



UNIVERSIDAD  
**Finis Terrae**

UNIVERSIDAD FINIS TERRAE

FACULTAD DE DERECHO

MAGISTER EN DERECHO PÚBLICO TRANSPARENCIA, REGULACIONES Y  
CONTROL

**REGULACIÓN DE LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DE EQUIPOS  
DE REGISTRO Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES DE  
TRÁNSITO EN CHILE: UNA MIRADA ACTUAL Y FUTURA EN EL  
MARCO DEL PROYECTO DE LEY “CATI”**

VIRGINIA LOBOS VILLEGAS

Artículo Académico presentado a la Facultad de Derecho de la Universidad  
Finis Terrae, para optar al grado de Magister en Derecho Público,  
Transparencia, Regulaciones y Control

Profesor Guía: Alejandro Leiva López

Santiago, Chile

2022

REGULACIÓN DE LOS ESTÁNDARES TÉCNICOS DE EQUIPOS DE REGISTRO Y DETECCIÓN DE  
INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN CHILE: UNA MIRADA ACTUAL Y FUTURA EN EL MARCO  
DEL PROYECTO DE LEY “CATI”.

VIRGINIA LOBOS VILLEGAS  
Universidad Finis Terrae  
[vlobosvillegas@gmail.com](mailto:vlobosvillegas@gmail.com)

## Resumen

A finales de la década de los noventa, nuestro país implementó un sistema de detección de infracciones por exceso de velocidad denominados fotorradars, ampliamente cuestionados por la ciudadanía, siendo denominados como “cazabobos” y acusados de ser meramente una fuente de recaudación para las Municipalidades. Ello llevó a la dictación de las leyes N° 19.791 y N° 19.816, que aseguraron acabar con esta fórmula viciada. Sin embargo, actualmente, los sistemas de registro de infracciones siguen vigentes para algunos tipos de contravenciones, potencialmente detectables a través de estos equipos.

Actualmente se discute el proyecto de ley “CATI”, que toma como base la legislación española y francesa, pretendiendo ser una versión renovada de los fotorradars, enfocado no en recaudar fondos, ni ser un sistema meramente punitivo, sino, centrado en reducir los siniestros de tránsito y salvar vidas. Este sistema, al igual que los fotorradars, no han estado exentas de controversias, las cuales han debido ser resueltas por la jurisprudencia de los países que actualmente lo implementan.

**Palabras clave:** equipos de registro, infracciones de tránsito, fotorradars, fotomultas, proyecto de ley CATI.

## Abstract

At the end of the nineties, our country implemented a system of detection of speeding offenses called photoradars, widely questioned by citizens, being called "booby traps" and accused of being merely a source of collection for the Municipalities. This led to the

enactment of laws No. 19,791 and No. 19,816, which ensured that this flawed formula was eliminated. However, currently, infringement registration systems are still in place for some types of violations, potentially detectable through this equipment.

The "CATI" bill is currently being discussed, which is based on Spanish and French legislation, pretending to be a renewed version of the photoradars, focused not on raising funds, nor being a merely punitive system, but focused on reducing traffic accidents and saving lives. This system, like the photo radars, have not been exempt from controversies, which have had to be resolved by the jurisprudence of the countries that currently implement it.

**Key words:** registration equipment, traffic violations, photo radars, photofines, CATI bill.

## **Introducción**

En la actualidad, nos desenvolvemos en un mundo globalizado e interconectado, en el cual los avances tecnológicos no solo han contribuido a mejorar la calidad de vida de las personas, sino también, han generado cuestionamientos y diferentes posturas en cuanto a los problemas éticos y jurídicos que el uso de esta tecnología conlleva.

El amplio uso de la videovigilancia, en contraposición al resguardo de las libertades personales, sin olvidar que, la masividad del uso de internet y las redes sociales, han propiciado la propia y voluntaria sobreexposición, nos obliga a cuestionarnos: ¿qué ocurre cuando es el Estado y su poder punitivo el que puede acceder a registrar imágenes o sonidos de las actuaciones de sus habitantes? ¿qué tipo de resguardos jurídicos deberían tomarse al respecto? <sup>1</sup>

En la gran mayoría de los países los espacios especialmente privados, pero también los públicos, se encuentran colmados de cámaras y sistemas de observación, tales como globos aerostáticos, drones, radares o lectores de datos, todos por motivos asociados principalmente a la protección de las personas, la propiedad, el interés público, la detección, prevención y control de delitos, la disponibilidad de pruebas, así como otros

---

<sup>1</sup> Otra pregunta interesante es ¿qué tan cerca estamos de los futuros distópicos, descritos en novelas como "1984" de George Orwell, "Un mundo feliz" de Aldous Huxley o series televisivas actuales como "Black Mirror"?

intereses, en principio legítimos<sup>2</sup>; lo cual, sin embargo, es constantemente controvertido por la posible vulneración de bienes jurídicos, tales como la protección de datos personales, la privacidad, la intimidad y la honra<sup>3</sup>.

En nuestro país la ciudadanía es observada a través de diversos medios legítimos, como cámaras municipales, cámaras de la unidad operativa de control de tránsito (UOCT), sistemas de vigilancias del transporte público, e incluso cámaras contenidas en cascos de las fuerzas de orden y seguridad. Del mismo modo, sistemas como la biometría, almacenan datos personales para acceder a prestaciones de salud, trámites bancarios, entre otros.

El presente trabajo se centrará en la revisión normativa y una mirada jurisprudencial, respecto al uso de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito en Chile. Este estudio, se espera, logre aportar desde un prisma *dual* de análisis, esto es, desde una visión jurídica, pero también de carácter técnica. En tal sentido, pretende servir de apoyo, tanto a juristas, como también a los distintos profesionales y funcionarios avocados a la regulación del tránsito público.

La presente investigación se dividirá en 3 acápite: 1) relativo a la regulación tanto legal como reglamentaria de los equipos de registro e infracciones de tránsito ; 2) en que trataremos el proyecto de ley CATI y sus implicancias en cuanto a los equipos de registro, su certeza y confiabilidad, así como el sistema de responsabilidad ante infracciones y; 3) un último acápite, en que plantaremos las conclusiones de este trabajo, que integran la visión de la autora, acerca de las consideraciones prácticas y jurídicas, ante los cambios que implica una nueva regulación en esta materia.

