecho ya sancionado se considera para la imposición de la segunda sanción. También: identidad en el fundamento, dado que el bien jurídico protegido (interés colectivo o realidad social valorada) y las sanciones que se imponen sucesivamente son de igual naturaleza, con mismas funciones.

El Tribunal Constitucional, en esta causa, considera que la persona puede verse afectada por tres sanciones al haber concurrido en dos conductas ilícitas, ello quiere decir que si las infracciones anteriores fueron cometidas dentro del periodo de doce meses, se le impone forzosamente el tercer castigo que es la suspensión de la licencia de conducir. Es por ello, que considera que se infringe el principio del Non Bis In Ídem, en cuya virtud nadie puede ser juzgado ni condenado dos veces por un mismo hecho, que este principio proviene de la dignidad de la persona humana y se encuentra consagrado en el artículo 19 N° 3 de la Carta

Fundamental. En conclusión, el responsable de un hecho delictivo no puede estar expuesto a sufrir más de una sanción o ser objeto de más de una persecución penal. Esta doble condena por un mismo hecho vulnera el principio de tipicidad, ya que no existe una nueva conducta que de génesis a otra sanción, además presume de derecho la responsabilidad penal porque impide al infractor probar en contrario su inocencia dada la inexistencia de la conducta sancionada y no existe una proporcionalidad de las penas, ya que no hay justicia entre conducta y sanción. Este Tribunal también sustenta este argumento en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, específicamente en su artículo 14 N°7 *“Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país.”* Y en el Pacto de San José de Costa Rica respecto de su artículo 8 N°4 que establece: *“El inculpado absuelto por una sentencia firme no podrá ser sometido a nuevo juicio por los mismos hechos.”* Posteriormente, este Tribunal señala que existe identidad subjetiva (el sujeto afectado es el mismo), identidad fáctica (el primer hecho sancionado se ha tenido en consideración para imponer la segunda sanción) e identidad de fundamento (el bien jurídico protegido es el mismo y las penas impuestas en forma sucesiva son de idéntica naturaleza y tienen las mismas funciones).

El Tribunal Constitucional considera que se infringe el principio de proporcionalidad, lo que se ve reflejado en las dos penas de multa impuestas por dos infracciones graves y luego, se suma el suspender la licencia de conducir, sin tener en consideración si las conductas anteriores del infractor o sus antecedentes son de tal peligrosidad que merezcan la sanción de suspensión de la licencia de conducir. Es por estos fundamentos, que el Tribunal Constitucional acoge el requerimiento al concluir que existe una vulneración al principio non bis in idem y al principio de proporcionalidad.

Otro fallo del Tribunal Constitucional³⁶, de fecha siete de junio de 2012, acoge un requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad impugnando el precepto contenido en la letra b) del artículo 207 de la Ley N° 18.290. El presente requerimiento fue acogido con el voto disidente de los Ministros señora Marisol Peña Torres y señores Francisco Fernández Fredes, Carlos Carmona Santander y Gonzalo García Pino, quienes estuvieron por rechazar el requerimiento, fundados en las siguientes consideraciones:

Que, para la mayoría, la acción de inaplicabilidad debe ser acogida puesto que la norma requerida violaría la proporcionalidad de la pena y podría afectar, a la vez, la garantía de la libertad ambulatoria. Otros factores considerados en la decisión son los principios de *non bis in ídem*, el de tipicidad y la prohibición de presumir de derecho la responsabilidad penal del cual se deriva el principio de inocencia.

Como se desprende del estudio del asunto sometido a decisión de esta Magistratura, las razones esgrimidas en esta sentencia para decidir acoger el requerimiento de inaplicabilidad exceden las consideraciones invocadas por el requirente en la presente causa dado que el requirente funda su acción de inaplicabilidad por inconstitucionalidad en la vulneración de una de las manifestaciones del debido proceso, esto es, en la interdicción del *non bis in ídem* prohibiéndose el doble juzgamiento por unos mismos hechos y en la infracción del principio de tipicidad. Son sólo estos elementos los que determinan el horizonte del asunto controvertido.

A juicio de estos disidentes la disposición no merece el reproche constitucional por las razones que detallaremos. El análisis se dividirá en el examen de las consideraciones de la mayoría para acoger el requerimiento (libertad

³⁶ Fallo Tribunal Constitucional del Recurso de Inaplicabilidad por Inconstitucionalidad por Acumulación de infracción a la Ley de Tránsito Rol N° 114.396-02-2011. <http://www.tribunalconstitucional.cl/wp/ver.php?id=2435> [Fecha de Consulta: Enero, 2018].

ambulatoria y proporcionalidad), la evaluación de los argumentos entregados por la parte en su requerimiento que no lograron la mayoría en la causa (*non bis in ídem* y tipicidad) y un breve razonamiento respecto de la presunción de inocencia;

RESTRICCIÓN A LA LIBERTAD AMBULATORIA

Que, en cuanto a la primera cuestión, cabe recordar brevemente algunas características distintivas que posee la licencia de conductor tratadas en las Sentencias dictadas por el Tribunal Constitucional Rol N° 1804 y 1888, (considerandos 11° a 39° y 10° a 39°, respectivamente) en el entendido de que lo que se ventila en el asunto de fondo tiene similares características con el presente caso, esto es, la suspensión de la licencia, medida motivada por la acumulación de anotaciones de infracciones a la ley de tránsito en menos de doce meses. En primer lugar, cabe señalar que una de las manifestaciones de la libertad ambulatoria consagrada constitucionalmente es el derecho a transitar y movilizarse, mediante vehículos motorizados, por las vías públicas. Tratándose de una libertad constitucional “resulta normal que deba ser desarrollada y concretados sus contenidos mediante regulación legal, la cual puede establecer “*condiciones o requisitos para su ejercicio*”, debiendo respetar en todo caso el contenido esencial de esta libertad”.