---

<sup>2</sup> BAUZÁ y FELIO (2004) El Régimen Jurídico de la Videovigilancia, Editorial Marcial Pons, p.14

<sup>3</sup> Respecto de este tema, se recomienda la revisión de MONCADA (2018) “Sonría lo estamos grabando: la legitimidad en el establecimiento de cámaras de vigilancia”, Memoria para optar al Grado Académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Chile, Santiago. Se analiza diferente jurisprudencia entre ella el llamado “caso globos” conocido por la Corte de Apelaciones de Santiago.

## **1. Regulación legal y reglamentaria de los equipos de registro de infracciones de Tránsito**

Las primeras medidas de implementación de sistemas de registro de infracciones de tránsito en nuestro país comenzaron a finales de la década de los noventa con la puesta en marcha de los equipos denominados “fotorradares”, los cuales estaban cargo de las Municipalidades y que, en la práctica, constituyeron una fuente de incerteza y reclamaciones. En primer lugar, por parte de los conductores, al acusar falta de señalización clara y precisa de la velocidad máxima permitida en las vías. En segundo lugar, por razón del mal uso dado al sistema por entidades edilicias, quienes, ante la gran cantidad de multas cursadas, fueron acusadas de ver una oportunidad de incrementar la recaudación de fondos. Ello, provocó escándalos de corrupción y, además, contribuyó a la saturación de los Juzgados de Policía Local.

Siguiendo la cronología de Paredes y otros, hubo movimientos de automovilistas que lograron ejercer presión en la prensa y algunos partidos políticos. Ante tal insistencia, a fines de junio del año 2001, la Contraloría General de la República investigó denuncias de anomalías, en el manejo de los equipos por parte de los municipios. Posteriormente, se discutió en el Congreso la dictación de la Ley N° 19.791 que concedió una amnistía a los infractores captados por estos registros, para finalmente, aprobarse la Ley N° 19.816, que “derogó” el funcionamiento de los fotorradares. De este modo, “a base de argumentos sobre anomalías administrativas, se planteaba prohibir el uso de fotorradares”<sup>4</sup>, dejando completamente de lado la utilidad o ventajas de estos sistemas, para disminuir accidentes de tránsito, así como daños patrimoniales y salvar vidas.

Si bien, este ejercicio legislativo aseguró la derogación de los fotorradares, este trabajo cuestiona la supuesta inutilidad e improcedencia de estos sistemas de medición.

Actualmente, los equipos de registro y detección de infracciones continúan vigentes en la Ley de Tránsito, así como en cuatro reglamentos que regulan sus requisitos técnicos, centrados en resguardar la confiabilidad y certeza de las mediciones y los márgenes de error en la detección, así como los procedimientos de acreditación y calibración de estos

---

<sup>4</sup> PAREDES y otros (2006). ¿Cazabobos o salvavidas?: la economía política de los fotorradares en Chile. Estudios de economía. Vol.33 No.2 diciembre 2006 p.105.

equipos, y el resguardo de los datos personales, normativa, toda la cual, será analizada a continuación.

### **1.1. DFL 1 de 2009, fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito**

El artículo 4° de la Ley de Tránsito entrega a Carabineros de Chile y a los inspectores fiscales<sup>5</sup> y municipales, la supervigilancia del cumplimiento de esta ley, así como de sus reglamentos dictados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan.

Para estos fines, señala la ley, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, las que podrán consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen y del sonido y, en general, en medios aptos para producir fe.

En efecto, y a partir de ese diagnóstico y del debate en el parlamento, al momento de discutir la Ley N° 19.791 a través de Mensaje presidencial, el Ejecutivo propuso lo siguiente:

---

<sup>5</sup> Al examinar la historia de la ley en la Cámara de Diputados en el Informe de Comisión de Transportes en Sesión 17, Legislatura 346 de fecha 03 de mayo, 2002, los parlamentarios pretendían radicar estas facultades fiscalizadoras solo en Carabineros de Chile, sin embargo el Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner, explicó de manera efectiva que esta facultad de los Inspectores Fiscales se introdujo mediante una modificación a la Ley de Tránsito realizada en el año 1992, con el objeto de que estos funcionarios pudieran efectuar labores de fiscalización de los contratos de obras públicas concesionadas durante la ejecución de la construcción, la explotación y la mantención de las mismas, a fin de liberar a Carabineros de Chile de estas tareas. Agregó que los Inspectores Fiscales cumplen funciones importantes en los contratos de obras públicas, tales como la supervigilancia de la construcción de la obra, a fin de que se lleve a efecto de acuerdo a las normas propias de sus respectivos contratos, así como el cuidado de la seguridad de las personas que trabajan en dichas obras.

Explicó que en situaciones de emergencia se instalan y se operan equipos de semaforización a cargo de Inspectores Fiscales, como en el caso de “puentes mecánicos”, y que de no contar con estos funcionarios se requeriría la presencia de Carabineros de Chile.

Lo mismo sucede con los semáforos ubicados a las entradas de los túneles ubicados en rutas concesionadas, que tienen por finalidad regular el tránsito en caso de accidente o cuando hay sobre altura de camiones ya que con la operación de estos semáforos se impide su ingreso y se evitan daños en la infraestructura del túnel. Si los Inspectores careciesen de esta facultad, Carabineros de Chile debería hacerse presente para regular estas situaciones. Otro tanto acontecería con el control en las Plazas de Pesaje y el pago de peajes en las rutas concesionadas.

Hacer ver además que limitar esta facultad de los inspectores fiscales puede significar un factor negativo para el sector financiero que está invirtiendo en las obras públicas interurbanas y urbanas vía concesiones.

“a) No eliminar los fotorradares. Un informe, con la experiencia y resultado de muchas ciudades de países desarrollados y de América Latina en las que se ha aplicado el fotorradar, demuestra que al emplearse ese instrumento disminuyen los accidentes de tránsito y, consecuentemente, las muertes por esa causa. b) Traspasar la administración de los fotorradares a Carabineros de Chile. c) Desvincular el fotorradar del financiamiento municipal directo”<sup>6</sup>.

Respecto al problema de la necesidad de señalización de los lugares en que se fiscalicen las normas de tránsito, mediante equipos de registro y detección, la historia de la Ley N° 19.816, dentro de la discusión, declara: “deseamos que en el tramo en que se fija determinada velocidad por razones técnicas, los vehículos la respeten y no la excedan, queremos que las velocidades se mantengan de acuerdo con un informe técnico y con la "señalética" colocada adecuadamente”. Además, se debatió si los inspectores “(...) se ubicaban con radares móviles en lugares que transformaban el sistema en cazabobos”<sup>7</sup>; de esta discusión nace la obligación de señalar.