Que existen condiciones y requisitos habilitantes, agregan, para conducir en las vías públicas puesto que se trata de una actividad con riesgos personales y para terceros. Por tanto, existe un amplio conjunto de conductas prohibidas para un conductor. Lo relevante, más allá del establecimiento de un catálogo exhaustivo de ellas, es determinar la razón de su establecimiento, esto es, la garantía y respeto de terceros para la cautela y protección de sus derechos.

Dado que el respeto a terceros es una variable fundante de la regulación de esta materia, ésta se ha entregado a una autoridad pública y no a la decisión de privados. Por lo mismo, la licencia de conductor es un acto administrativo

autorizante, municipal, habilitante, de vigencia indefinida, pero de revisión temporal, que puede ser perfectamente no otorgada, suspendida o cancelada en caso de acaecer las hipótesis consideradas por el legislador y se trata de un acto administrativo sujeto a registro e inscripción.

En efecto, “desde el reconocimiento constitucional de la libertad ambulatoria aplicada a la conducción motorizada en vías públicas, y teniendo en cuenta los procedimientos administrativos que reconocen determinadas aptitudes en el conductor y obligaciones en la conducción, es que la licencia pueda ser suspendida o cancelada”. La suspensión se encuentra vinculada estrictamente a hechos propios y tiene un límite temporal precisamente establecido por el legislador en el caso de autos (de cinco a treinta días).

Lo afirmado se corrobora por el hecho de que el tránsito de vehículos motorizados es una actividad que el legislador asume como riesgosa, y una expresión de esa asunción es la obligación por él establecida del contrato de seguro obligatorio de accidentes personales causados por la circulación de vehículos motorizados. Efectivamente, el artículo 1° de la Ley N° 18.490 dispone que todo “vehículo motorizado que para transitar por las vías públicas del territorio nacional requiera de un permiso de circulación, deberá estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales a que se refiere esta ley”. El legislador obliga al ciudadano que pretenda circular en vehículo motorizado a contratar dicho seguro, y parece no haber dudas que dicha exigencia constituye un medio razonable y proporcionado para precaver riesgos colectivos en una perspectiva preventiva.

Que estas consideraciones permiten comprender que la regulación sobre el tráfico de vehículos motorizados y la licencia de conductor (otorgamiento, tratamiento, plazos, requisitos, suspensión, revocación, entre otras), dada su naturaleza, deba ser ordenada por el legislador observando todas estas variables y que, en consecuencia, tiene una amplia libertad para su realización y desarrollo en el marco constitucional debido.

Esta amplia libertad del legislador tiene un límite en la propia Constitución. El artículo 19 numeral vigesimosexto impone al legislador la obligación de no afectar los derechos en su esencia cuando un precepto legal regule o complemente las garantías que la norma fundamental dispone, las limite en los casos en que ella lo autoriza o imponga condiciones, tributos o requisitos que impidan su libre ejercicio. No obstante, resulta evidente que conducir un vehículo motorizado en una vía pública no corresponde al ejercicio de una libertad natural sino que la Constitución le otorga cobertura al legislador para resguardar la libertad ambulatoria de todos, especialmente, del derecho de terceros. En tal sentido, la norma impugnada no constituye una afectación en su esencia de la libertad ambulatoria puesto que sus condiciones o requisitos no solo regulan la actividad de circulación de vehículos sino que facilitan a todos el ejercicio de sus libertades.

Siguiendo el razonamiento anterior, el fundamento de la pluralidad de infracciones está orientado a apreciar un disvalor diferente a aquel que incurre en una infracción común de tránsito. La suspensión de la licencia de conducir es un efecto o consecuencia de la pluralidad de infracciones que demuestran el incumplimiento del mínimo esencial que todo conductor debe tener: respeto por los derechos de terceros puesto en peligros potenciales por conductores que manifiestan un alto nivel de desaprensión y desafección de la norma. El legislador se orienta hacia *“el infractor contumaz y perseverante”*³⁷ y el bien jurídico no es el reproche ya juzgado por una conducta específica sino que la variada reincidencia que exige una disuasión legítima que inhiba tales contravenciones.

³⁷ Historia fidedigna de la Ley 19.495, Modifica la Ley 18.290, Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias de conducir. Ministerio de transportes y telecomunicaciones; subsecretaría de transportes, Santiago, Chile, Marzo de 1997. P.623.

Por último, las infracciones cometidas por la requirente y su vinculación a la habitualidad en el uso de vehículos motorizados y su singular ocupación, podría implicar una circunstancia que explique o justifique su comportamiento, pero dicho elemento debe ser evaluado por los jueces de fondo y no es competencia de esta Magistratura hacerlo;

PENA DESPROPORCIONADA

El requirente en autos solicita la inaplicabilidad por inconstitucionalidad del artículo 207, letra b), de la Ley de Tránsito puesto que vulneraría los principios de tipicidad y *non bis in ídem*. Pero, en razón que esta sentencia funda la acogida del requerimiento en la prohibición de exceso o principio de proporcionalidad cabe establecer por qué no se produce el efecto inconstitucional aludido.

En relación al principio de proporcionalidad, en el sentido de prohibición de exceso, este Tribunal ha establecido que la “política criminal se formula y se ejecuta en un determinado contexto social y es producto de las decisiones de los órganos colegisladores que responden a sus demandas. Sin perjuicio de la importancia de la participación que les cabe a las instituciones jurisdiccionales en la aplicación de sus medidas, el contenido de la política criminal no es modificable por los jueces, a excepción de la flexibilidad que la propia ley les otorgue para la fijación de las penas en cada caso concreto. Desde luego, la primacía del legislador para establecer la política criminal está sujeta a límites provenientes del principio de humanidad y de las normas emanadas de él que han sido consagradas en los textos de derecho positivo nacional e internacional. La prohibición de la tortura y de las penas o tratos inhumanos o degradantes, así como las condiciones de dignidad en que los condenados deben cumplir sus penas, representan fronteras nítidas dentro de las cuales se puede mover el establecimiento de la política criminal en cualquier país o

comunidad civilizada. Dentro de tales marcos, se entiende como tolerable la fijación de sanciones de acuerdo a los fines de convivencia establecidos por los órganos legítimos y a los efectos de que su mayor severidad o laxitud, según el caso, resulte más eficaz en el logro de los propósitos propuestos.”

De acuerdo a ello, cabe preguntarse si el legislador, al crear una disposición como la impugnada ha actuado dentro del marco del *principio de humanidad y de las normas emanadas de él que han sido consagradas en los textos de derecho positivo nacional e internacional* y no ha contrariado la *prohibición de la tortura y de las penas o tratos inhumanos o degradantes*. Para ese examen es necesario, en primer lugar, precisar que el procedimiento en el que se aplica la disposición impugnada obedece a un “procedimiento complejo que debe incluir en su análisis constitucional el proceso infraccional y el intercambio administrativo de información definitiva entre los tribunales de justicia y el ente registral”.

En síntesis, éste procedimiento -Título IV de la Ley N° 18.287- es el resultado de procedimientos infraccionales previos que determinan si un comportamiento constituye una infracción a la Ley de Tránsito y de un procedimiento administrativo en virtud del cual la infracción debe ser anotada en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados (en adelante Registro), a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación (artículo 210 de la Ley de Tránsito). Ocurrido lo anterior y en caso que conste en el Registro que existe acumulación de infracciones graves o gravísimas y apareciera que se cumplen los presupuestos para la suspensión de la licencia de conductor, “el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá informarlo detalladamente al Juez de Policía Local del domicilio que el titular de la licencia tuviera registrado, dentro de los dos días hábiles contados desde la anotación de la infracción en el Registro”, después de lo cual, comienza a operar el procedimiento de suspensión dispuesto en el Título IV de la Ley N° 18.287, donde se aplica la disposición requerida de inconstitucionalidad.

Es fácil advertir que el procedimiento en que incide este requerimiento es uno de carácter complejo y no se funda únicamente en la disposición requerida. En efecto, existe un entramado de disposiciones distintas a la requerida que forman parte de este sistema más amplio que genera la sanción de suspensión por acumulación de anotaciones de infracción.

Lo anterior se confirma de acuerdo a la propia génesis del procedimiento, puesto que la propia historia de la ley que lo estableció creó *“un trámite, sin forma de juicio, ante el Juez de Policía Local, que permitirá en forma rápida y garantizando los derechos del afectado, hacer efectivas las penas de cancelación o suspensión por reincidencia del titular de una licencia en infracciones gravísimas o graves”*³⁸. Como se puede apreciar, la propia historia del establecimiento de este procedimiento reconoce que se trata de un “trámite” que permite hacer efectiva la sanción que establezca el legislador -la suspensión en este caso-, por la reiteración de ciertas conductas en un tiempo determinado.

En consecuencia, la estructura que dio el legislador a este “trámite” en que se aplica la norma requerida se funda en varias disposiciones y procedimientos judiciales y administrativos que lo preceden. No cabe analizar la constitucionalidad de la regla sin esta consideración.

Asimismo y en segundo lugar, la disposición impugnada tiene por objeto inhibir la actitud reiterada de contravención de las reglas de tránsito lo que es evaluada negativamente por el legislador, imponiendo una sanción especial si es que la reincidencia se produce en un tiempo determinado (menos de doce meses). Para la imposición de dicha sanción existe un trámite especial, más efectivo, ante el Juzgado de Policía Local del domicilio del infractor.

³⁸ Historia fidedigna de la Ley 18.287, Tomo II. Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. Ministerio de Justicia, Santiago, Chile, Febrero de 1987. P.335.

Llama la atención en esta decisión el hecho que no incluye dentro de los supuestos de su resolución la variable del tiempo, elemento que funda la valoración especialmente negativa que tiene el legislador al configurar la disposición impugnada y que expresamente dispone el artículo 207, letra b), de la Ley de Tránsito, transcrito en la parte expositiva de la sentencia. En efecto, la disposición sanciona a las personas que han cometido dos infracciones graves o gravísimas en los últimos doce meses. Como se verá más adelante, éste factor es uno de los que justifica que la decisión del legislador no sea constitucionalmente reprochable, consideración que se omite por completo.

Desde la perspectiva de la proporcionalidad de la sanción en relación al comportamiento realizado, el tiempo (doce meses) como consideración adicional del legislador a la hora de establecer el artículo 207, letra b), de la Ley de Tránsito es de la mayor importancia.

Efectivamente, el legislador no ha establecido una sanción sin una conducta valorada negativamente, puesto que las normas que contienen la sanción y el procedimiento en que se tramita contiene una hipótesis nueva, distinta a la una sola infracción individualmente analizada: se trata de dos infracciones en un tiempo determinado. La finalidad de la norma es regular, con anterioridad a la perpetración de los hechos, la hipótesis de varias infracciones cometidas por el mismo conductor como manifestación de una vulneración sistemática de las reglas del tránsito en función de los bienes jurídicos que protege. La vulneración sistemática de las normas del tránsito en un tiempo determinado y que debe ser conocido por todos quienes pretendan acceder a la licencia de conductor de vehículos motorizados, supone una actitud distinta del infractor ocasional, diferencia que el legislador justificadamente recoge y sanciona; Que esta vulneración se vuelve sistemática porque la fiscalización del tránsito, en un contexto de millones de personas circulando diariamente por las vías públicas, revela que la reiteración de una conducta sancionada en un corto

tiempo importa un patrón de conducta que es el que el legislador pretende modificar mediante reglas impositivas. En efecto, estas reglas producen el incentivo para conducir con cuidado y ampliar las medidas precautorias en la población, en el marco de una fiscalización que es, por esencia, aleatoria.