De este modo, la ley le entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la labor de reglamentar los estándares técnicos que tales equipos deberán cumplir en resguardo de su confiabilidad y certeza, y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos se obtengan puedan servir de base para denunciar infracciones o contravenciones. Como se señaló previamente, actualmente no es un solo reglamento, sino *cuatro* los que regulan los estándares técnicos y otras características de los equipos que registran infracciones.

Respecto a los equipos detectores de velocidad y luz roja, solo podrán ser operados por Carabineros de Chile y por los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas<sup>8</sup>; de esta forma, la ley deja fuera del manejo de equipos para este tipo de

---

<sup>6</sup> CATALAN Y RIMBAUD. Fotorradares y el impacto de la ausencia de un sistema de control de velocidad en Chile. Diario Constitucional. Artículo de opinión. Disponible en: [https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/fotorradares-y-el-impacto-de-la-ausencia-de-un-sistema-de-control-de-velocidad-en-chile/#\\_ftn1](https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/fotorradares-y-el-impacto-de-la-ausencia-de-un-sistema-de-control-de-velocidad-en-chile/#_ftn1)

<sup>7</sup> PAREDES y otros Op. Cit. P.104.

<sup>8</sup>Historia de la ley 19.616. Discusión en Sala Fecha 15 de mayo, 2002. Diario de Sesión en Sesión 16. Legislatura 346. Discusión General. Aprobado en general. Resulta destacable la consulta del señor MUÑOZ BARRA., quien consulta al entonces Ministro de Transportes y Telecomunicaciones “si los fotorradares tienen alguna relación con el sistema de telepeaje, que en un futuro muy cercano va a operar en Chile, tal

infracciones a los inspectores municipales, quienes fueron restados de esta operación con la dictación de la Ley N° 19.816, ante los temores de los legisladores de continuar produciéndose irregularidades por parte de las Municipalidades<sup>9</sup>. Con todo, estos últimos solo están exceptuados respecto de aquellas dos infracciones (velocidad y luz roja), por lo que otro tipo de contravenciones a las normas de tránsito sí pueden ser captadas por estos inspectores.

Así lo ha reafirmado recientemente la Contraloría General de la República, en Dictamen N° 907 de fecha 09 de enero de 2020<sup>10</sup>, acerca de la facultad de los funcionarios municipales de cursar infracciones a vehículos, mediante registro fotográfico y sin compañía de Carabineros de Chile, por transitar sin luces encendidas en la ruta 5 sur, tomando fotografías con teléfonos celulares desde una pasarela, de lo cual “cabe aclarar que el uso de tales equipos de detección y registro no es necesario para el ejercicio de la labor fiscalizadora de carabineros e inspectores municipales, pudiendo cursar las infracciones por las cuales se consulta sin contar con éstos, sin perjuicio de que tales equipos contribuyan a generar instrumentos probatorios para el respectivo procedimiento ante el Juzgado de Policía Local pertinente”.

## **1.2 Decreto 67/2001 reglamenta estándares técnicos para equipos detectores de velocidad**

---

como sucede en muchos países de América Latina y en naciones desarrolladas. Porque si una persona no pagara peaje y no hubiera un equipo que permitiera hacer llegar la prueba al juzgado respectivo, las empresas concesionarias de las vías que han construido deberían iniciar una acción ante un juzgado de Policía Local, la que sería inoperante si no existiera ese moderno método de prueba para posibilitar la sanción. En el fondo, en el punto que estoy planteando, los fotorradares, al generar imágenes, serían los aparatos que en la práctica detectarían las infracciones consistentes en eludir el pago de peaje”. El señor Ministro responde “no señor Presidente. Para los peajes y para las carreteras concesionadas, nunca se ha pensado en el uso de fotorradares por inspectores fiscales. Tal cual existen equipos, como los fotorradares, para registrar la velocidad, que, de acuerdo con la proposición hecha, van a ser operados por Carabineros, hay otros que, mediante sensores, detectan a los vehículos que pasan sin pagar peaje en una carretera concesionada y dejan una foto de ellos. A estos últimos equipos -no a los fotorradares- se refiere la facultad que se procura otorgar a los inspectores fiscales”.

<sup>9</sup> Informe de la Comisión de Gobierno Interior, regionalización, planificación y desarrollo social recaído en el proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito. Este cambio de fondo se fundamenta en la escasa legitimidad que los municipios han podido exhibir a lo largo del proceso de puesta en marcha y posterior consolidación del sistema. De este modo, se pretende también coadyuvar al restablecimiento de la imagen institucional de las municipalidades ante la comunidad. Finalmente, y vinculado también a la reforma del sistema de operación de los equipos de registro y detección de infracciones, se logrará superar la disparidad de criterios con que operaba aquél bajo la administración de los municipios.

<sup>10</sup> Disponible en <https://www.contraloria.cl/pdfbuscador/dictamenes/000907N20/html>



Este decreto regula los equipos detectores de velocidad, sin registro de infracciones, los cuales consisten en las denominadas comúnmente “pistolas laser”, definidas en el artículo 1º: “[s]e entiende por equipo detector de velocidad sin registro de infracciones, el instrumento que permite al fiscalizador verificar personal y directamente la velocidad a que se desplaza un vehículo en un momento determinado, sin dejar registro”.

Así, del tenor literal de la definición, este tipo de equipos, si bien detectan la velocidad en que el vehículo es conducido, no deja un registro visual del mismo, siendo imprescindible que el funcionario que manipule el equipo actúe como ministro de fe, tanto de la velocidad detectada, como de la identidad del conductor.

Así también lo ha resuelto la Corte de Apelaciones de Talca, conociendo de un recurso de aclaración en causa Rol N°434-2011, en el cual el reclamante pretendió desvirtuar la decisión de la Corte ante un recurso de apelación, señalando que, el Decreto N° 67 en comento, es ilegal e inconstitucional, en virtud de que la autorización del artículo 4º de la Ley de Tránsito —respaldada, además, por el artículo 2º de la Ley 19.791—, al referirse a “equipos de registro de infracciones” expresamente habla de los radares portátiles de puño utilizados por Carabineros de Chile; por tanto, al ser definidos como equipos “sin registro” de infracciones en el decreto, sería contrario al tenor literal del artículo 4º de la Ley de Tránsito.