En tercer lugar, vale la pena cuestionar, habida cuenta de las consideraciones anteriores, la magnitud de la pena que ha sido calificada de desproporcionada. La voluntad del legislador fue rebajar la sanción para la hipótesis de autos. El Nuevo Segundo Informe de la Comisión de Transporte del Senado de la Historia de la Ley N° 19.495 da cuenta de ello: “De acuerdo con la ley actual, por una infracción gravísima se suspende la licencia por un plazo que va de diez a noventa días. En proceso de acumulación: por dos gravísimas en doce meses, la suspensión es de noventa a ciento ochenta días y por dos graves en doce meses, la suspensión es de treinta a noventa días.

Se estimó que diez días de suspensión, que es el plazo mínimo de suspensión para las infracciones gravísimas, es mucho atendido el hecho de que la persona puede perder su fuente de trabajo y, además, producirse una serie de efectos colaterales no deseados. Sin embargo, no sucede lo mismo cuando se trata de suspender la licencia por acumulación de infracciones, toda vez que se trata de un infractor contumaz, perseverante, que no ha entendido, tomándose la decisión de rebajar los días de suspensión para las infracciones gravísimas contemplados en el Segundo Informe de diez a noventa por cinco a cuarenta y cinco, salvo caso de alcohol o drogas, que se aplica el doble, o sea, diez a noventa; dos gravísimas en doce meses, de noventa a ciento ochenta por cuarenta y cinco a noventa y dos graves en doce meses, de diez a sesenta por cinco a treinta días. En consecuencia se rebajaron los días de

suspensión a la mitad del plazo establecido por la Comisión en su Segundo Informe, todo ello sin perjuicio de las multas que sean procedentes”³⁹.

Más allá de la rebaja realizada por el propio legislador que adoptó la forma de la disposición requerida, no es posible entender las razones para definir a la sanción debatida en autos (cinco a treinta días de suspensión de licencia) como una pena cruel o degradante o que exceda el “principio de humanidad y de las normas emanadas de él que han sido consagradas en los textos de derecho positivo nacional e internacional” o vulnere la “prohibición de la tortura y de las penas o tratos inhumanos o degradantes, así como las condiciones de dignidad en que los condenados deben cumplir sus penas”.

El legislador, como ya se ha establecido, tiene amplia libertad para sancionar el incumplimiento reiterado de las normas del tránsito dada su especial naturaleza y relevancia pública.

Sumado a lo anterior, el legislador busca cautelar un bien jurídico complejo integrado por la seguridad vial, como bien intermedio, y la vida e integridad física como bienes jurídicos finales. Normalmente, la dimensión jurisdiccional de cada una de las conductas sancionadas se dirigen a reconocer la vulneración concreta de la seguridad vial y la dimensión administrativa, cautela preventivamente el complejo integrado de bienes jurídicos configurando un nuevo fundamento.

En este sentido, el legislador actúa metódicamente anudando nuevas consecuencias que afectan a los autores de hechos sancionados como delitos o infracciones administrativas. Así, por ejemplo, esta Magistratura resolvió que

³⁹ Historia fidedigna de la Ley 19.495, Modifica la Ley 18.290, Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias de conducir. Ministerio de transportes y telecomunicaciones; subsecretaría de transportes, Santiago, Chile, Marzo de 1997. P.623.

era constitucional el impedimento legal de participar en licitaciones públicas a aquellas empresas que hubieren vulnerado los derechos fundamentales de los trabajadores o hubieren incurrido en prácticas antisindicales. O el impedimento de acceder al empleo público por haber sido condenado por un crimen o simple delito (artículo 54 letra c) de la Ley Orgánica Constitucional de Bases de la Administración del Estado).

La disposición impugnada es una donde el legislador ha previsto una modalidad graduada de penalidad. Esto es, siempre aplica pena principal alternativa (multa o suspensión) sin recurrir a la idea de pena principal (multa) y pena accesoria (suspensión), como acontece normalmente en un conjunto amplio de infracciones penales o administrativas. Solamente, con la acumulación de penas dentro de doce meses, esto es, con reincidencia definida jurisdiccionalmente y no con reiteración fáctica de infracciones, aparece un nuevo proceso para acreditar la suspensión otorgando un rango al juez de determinación del desvalor.

En fin, respecto de la contravención de la prohibición de exceso, es necesario describir cual es la sanción en concreto definida como inhumana y degradante: una multa por cada infracción cometida que, por haber sido cometidas ambas en menos de doce meses, acaece una suspensión de la licencia de conductor que va de los cinco a los treinta días.

En consecuencia, a juicio de estos disidentes, no existe vulneración del principio de proporcionalidad.

NON BIS IN ÍDEM Y PRINCIPIO DE TIPICIDAD

Sin perjuicio de que los argumentos respecto de los cuales se trabó la litis de la presente causa no alcanzaron mayoría, es importante referirse a ellos, en el

sentido de que esta disidencia no concuerda con la supuesta vulneración que le atribuye el requirente.

NON BIS IN IDEM

El requerimiento afirma, sin mayor justificación, que la norma legal respecto de la cual se formula el requerimiento, citada en la parte expositiva de esta sentencia, infringirían el principio *non bis in ídem*, que forma parte de un procedimiento racional y justo consagrado en el artículo 19 N° 3 de la Carta Fundamental.

El principio penal de *non bis in ídem* supone, en términos generales, que nadie puede ser juzgado y/o sancionado dos veces por un mismo hecho.

La prohibición del non bis in ídem implica una restricción de carácter procesal, por un lado, y una restricción de naturaleza material o sustantiva, por otro, ambas, en principio, restricciones que vinculan al sentenciador.

Como estándar de clausura procesal, el principio se traduce en una exclusión de la posibilidad de juzgamiento de un hecho ante la existencia de otro juzgamiento (anterior o simultáneo) relativo al mismo hecho, restricción que se identifica con la institución de la cosa juzgada material o la litis pendencia, cuando el juzgamiento es sucesivo o simultáneo, respectivamente. Por su parte, como estándar sustantivo de adjudicación, la prohibición se vincula, en principio, a aquellos casos en que el hecho objeto del juzgamiento puede satisfacer dos o más descripciones de formas de comportamiento delictivo, en términos de lo que se conoce como un concurso de delitos, estándar que obliga, en principio, al juez, “porque la premisa ideológica que subyace a la aplicación del principio en su modalidad de prohibición de doble valoración es la necesidad de evitar las consecuencia de una eventual redundancia legislativa circunstancial.

Como se puede concluir de lo expresado, la prohibición del non bis in ídem tiene como destinatario de referencia normativa fundamental al juez

sentenciador que, en el caso concreto, debe resolver si es que un hecho sometido a un procedimiento radicado en su competencia ya ha sido juzgado, siguiendo la regla clásica de coincidencia de sujetos, hechos y fundamento, o, si el comportamiento que ha de ser juzgado se describe y sanciona en diversas disposiciones sin fundamento para ello (prohibición de doble valoración). Cuando el juez se ve enfrentado a problemas como estos, el ordenamiento jurídico le otorga diversas herramientas de solución, así por ejemplo, las excepciones de cosa juzgada y litis pendencia (artículos 264, letras b) y c) y 374 letra g) del Código Procesal Penal) o la detección y aplicación de un concurso aparente de delitos.

Dicho lo anterior, el principio *non bis in ídem* vincula al legislador al prohibirle establecer penas crueles, inhumanas o degradantes, abriéndole un campo material y formal de decisión bastante amplio para definir, determinar y disponer comportamientos valorados negativamente y el establecimiento de penas proporcionales asociadas a dicho comportamiento, mientras no excedan ese baremo y mientras los sentenciadores dispongan de los mecanismos para evitar que una persona se vea doblemente sancionada y/o juzgada por el (los) mismo(s) fundamento(s) y hecho(s). En este sentido, la libertad reconocida al legislador, dentro de esos parámetros, es vasta y debe presumirse.

En efecto, la regla del *non bis in ídem* es un principio que no prohíbe que una persona pueda ser castigada doblemente por unos mismos hechos si la imposición de una y otra sanción responden a distinto fundamento. Así podría decirse que lo proscrito por el principio *non bis in ídem* no es tanto que alguien sea castigado o perseguido doblemente por idénticos hechos, cuanto por idéntico ilícito entendido como hechos que lesionan o ponen en peligro determinado interés protegido por la norma sancionadora.

Respecto a la consagración del principio de *non bis in ídem*, sin perjuicio que no tenga un reconocimiento constitucional explícito, debe deducírsele –en su faz procesal- del debido proceso, consagrado en el artículo 19 N° 3, como

también “ha de entenderse que forma parte del conjunto de derechos que los órganos del Estado deben respetar y promover en virtud del mandato contenido en el inciso segundo del artículo 5° de la Constitución, el que reconoce como fuente de esos derechos tanto a la propia Carta Fundamental como a los tratados internacionales ratificados por Chile y que se encuentran vigentes especialmente en relación al artículo 14 N° 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y del artículo 8 N° 4 de la Convención Americana de Derechos Humanos.

A su vez, en relación al mandato al legislador de establecer penas excesivas, el principio del non bis in ídem ha de entenderse que forma parte del conjunto de derechos que los órganos del Estado deben respetar y promover en virtud de lo que dispone el artículo 19, numeral 1°, inciso final en relación con los artículos 7° del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el artículo 5 N° 1, inciso segundo, de la Convención Americana de Derechos Humanos y el artículo 16 de la Convención contra la Tortura.

En estas circunstancias, el legislador en materia penal tiene libertad para definir los bienes jurídicos que pretende cautelar mediante la sanción punitiva. Por tanto, es perfectamente admisible que una conducta pueda infringir diversos bienes jurídicos generando una multiplicidad de penas. Así las posibilidades sancionatorias son amplias y muchas veces el legislador podrá concurrir, legítimamente, a fijar penas principales, penas accesorias, penas penales junto a sanciones administrativas o consecuencias no penales derivadas o anudadas a una pena penal. Junto a la multiplicidad de penas, normalmente, concurrirá una cierta gradación en donde la reiteración y la reincidencia tienen un papel esencial en el agravamiento de la o las penas, cualquiera sea la naturaleza de las mismas. En todas las situaciones, habrá que estar al caso concreto de cautela de los bienes jurídicos protegidos, su proporcionalidad y su respeto a la interdicción de la doble incriminación por el triple fundamento de identidad en la persona, la conducta y sus fundamentos;

Que en relación al caso de autos, es preciso recordar que el procedimiento de suspensión de licencia de conductor por acumulación de anotaciones de infracciones de tránsito, en el que se ventila la disposición impugnada, tiene características especiales que, sin perjuicio de que la decisión final no sea la misma, esta Magistratura en su mayoría ha reconocido como tales.