Respecto de la citada causa, y los argumentos del actor, cabe hacer algunas precisiones. Primero, que los conceptos de equipo “con registro de infracción” y equipo “sin registro de infracción”, ambos responden a la definición del artículo 4º de la Ley de Tránsito, por cuanto son equivalente a un equipo de detección de infracciones, y que, si bien no queda registro de ello por medio de video o fotografía, si cabe en la definición de ser un medio “apto para producir fe”; lo anterior, ya que el artículo en cuestión no es taxativo respecto de ello. Por lo demás, la infracción debe ser puesta a disposición del Juzgado de Policía Local, quien será finalmente quien pondere la prueba y considere que se cumple, o no, con todas las exigencias legales que justifican cursar una infracción por exceso de velocidad.

En cuanto a los requerimientos y características técnicas de estos equipos, podemos mencionar: a) detectar velocidades en un rango de 20 km/hr a 250 km/hr, ambas velocidades inclusive; b) presentar un error máximo de medición del 3% o de  $\pm 1$  km/h en la velocidad controlada<sup>11</sup>; c) capacidad de operar en un rango de temperatura ambiental de entre -5°C y 60°C, como mínimo. Además, la calibración y verificación de los equipos deberán practicarse de acuerdo con el procedimiento que establezca el Instituto Nacional de Normalización (INN), contemplando pruebas dentro de determinados márgenes y condiciones<sup>12</sup>. La calibración y verificación tendrá una validez máxima de un año calendario. Transcurrido dicho plazo deberá practicarse nuevamente, a fin de que el equipo pueda seguir operando.

Respecto a la *forma* de operación de estos equipos, no ha quedado exenta de cuestionamientos debido a que, el operador lo hace siempre en forma *manual*, pudiendo generar, eventualmente, alguna variación o alteración del instrumento en el transcurso del movimiento de brazo y el llamado “pistolazo”. Respecto de ello, Carabineros utiliza tecnología láser la cual se basa en “la emisión de haz de luz infrarrojo de alta concentración, la cual es transmitida por la antena del detector para luego rebotar en un vehículo, regresando a una antena receptora. En conclusión, esta tecnología, en un equipo correctamente calibrado es del más alto nivel de precisión<sup>13</sup>, por lo que desvirtuar la veracidad de la medición resulta prácticamente imposible.

---

<sup>11</sup> Véase el estudio realizado por ECHAVEGUREN y otros (2013). Comparación entre mediciones de velocidad obtenidas con los equipos GPS y Pistola Láser. Obras y proyectos, (14), 47-55. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-28132013000200004>

Este trabajo tuvo por objetivo homologar mediciones de velocidad realizadas con tacómetro, dispositivo GPS y pistola láser, con el fin de obtener relaciones entre estos equipos, que permitan a su vez, reducir sesgos en estudios de velocidad. Los resultados obtenidos mostraron que existen diferencias estadísticamente significativas entre las lecturas que arroja el tacómetro del vehículo de prueba y el dispositivo GPS. Diferencias que varían entre 2 km/h para velocidades bajas y 10 km/h para velocidades del orden de 120 km/h. Este resultado es relevante para estudios de precisión de equipos de medición de velocidad, puesto que el conductor controla la velocidad de referencia mediante la lectura del tacómetro del vehículo de prueba, la cual no representa la velocidad verdadera de circulación del vehículo, introduciendo un sesgo que no necesariamente es debido al equipo de medición de velocidad en sí mismo, sino que debido a la variabilidad de la velocidad de referencia. Asimismo, se determinó que las diferencias entre las lecturas de velocidad realizadas con el dispositivo GPS y la pistola láser son estadísticamente iguales. No obstante, las lecturas realizadas con pistola láser sistemáticamente arrojaron valores 0.5 km/h superiores a la registrada con el dispositivo GPS. Este resultado permite homologar mediciones con ambos dispositivos particularmente para el cálculo del error de predicción de velocidad al aplicar el método de seguimiento vehicular.

<sup>12</sup> Cabe señalar que actualmente la norma por la cual se realiza la calibración de equipos es la ISO 17025 para laboratorios de ensayo.

<sup>13</sup> Al respecto véase el Informe Ejecutivo redactado por Carabineros de Chile, Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, Prefectura Técnica y Seguridad Vial O.S.2, por requerimiento efectuado por parte del Prosecretario de la H. Cámara de Diputados, con motivo de esclarecer materia atinente a los equipos de

Por último, cabe señalar que, respecto de la exigencia de señalización de estos equipos, el Decreto N° 67 no la contempla dentro de su articulado. Esto se explica, ya que este decreto fue dictado con anterioridad a la vigencia de la Ley N° 19.816, solo a partir de la cual se incluyó esta exigencia para los equipos. De lo anterior, cabe preguntarse si carabineros o los inspectores fiscales están obligados a señalar previamente el lugar en que se dispondrán a realizar mediciones de velocidad mediante pistolas laser, o ello, en cambio, no resulta exigible<sup>14</sup>.

En tal sentido, resulta relevante destacar que el artículo 4° de la Ley de Tránsito indica que, las normas cuyo cumplimiento se fiscalice mediante el uso de estos equipos deberán estar señalizadas de conformidad a las disposiciones del Manual de Señalización de Tránsito, cuando corresponda. De la expresión “cuando corresponda” se puede concluir que existirían casos en que procede y casos en los que no, por lo que se mantendría patente la interrogante de si las pistolas láser están contempladas en este caso de excepción, al tratarse de equipos móviles.

Con todo, y del examen del manual ya citado, éste no contempla la exigencia de una señalética específica ni explícita para este tipo de control, por lo que a mí juicio, solo basta que en la vía esté indicado previamente la velocidad máxima de circulación a una distancia de legibilidad mínima<sup>15</sup>. Pese a lo anterior, y tratándose de un lugar donde *frecuentemente* se hagan estas mediciones, pareciera existir mérito suficiente para la instalación de una señal de tránsito (podría utilizarse una “señal informativa”<sup>16</sup> o una “señal de mensaje variable”<sup>17</sup>, para entregar esta información a los conductores).