Como se señaló más arriba, se trata de un procedimiento especial (conforme a la propia historia fidedigna de creación), y complejo que se funda y tiene como objeto hacer más eficiente la realización de la sanción por el incumplimiento reiterado en un tiempo específico, acotado a un año, de las normas del tránsito que establecen infracciones calificadas de graves y gravísimas. No se trata, por consiguiente, de un procedimiento analogable, ni comparable a los anteriores que lo causan y que, en consecuencia, constituya un procedimiento que pueda invocarse como excepción de cosa juzgada respecto de los procedimientos infraccionales.

Lo anterior se confirma por el hecho que, en los procedimientos ordinarios que se ventilan ante los Juzgados de Policía Local, el legislador garantizó el principio penal del non bis in ídem puesto que para toda falta o contravención rige “lo dispuesto en los artículos 174° a 180°, inclusive, del Código de Procedimiento Civil, en cuanto les fueren aplicables” (artículo 29, inciso primero, de la Ley N° 18.287); Que deliberadamente el legislador consideró la excepción de cosa juzgada como una excepción admisible en los procedimientos ante los Juzgados de Policía Local y razonadamente, también, no la estimó aplicable en el procedimiento de suspensión por acumulación de anotaciones contra los procesos infraccionales. El legislador busca sancionar a quien de manera reiterada, en cierto espacio de tiempo definido, ha infringido las normas del tránsito grave o gravísimamente.

Como se afirmó más arriba, la disposición impugnada tiene como fundamento la reincidencia de conductas graves que infringen la Ley de Tránsito en un tiempo determinado, que fueron debidamente registradas en virtud de lo establecido en el artículo 211 N°2 del DFL N°1 y comunicadas al Juzgado de

Policía Local del domicilio del infractor de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 211 N°5 y 216 del mismo cuerpo legal.

En consideración de lo señalado, el procedimiento del Título IV de la Ley N° 18.287 no es uno en el que se examine hechos ya juzgados y sancionados, sino que es un nuevo procedimiento para aplicar de manera efectiva la sanción por una conducta reiterada de infracción de la normas de tránsito en un tiempo determinado. Por eso el legislador lo ideó con características que no se encuentran en otros procedimientos.

Que, en consecuencia, no se vulnera el principio non bis in ídem puesto que el fundamento de la sanción y la naturaleza del trámite son distintos a los que lo causan (los dos procedimientos infraccionales por cada infracción cometida). La identidad exigida entre los procedimientos sólo concurre en la persona y no en la configuración normativa de los hechos ni en los fundamentos.

TIPICIDAD

En relación al principio de tipicidad, esta Magistratura se ha pronunciado en otras ocasiones sobre él, señalando, entre otras cosas, que tiene un contenido propio como modo de realización del principio de legalidad y que el primero requiere algo más que la previsión de los delitos y sanciones por la ley, esto es, requiere la precisa definición de la conducta que la ley considera reprochable, garantizándose así el principio constitucional de seguridad jurídica y haciendo realidad, junto a la exigencia de una ley previa, la de una ley cierta.

Vinculado a lo anterior, el principio de tipicidad “exige que la conducta a la que se ha atribuido una sanción se encuentre sustantivamente descrita en la norma (de rango legal), de manera que los sujetos imperados por ella tengan una suficiente noticia (previa) acerca de la conducta que les resultará exigible. A las exigencias indicadas, esto es, al deber de descripción legal, cierta y previa de la conducta punible, esta Magistratura ha complementado el principio afirmando que la descripción típica acabada y plena constituye un ideal, limitado en la práctica por la imprecisión del lenguaje y la generalidad de la

norma. La función garantista de la ley cierta y expresa se entiende cumplida cuando la conducta que se sanciona esté claramente descrita en la ley, pero no es necesario que sea de un modo acabado, perfecto, de tal manera llena que se baste a sí misma, incluso en todos sus aspectos no esenciales (STC Rol N° 549). Además, el principio de tipicidad se cumple sin perjuicio de que el juez pueda tener respecto de alguno de sus elementos un margen de interpretación razonable.

Se puede concluir que la tipicidad se deriva del principio de legalidad y busca que ninguna persona sea castigada por un comportamiento que no se encuentre precisa y previamente descrita en la ley. No se ve en qué medida la disposición impugnada resulta genérica, oscura o incomprensible para el sujeto al que obliga, ni impide prever a quien la viole, las consecuencias de esa infracción. En otras palabras, la disposición exhibe todos los elementos de tipicidad esenciales y las consecuencias a los que hoy la requirente se ve expuesta.

En efecto, la regla dispone que *“sin perjuicio de las multas que sean procedentes”* -multas que fueron procedentes en el caso en concreto-, el juez debe suspender la licencia *“por acumulación de infracciones al responsable de dos infracciones o contravenciones graves cometidas dentro de los últimos doce meses”* -infracciones que fueron cometidas y reconocidas por la requirente en el tiempo descrito-, por el lapso de *“cinco a treinta días”*, esto es, a un tiempo de suspensión cierto, determinado y conocible.

Por consiguiente, la disposición impugnada no vulnera el principio de tipicidad esgrimido por la requirente.

PRESUNCIÓN DE INOCENCIA

El principio de presunción de inocencia, supone, en síntesis, la obligación de considerar al imputado como si fuera inocente, reduciendo las limitaciones y perturbaciones en sus derechos al mínimo indispensable para el cumplimiento de los fines del proceso. Está compuesta de dos reglas complementarias. Una primera regla de trato o conducta hacia el imputado, según la cual toda persona debe ser tratada como inocente mientras una sentencia de término no declare lo contrario. Una segunda regla de juicio, en cuya virtud el imputado no debe probar su inocencia, correspondiendo a la parte acusadora acreditar, suficientemente, la existencia del hecho punible y la participación del acusado (*in dubio pro reo*)”.