---

detección de velocidad, de fecha 29 de agosto de 2019. Disponible en <https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmTIPO=OFICIOFISCALIZACIONRESPUESTA&prmID=83609&prmNUMERO=28174&prmRTE=0>

<sup>15</sup> Mínima distancia entre una señal y un conductor que se aproxima a ella a la velocidad máxima permitida, que le otorga a éste el tiempo suficiente para leerla, entenderla y reaccionar apropiadamente. Glosario p.2

<sup>16</sup> Decreto N°71, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del año 2020, que modificó el decreto N°78 que aprueba Manual de Señalización de Tránsito, integrando nuevas señales de tránsito.

<sup>17</sup> Este tipo de señal se define como aquella que facilita un uso más seguro y eficiente de las vías entregando información y/o instrucciones a los conductores, mediante el despliegue alternado o intermitente de señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y pictogramas que respondan a las condiciones imperantes en la vía y sus inmediaciones. En este sentido, la exhibición de mensajes informativos del estado del tránsito que afecten la seguridad y/o comodidad de los usuarios de la vía debe privilegiarse por sobre cualquier otro tipo de información. Manual de Señalización de Tránsito. Señales de Mensaje Variable, capítulo 8 p.1

### **1.3 Decreto Supremo N° 17, de 2008, reglamenta estándares técnicos y de uso para equipos de registro de infracciones de tránsito en el uso de vías exclusivas o pistas de uso exclusivo**

Este reglamento regula aquellas infracciones cometidas por vehículos no autorizados, que transiten por vías exclusivas o pistas de uso exclusivo, ambas definidas en el artículo 2° de la Ley de Tránsito, siendo la pista de uso exclusivo un “espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente”; por ejemplo, las denominadas pistas “solo buses”.

Por su parte, “vía exclusiva” corresponde a “calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente”; ejemplo de estas vías son los corredores de buses.

El artículo 1° de este decreto supremo, regula los estándares técnicos mínimos de equipos a utilizar, que, en resumen, son los siguientes: debe tratarse de cámaras a color, con determinada resolución y píxeles activos de imagen, además la norma define el tipo de *zoom*, sensibilidad mínima, movimiento de rotación, entre otras características. Además, las cámaras deberán situarse dentro de un dispositivo de construcción firme o gabinete cerrado, preferentemente de aluminio o acero inoxidable y estar protegido debidamente, para no verse afectado en su funcionamiento por las condiciones climáticas y ambientales (artículo 1° letra c) y artículo 2°).

El sistema de registro de imágenes deberá contar con los dispositivos que permitan incluir en ellas la fecha y hora de ocurrencia del hecho registrado, la placa patente del vehículo y el lugar donde se cometió la infracción denunciada (artículo 8°). El cumplimiento de los estándares técnicos deberá ser debidamente acreditado por el fabricante o proveedor de los equipos, mediante documentación fidedigna (artículo 1° inciso final).

Las cámaras y demás elementos del sistema deberán ser mantenidos periódicamente para asegurar su óptimo y seguro funcionamiento en el tiempo (artículo 3°). Cabe advertir, que la norma no indica cuál es el plazo dentro del cual debe realizarse la mantención señalada, a fin de preservar su adecuado funcionamiento y que los datos receptados se mantengan fidedignos y aptos para producir fe.

Por su parte, el artículo 4° de este decreto, reafirma que regula los estándares técnicos mínimos, ya que los dispositivos en cuestión podrán ser provistos por privados, adjudicados en licitación o prestadores en contratos por suministro y/o mantención de los equipos. Las bases de estas contrataciones podrán establecer requerimientos técnicos superiores, los que deberán contar con la aprobación previa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de esta forma la norma prevé el avance tecnológico a través del tiempo y la posibilidad de que pueda requerirse instrumentos que ofrezcan mejores características y mayor precisión.

Respecto de las zonas donde se instalen y operen las cámaras antes referidas, deberán encontrarse debidamente señalizadas de conformidad con el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Al respecto, cabe señalar que, el Manual contempla este tipo de señales como aquellas de carácter prohibitivo.<sup>18</sup>

Las imágenes que se obtengan de estos registros, que den cuenta de hechos que puedan revestir caracteres de infracciones o contravenciones de tránsito, serán puestas en conocimiento del Juzgado de Policía Local competente, debiendo acompañarse el registro (artículos 7° y 9°).

Por último, los registros de imágenes no deben permitir individualizar a los ocupantes de los vehículos y en caso de detectarse uno o más de éstos que no cumplan dicha condición, deberán eliminarse inmediatamente o distorsionarse en lo necesario, para hacer imposible la identificación de los ocupantes de que se trate (Artículo 5).

En este sentido la jurisprudencia exige para la protección de datos personales que la persona sea identificable, por tanto, “requiere que la figura utilizada sea reconocible, es decir, permita su identificación indubitada” Por lo tanto, no se encuentran protegidas imágenes difuminadas, borrosas o aquellas que no permitan individualizar o identificar suficientemente al titular del derecho<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Estas señales se usan para indicar la existencia de una pista o vía exclusiva para buses. Se instalan al lado derecho de ellas y al inicio de cada cuadra, resultando ventajoso, a veces, colocarlas en una estructura sobre la pista o vía. Se instalan también cuando, en caso justificado el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones autorice por resolución que la Pista Solo Buses pueda ser utilizada también por taxis colectivos. Manual de Señalización de Tránsito, Capítulo 2, Señales Verticales p.30.

<sup>19</sup> Corte de Apelaciones de Santiago Rol 469-2000, considerando 4°.

#### **1.4 Decreto Supremo N°60, de 2012, establece estándares técnicos y de uso para los equipos de registro de infracciones, normas sobre la instalación de dichos equipos y deja sin efecto decretos Nos 151, de 2000, y 86, de 2001.**

Este decreto regula, especialmente, las infracciones cometidas a los límites de velocidad<sup>20</sup> y luz roja, sin embargo, agrega que, no solo la instalación debe responder a estándares técnicos del equipo, sino también a criterios que justifiquen la instalación de éstos en determinadas vías o lugares.

Para el cumplimiento de los estándares técnicos de estos equipos, se debe registrar la imagen junto con su placa patente, lugar donde se cometió la infracción, fecha y hora, debiendo quedar plasmados simultáneamente en la misma imagen y los datos referidos a la infracción. Además, se debe registrar la fase activa del ciclo del semáforo en el momento en que se cometió la infracción y el tiempo transcurrido desde el inicio de la fase activa al momento de las imágenes captadas<sup>21</sup>. Todo el registro descrito, debe constar

---

<sup>20</sup> Según datos de CONASET, durante el año 2021, se registraron en el país 80.751 siniestros de tránsito, dejando como consecuencia 1.688 fallecidos y 51.928 lesionados (8.103 graves, 4.142 menos graves y 39.683 leves); de estos totales, 8.377 (10,4% del total) siniestros de tránsito, 517 (30,6% del total) fallecidos y 7.410 (14,3% del total) lesionados (1.359 graves, 738 menos graves y 5.313 leves) fueron atribuidos a la causa “velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo”. Esta causa presentó un aumento del 13,1% en la cifra de siniestros de tránsito, un 17,8% en el número de persona fallecidas y un 10,8% en el total de lesionados de diversa consideración. Durante la última década, la “velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo” ha sido la primera causa de fallecidos en siniestros de tránsito (4.601), mientras que, en 2021, fue la segunda causa de muerte (517 fallecidos).

<sup>21</sup> Respecto de esto ver el recurso de casación del 12 noviembre 2015 conocido por el Tribunal Supremo, interpuesto por el Ayuntamiento de Catarroja contra la sentencia de 9 de noviembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 3 de Valencia. El Ayuntamiento de San Sebastián interpone recurso de casación contra la sentencia del Juzgado que anuló una sanción por rebasar un semáforo en rojo al haberse obtenido la prueba de la infracción mediante el dispositivo de foto-rojo, que captó la imagen del vehículo al sobrepasar el semáforo mediante una secuencia de diez fotografías. Rechaza la sentencia la validez de esta prueba por no estar el dispositivo sometido a control metrológico, tesis de la que discrepa el Ayuntamiento. La sentencia objeto del recurso entiende que es exigible que ese dispositivo quede sujeto a control metrológico para que sus fotos tengan valor probatorio, pues tal sistema sí hace mediciones. En concreto opera sobre la medición de los ciclos semafóricos temporales, para detectar cuándo no se ha respetado la fase roja, y está relacionado con la intensidad luminosa del semáforo, por lo que no debería estar excluido del control metrológico.

La sentencia impugnada entiende que tal dispositivo de «foto-rojo» sí emplea un parámetro sujeto a medición, que es el lapso en que está el semáforo en fase roja. Siendo así, se cuestiona ante el Supremo si este lapso tiene relevancia para la prueba del ilícito o si forma parte del sistema de activación y desactivación del dispositivo; en definitiva, si la prueba depende de captar una imagen de un vehículo sobrepasando un semáforo en fase roja -lo que no exige medición alguna- o si esa prueba depende del tiempo en que se activa ese dispositivo o del tiempo que se seleccionan imágenes.

El dispositivo hace constar hora y fecha, pero la infracción no depende de ese dato temporal: se comete por sobrepasar el semáforo en rojo, al margen del día y la hora. Una cosa es la constancia del momento de la infracción y otra que la conducta, para ser ilícita, dependa del momento cronológico en que se realiza.

en un archivo encriptado y transferible, ya sea, a través de una transferencia directa o a través de un canal cifrado comunicado directamente para el procesamiento de las infracciones que corresponda. Los dispositivos deben tener capacidad para operar en un rango de temperaturas ambientales de entre -5 °C y 60 °C, como mínimo y no presentar un error de medición superior al 3% en la velocidad controlada.

Respecto del error de medición, no es una cuestión menor, la jurisprudencia comparada española,<sup>22</sup> ha debido resolver, en primer lugar, si existe un margen de error en los sistemas de medición y, en segundo lugar, si este margen se encuentra incluido o no dentro de la detección de la infracción que marca el dispositivo (que en esta legislación se denominan cinemómetros)<sup>23</sup>.

Según los argumentos del demandante<sup>24</sup>, el cinemómetro no realiza una medición exacta de la velocidad del vehículo. Afirma que tiene un margen de error bastante amplio, que el Ministerio de Industria reconoce expresamente en la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre (Ley 24127/2010) reguladora del "control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor". Incide en que el aparato se limita a consignar en una fotografía directamente la velocidad detectada, sin aplicarle corrección ni margen alguno, no consignando la real, que es la única referencia del tipo legal infractor, e insiste en la necesidad de aplicar dicho margen de error a la medición realizada.

El Tribunal razona respecto a lo expuesto, e indica que el conflicto planteado en tales términos se reproduce en infinidad de litigios ante la jurisdicción contenciosa-administrativa. Los distintos Juzgados han adoptado criterios y soluciones dispares en sus respectivas sentencias. Se pone así, en evidencia una situación de inseguridad jurídica, al

---

<sup>23</sup> Se entiende por cinemómetro aquel instrumento o sistema de medida destinado a determinar la velocidad de circulación de vehículos a motor junto con sus dispositivos complementarios destinados a registrar, y conservar los resultados de las medidas efectuadas. Están concebidos bien para funcionar situados en edificios u otras construcciones, postes o pódicos de carretera, bien para hacerlo en soportes provisionales tipo trípode o sobre vehículos terrestres, detenidos o en movimiento, o aéreos, denominados cabinas.

<sup>24</sup> Tribunal: Juzgado de lo Contencioso Administrativo N°1 de Pontevedra. Sentencia: 17/2019 de 22 de enero de 2019 Núm. Recurso: 105/2018 disponible en:

<https://diariolaley.laleynext.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbH1CjUwMDAzsjS1sDBWK0stKs7Mz7Mty0xPzStJBfEz0ypd8pNDKgtSbdMSc4pT1RKTivNzSktSQ4sybUOKSIMB-ZZHuUUAAAA=WKE>

no existir, en principio, la posibilidad de que el Tribunal Supremo con su jurisprudencia, aclare y unifique el criterio a seguir (dada la pequeña cuantía de cada uno de estos pleitos). Esta situación se replica en nuestro país, ya que, un reclamo de infracción de tránsito originado en los Juzgados de Policía Local, acorde a nuestro sistema recursivo, no será conocido por la Corte Suprema.

Por tales motivos, continúa razonando el Tribunal, “este Juzgado ha decidido en este proceso, para alcanzar la decisión más acertada posible y tomarla como punto de referencia para próximos litigios, practicar de oficio y con todas las garantías determinadas pruebas de carácter documental y testifical-pericial extraordinarias”.