En relación a la vulneración de este principio, debe señalarse que, como ya fue afirmado en la STC 1888, de 2012, “el procedimiento de acumulación de anotaciones de una infracción gravísima que conlleva la suspensión de la licencia de conductor, es el resultado de un procedimiento complejo que debe incluir en su análisis constitucional el proceso infraccional y el intercambio administrativo de información definitiva entre los tribunales de justicia y el ente registral.

El procedimiento analizado acabadamente permite concluir que en él se contiene, desde un punto de vista general, todos los elementos de un debido proceso. Todos los procesos infraccionales previos fueron definidos bajo las reglas que, en términos generales, satisfacen el estándar del debido proceso y la sanción de la suspensión de la licencia de conductor es una consecuencia anudada a aquellos procesos.

Sumado a todas las consideraciones planteadas, un conflicto cuya implicancia sea la inaplicabilidad por inconstitucionalidad es excepcional, sobre el entendido de la operatividad del principio de presunción de constitucionalidad de los preceptos legales y la deferencia que esta Magistratura debe tener con el legislador. El requerimiento no define ni distingue de manera clara cómo la

norma requerida de inaplicabilidad vulnera la Carta Constitucional, ni justifica una declaración de inaplicabilidad de las normas impugnadas.

En efecto, los principios citados por la sentencia son directrices normativas que limitan y guían la potestad normativa del legislador, pero actúan bajo la premisa fundamental del principio democrático, es decir, para ser operativos (esto es, servir de razones para inaplicar una disposición que ha sido generada mediante un procedimiento válido y por los órganos competentes), se requiere de una justificación adicional y significativa, cosa que no ha ocurrido en el caso de autos.

Adicionalmente, los efectos de este requerimiento serían paradójicos, puesto que sería perfectamente constitucional aplicar de inmediato la sumatoria de penas principales y accesorias conjuntamente, y no separadamente como acontece con la ley actual. Con lo cual, la reincidencia infraccional escalaría a una determinación de multas, suspensiones o cancelaciones previsiblemente superior que la actual condición legal.

Que, en fin, llama la atención que la sentencia aplique con rigurosidad estricta un conjunto de principios del derecho penal a una disposición que se aplica en un procedimiento que reviste más bien carácter administrativo que jurisdiccional, y respecto del cual “los principios del derecho penal son aplicables en general, aunque con matices, en materia administrativa sancionatoria”.

Que por las consideraciones expuestas, a juicio de estos disidentes la acción de inaplicabilidad por inconstitucionalidad presentada debería rechazarse.

CAPITULO TERCERO

TRATAMIENTO DE LA ACUMULACIÓN DE INFRACCIONES DESDE LA ÓPTICA DE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL

En cuanto al procedimiento de cancelación y suspensión de la licencia de conducir por acumulación de anotaciones de infracciones, se encuentra tratado en la ley 18.287, precisamente del artículo 39 al 42, el cual comienza con una denuncia de autoridad que, de acuerdo al artículo 39, será competente para conocer de la misma el Juez de Policía Local abogado del domicilio que el conductor denunciado tenga registrado en el Servicio del Registro Civil e Identificación, específicamente en el Registro Nacional de Conductores. Esta denuncia de autoridad se define como aquella presentación por escrito, formulada por una persona habilitada por la ley, en virtud de la cual pone en conocimiento del Tribunal hechos que revisten el carácter de contravencionales o infraccionales y que se encuentran dentro del ámbito de su competencia, debiendo la misma cumplir con las obligaciones que se le han impuesto para tal efecto, por la ley⁴⁰.

4.1 PROCEDIMIENTO GENERAL DE POLICÍA LOCAL

Las autoridades deben cumplir ciertos requisitos de carácter general para interponer una denuncia, estos son:

1. Individualización respecto de la persona de la cual se interpone la denuncia y su cédula de identidad (sólo si se sabe).
2. Juzgado de policía local competente, el día y hora en que debe concurrir el denunciado al mismo.

⁴⁰ Ahumada, María Rebeca, *“El procedimiento aplicado ante los juzgados de policía local desde una mirada teórica y práctica”*, Santiago, Chile. Universidad Finis Terrae, 2017. P.29.

3. La falta o infracción que se le imputa y el lugar, día y hora en que se habría cometido.
4. Identidad del denunciante y el cargo que realiza.

4.2 PROCEDIMIENTO ESPECIAL DE POLICÍA LOCAL

Además, en materias especiales, específicamente en la Ley de Tránsito 18.290, en su artículo 4 inciso segundo, se exige que la denuncia de autoridad cumpla con otros requisitos adicionales:

1. Patente del vehículo denunciado
2. Clase de vehículo
3. En ciertos casos, la licencia de conductor, con su fecha de control, la municipalidad otorgante y el domicilio que ella tenga registrado.

En el evento, de que con la falta o infracción se hayan ocasionado lesiones de carácter leves o daños a los vehículos involucrados, la denuncia de autoridad debe contener adicionalmente:

1. Certificado de póliza de seguro obligatoria de accidentes causados por vehículos motorizados vigente.
2. Nombre de la compañía aseguradora, número y vigencia de la póliza y nombre del tomador de la misma.