Pues bien, el Juzgado se atribuye entregar la solución y criterio correcto que deberán alcanzar todos los juzgados que conozcan de esta materia indicando que “debe corregirse en cada caso la velocidad detectada por el radar, aplicando a la baja el índice máximo de error admisible según la mencionada Orden ITC/3123/2010, (Si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro es igual o inferior a 100 km/h, deben restársele 5 km/h si la medición la realizó en posición estática o en 7 km/h si la efectuó desde vehículo en movimiento; si la velocidad supera los 100 km/h se aplicarán, respectivamente, los porcentajes del 5 o del 7%)”.

Cabe señalar que, en la normativa española, la configuración del delito de exceso de velocidad es catalogado como de peligro abstracto, y la generalizada detección de estos delitos por los llamados radares, ha llevado a los fiscales españoles a velar, de modo particular, por el respeto a las garantías procesales de los imputados. En concreto, la sentencia citada, implica la obligación de tener en cuenta el cómputo del margen normativo de error en los radares y comprobar la sumisión estricta de los utilizados, a la normativa metrológica vigente en ese país.

En nuestro país, la solución que España debió dar por medio de pronunciamiento jurisprudencial ya había sido vislumbrada por nuestros legisladores, dentro de la discusión de la Ley N° 19.616. El entonces Senador Novoa, realizó precisiones en cuanto a los márgenes de error en la detección de las infracciones señalando que “en primer lugar, cuando se habla de la penalidad aplicable a quienes exceden las velocidades límites, se consigna una tolerancia de 5 kilómetros por hora con el objeto de que, si alguien no supera



hasta en esa cifra las velocidades máximas establecidas -60 kilómetros por hora en la ciudad, 100 en algunos caminos o 120 en otros-, y considerando la posibilidad de discrepancias en los instrumentos de medición, no se curse la infracción”<sup>25</sup>.

Dicha disposición, está contenida actualmente en las normas del tránsito, pues, el artículo 4° del decreto N°60, en comento, establece que “en el caso de los equipos de registro de infracciones al límite de velocidad, las denuncias se formularán considerando el rango de tolerancia general de 5 km/hr. a que se refiere el art. 203 de la Ley de Tránsito”.

Al igual que el D.S. N°17, ya revisado, los sectores en que se usen estos equipos deberán ser señalizados como lo indica el Manual de Señalización de Tránsito, con el fin de advertir clara y oportunamente a los conductores, la posibilidad de estar siendo monitoreados<sup>26</sup>.

Respecto al cumplimiento de las exigencias técnicas antes definidas, serán certificadas de origen (la norma no hace distinción entre quien o quienes deben certificar si fabricante o proveedor), en base a la norma OIML-P1 de la Organización Internacional de Metrología Legal<sup>27</sup>. Cabe señalar que esta norma se encuentra actualmente en desuso, siendo sustituida por la recomendación OIML-B3 del año 2003.

Respecto al mantenimiento de los equipos, durante su vida útil y cada dos años, los equipos deberán ser controlados para verificar su correcta operación, por una entidad competente, debidamente acreditada ante el Sistema Nacional de Acreditación del Instituto Nacional de Normalización, es decir, deben someterse a un proceso de verificación y calibración periódico.

---

<sup>25</sup>Historia de la Ley 19.616. Discusión en Sala Fecha 14 de mayo, 2002. Diario de Sesión en Sesión 15. Legislatura 346. Discusión General. Pendiente. Intervención del señor NOVOA.

<sup>26</sup> Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios del sistema vial, entregándoles la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de la forma más segura, simple y directa posible.

<sup>27</sup> La Organización Internacional de Metrología Legal es una organización de tratado intergubernamental que desarrolla reglamentos modelo, estándares y documentos relacionados para uso de las autoridades de metrología legal y la industria.

En cuanto a la instalación de equipos de registro de infracciones al límite de velocidad y los de infracciones a la luz roja en lugares semaforizados, se justificará, cuando un informe que recoja como mínimo los siguientes aspectos, así lo acredite:

- Accidentabilidad histórica y factores de riesgo de accidentes de tránsito del sector.
- Análisis de factibilidad de implementación de medidas alternativas (como por ejemplo sistemas reductores de velocidad).
- Plan de seguimiento y análisis ex post del nivel de accidentes.

Dicho informe, deberá ser presentado por la Municipalidad o la Dirección de Vialidad según sea el caso, a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, la cual se pronunciará sobre la justificación de la instalación de los mencionados equipos.

Por último, al igual que el decreto N°17, contiene una norma de protección de identidad de los ocupantes del vehículo.

### **1.5 Decreto Supremo N° 196, de 2014, reglamenta estándares técnicos y de uso para equipos de registro y detección de infracciones de tránsito**

Esta norma regula todos los equipos de detección de infracciones, salvo aquellos que correspondan a infracciones al límite de velocidad y luz roja, y al uso de vías exclusivas o pistas de uso exclusivo, cuyos estándares técnicos se encuentran establecidos en los decretos supremos N° 60 de 2012 y N°17 de 2008, respectivamente, es decir, se trata de una norma residual, que regula todas las demás posibles contravenciones de tránsito susceptibles de ser captadas por estos equipos.

Básicamente, los requisitos técnicos se pueden resumir en los siguientes: contar con una opción de registro visual que reconozca simultáneamente y en la misma imagen: placa patente del vehículo infractor, lugar donde se cometió la infracción, fecha y hora de la infracción, un archivo encriptado y transferible, reconocer y registrar placas patentes de vehículos que circulan a velocidades iguales o inferiores a 250 km/hr, capacidad para operar en un rango de temperaturas ambientales de entre -5 °C y 45 °C inclusive, capacidad para almacenar los registros de un mes a lo menos, debiendo contar con un adecuado soporte de la información registrada (este es el único Reglamento que establece un plazo para guardar registros), no presentar un error de medición superior al 3% en su

funcionamiento. Además, deberán instalarse en gabinetes diseñados para su protección especialmente de las condiciones climáticas y ambientales y de la manipulación de personas que no se encuentren autorizadas para ello.

Las imágenes que sirvan como medio de prueba apto para producir fe, deberán adjuntarse a la denuncia al Juzgado de Policía Local competente, la cual deberá identificar claramente la infracción o contravención que haya sido detectada y no permitirán, en caso alguno, individualizar a los ocupantes del vehículo. En caso de detectarse alguna imagen que no cumpla con dicha condición, deberá eliminarse inmediatamente o distorsionarse lo suficiente para hacer imposible la identificación de los ocupantes de que se trate.