Respecto de la denuncia que efectúe Carabineros de Chile al Juzgado de Policía Local, debe contener todos los detalles y antecedentes necesarios para individualizar al denunciado de forma correcta, su número de cédula de identidad, el vehículo involucrado, los hechos constitutivos de la infracción y la norma o normas precisas infringidas⁴¹. (Art 4 ley 18.287)

Posteriormente, el Servicio de Registro Civil e Identificación enviará información al Juez, quien citará al denunciado a una audiencia con día y hora determinada en la

⁴¹ Ley N° 18.287. CHILE. Establece procedimiento ante los juzgados de Policía Local. Ministerio de Justicia. Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984. 1p.

que podrá hacer sus descargos. Éste será citado mediante cedula, en extracto, que se dejará en su domicilio. Si este no concurre a la citación o, si su domicilio es inexistente o el registrado no le correspondiere, el Juez ordenará su arresto para que concurra a la presencia judicial. Una vez que el imputado haya hecho sus descargos, el Juez podrá fallar en el acto o recibir la prueba, decretando todas las diligencias que estime pertinentes.

El juez sólo podrá rechazar o desestimar la denuncia de autoridad por acumulación de infracciones de la ley de tránsito, sólo respecto de las alegaciones que formule el denunciado respecto de la acción, en ciertos aspectos:

- Prescripción de la acción
- La anotación que está en el registro no se condice con la realidad de la infracción
- Configuración de las infracciones no se ajusta a Derecho
- El juez respectivo cambió la calificación en alguna oportunidad y no informó de esto a la autoridad denunciante por medio de un oficio respectivo.

Cabe destacar que no procederá recurso alguno contra las sentencias y demás resoluciones que se dicten en este procedimiento.

En caso de que el imputado, sin causa legítima, impida el cumplimiento de la cancelación o suspensión de su licencia, el Juez estará facultado para apercibirlo con arresto hasta por quince días el cual podrá repetirse hasta que cese el impedimento.

En cuanto a las facultades especiales que otorga la ley 18.287 al Juez para los efectos del cumplimiento de sus órdenes, no solo cuenta con el apoyo de Carabineros de Chile, sino también de investigaciones de Chile.

CONCLUSIONES

Actualmente la figura de la Acumulación de infracciones a la ley de tránsito presenta una disputa que ha ido moviéndose en una balanza entre el Juzgado de Policía Local y el Tribunal Constitucional, ya que el primero solo utiliza los mecanismos que la ley establece en virtud de ciertos principios constitucionales, principalmente la seguridad social, estableciendo la adquisición de la licencia de conductor más que como un derecho, un privilegio dado que el beneficiado con ella tiene una responsabilidad para con la sociedad y un mayor nivel de diligencia por el riesgo que conlleva la conducción de un vehículo motorizado que bajo una utilización negligente puede derivar en daños, lesiones e incluso la muerte de la víctima. Sin embargo, esta postura colisiona con el Derecho Constitucional, ya que la figura en comento toma hechos anteriores para sancionar de manera más gravosa un hecho actual, por lo que algunos ministros del Tribunal Constitucional han ponderado que esta figura vulneraría el principio non bis in ídem, del mismo modo se ha estimado que no solo se ha vulnerado este principio, sino también los principios del debido proceso, libertad ambulatoria, proporcionalidad de la pena y la presunción de inocencia. Pero esta postura no es absolutista por cuanto el Tribunal Constitucional ha acogido en varias oportunidades el recurso de inaplicabilidad por inconstitucionalidad y del mismo modo, lo ha rechazado.

Cabe destacar que la ley que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local N° 18.287, trata la acumulación de infracciones con un procedimiento especial, por lo tanto se puede determinar que la naturaleza de esta figura es también especial y que tiene una razón de ser por la importancia y tratamiento que le da el legislador, por las posibles consecuencias ya mencionadas, por tanto, éste Juzgado funciona respetando todos los márgenes que ha establecido la ley en pos de resguardar el bien jurídico en comento, manteniendo una única postura que es la de aplicar el procedimiento y las penas respectivas como señala la ley, no así el Tribunal Constitucional que, como ha quedado en evidencia, en su examen de constitucionalidad de esta figura, tiene una postura ambivalente a lo largo de la

historia en cuanto a la interposición de recursos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad no sentando así un precedente determinante al respecto.

Cabe destacar además que en todos los recursos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad interpuestos y que han sido acogidos, ha habido una amplia disidencia por parte de varios ministros, lo que demuestra que esta pugna aún no está zanjada y que aún es una materia sujeta a observación por parte del legislador, doctrina y tribunales.

BIBLIOGRAFÍA

AHUMADA, María Rebeca, El procedimiento aplicado ante los juzgados de policía local desde una mirada teórica y práctica, Santiago, Chile. Universidad Finis Terrae, 2017.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA de la República de Chile. Santiago, Chile: Jurídica de Chile, 1980.

DECRETO SUPREMO 211. CHILE. Normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 18 de Octubre 1991

FALLO Tribunal Constitucional del Recurso de Inaplicabilidad por Inconstitucionalidad por Acumulación de infracción a la Ley de Tránsito Rol N°114.396-02-2011. [Fecha de Consulta: Enero, 2018]. Disponible en: <http://www.tribunalconstitucional.cl/wp/ver.php?id=2435>

HISTORIA FIDEDIGNA de la Ley 18.287, Tomo II. Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. Ministerio de Justicia, Santiago, Chile, Febrero de 1987.

HISTORIA FIDEDIGNA de la Ley 19.495, Modifica la Ley 18.290, Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias de conducir. Ministerio de transportes y telecomunicaciones; subsecretaría de transportes, Santiago, Chile, Marzo de 1997.

LEY N° 18.287. CHILE. Establece procedimiento ante los juzgados de Policía Local. Ministerio de Justicia. Santiago, Chile, 07 de Febrero de 1984

LEY N° 18.290. CHILE. Ley de Tránsito. Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Chile, 29 de Octubre 2009.

PACTO de San José de Costa Rica, 1969.

PACTO Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966.