Los sectores donde se instalen y operen los equipos de registro de imágenes, deberán encontrarse debidamente señalizados de conformidad a las disposiciones contenidas en el Manual de Señalización de Tránsito.

El cumplimiento de las exigencias técnicas antes definidas, deberán acreditarse por el fabricante o proveedor de la tecnología, mediante una certificación otorgada por un organismo habilitado para tal efecto, de acuerdo con el sistema de acreditación vigente en el país de origen del equipamiento y conforme a las leyes de este. Durante su vida útil y cada dos años, los equipos deberán ser controlados para verificar su correcta operación, por una entidad competente debidamente acreditada ante el Sistema Nacional de Acreditación del Instituto Nacional de Normalización.

Para efectos de supervigilancia del cumplimiento del presente reglamento, las instituciones facultadas para operar equipos de registro y detección de infracciones, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 4 inciso 1° de la Ley de Tránsito, deberán mantener actualizado un informe sobre el funcionamiento de los equipos que mantengan en operación, con los siguientes datos: i) Periodo de operación, ii) número de vehículos denunciados mensualmente, iii) nombre de la empresa proveedora del o de los equipos instalados y, iv) fecha de última mantención.

La contravención a este reglamento, faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la competente Secretaría Regional Ministerial de

Transportes y Telecomunicaciones, para disponer la suspensión de la operación del equipo y retiro de las señales, mediante resolución fundada.

Cabe destacar que, este reglamento, es el único de los revisados en este trabajo, que contiene normas que deben cumplir las instituciones facultadas para la operación de los equipos, así como sanciones asociadas, especialmente para las Municipalidades, ya que, se encuentran exceptuadas de la facultad de registrar infracciones respecto a velocidad y luz roja.

Por último, al no indicar este reglamento un procedimiento especial para disponer la suspensión de la operación de los equipos y retiro de señales, se regirá el procedimiento por las normas de la ley N°19.880 de Bases del Procedimiento Administrativo, acorde a las reglas generales.

## **2. Proyecto de Ley, Boletín N°9252-15 que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito (CATI) y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290**

Una vez revisada la regulación actual de la normativa sobre equipos detectores de infracciones, cabe visualizar cuáles cambios y necesidades regulatorias se avecinan en esta materia. Actualmente se encuentra en tramitación un proyecto de ley iniciado en enero de 2014, mediante Mensaje presidencial, que tiene como principal objetivo “crear, en la Subsecretaría de Transportes, la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito<sup>28</sup>, a fin de que esta repartición, mediante una red de dispositivos electrónicos, debidamente señalizada en las zonas de control, se haga cargo de la detección, notificación y aplicación de las sanciones respectivas a quienes vulneren de determinadas infracciones de tránsito<sup>29</sup>”.

---

<sup>28</sup> Este y otros cambios mediante indicación sustitutiva al proyecto de ley que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290, boletín 9252-15. Santiago, 27 de junio de 2018. n° 055-366/

De ese modo, se dispone de una planta de fiscalizadores para tal entidad y de un procedimiento sancionatorio especial administrativo, respecto de las contravenciones que sean detectadas mediante dispositivos automatizados de registro. Bajo esa lógica, el proyecto traspasa, desde los juzgados de Policía Local a la aludida división, la competencia para cursar determinadas contravenciones viales, así como para aplicar las sanciones respectivas.

<sup>29</sup> Sesión 55ª del Senado, martes 15 de octubre de 2019.

Resulta procedente, desde esta premisa, analizar los puntos que esta ley al ser promulgada aportaría a la actual regulación en materia de equipos de registro de infracciones y las implicancias técnicas y jurídicas de esta regulación, previniendo, que este apartado no se abocará a las demás temáticas del proyecto tales como estructura organizativa, presupuesto asociado, etc.

## **2.1 Sobre la señalización de los dispositivos**

Las zonas, vías, calles o caminos en las que se instalen los dispositivos automatizados, fijos o móviles, de conformidad con lo establecido en la presente ley deberán estar señalizadas de acuerdo con lo prescrito en el Título VIII de la Ley de Tránsito. Deberá entregarse información clara y precisa a los conductores sobre su ubicación.

La localización de los dispositivos deberá definirse acorde a estudios técnicos que consideren los riesgos asociados a esos lugares. La localización de las cámaras será pública. En este sentido, el proyecto no innova, ya que la regulación actual, como ya ha sido revisado en el acápite anterior, contempla este requisito de señalización. No obstante, tanto la regulación actual, como la propuesta del CATI, resuelve de mejor manera el problema de la debida información a los conductores y aporta mayor certeza, contraria a situaciones dadas por ejemplo en Francia, donde los radares han sido ocultados en lugares tan insólitos como botes de basura<sup>30</sup>.

## **2.2 Metodología para determinar la localización y cantidad de equipos requeridos**

Este proyecto determina que, un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá la metodología de carácter objetiva, que determinará la localización y la cantidad de equipos automatizados de registro de infracciones de tránsito y demás aspectos técnicos. La definición de la instalación de los equipos podrá contar con mecanismos de participación de los municipios y de participación ciudadana, en la forma y en los casos que determine el reglamento.

---

<sup>30</sup> Noticia que puede ser revisada en <https://www.emol.com/noticias/Autos/2020/03/13/979758/Radar-velocidad-bote-basura.html>

De acuerdo con lo anterior, el proyecto introduce una modificación a la regulación actual, ya que establece la posibilidad de que tanto los municipios como la ciudadanía pueda presentar solicitudes al Centro para la instalación de estos sistemas, procedimiento que actualmente solo contempla el decreto N°60, para las esquinas semaforizadas y aceptando como actor solo a los municipios.

Cabe preguntar, si el Centro Automatizado pasará a tener el control total y la evaluación de la procedencia de instalación de los sistemas de registro de infracciones ¿qué ocurrirá con las cámaras que actualmente tienen operativas las municipalidades? Según el artículo 4° de la Ley de Tránsito, los inspectores municipales seguirán teniendo competencia para conocer de contravenciones al tránsito, (excepto como ya vimos, para infracciones a los límites de velocidad y luz roja) por lo que legalmente no hay razón para que desaparezcan. Cabe, sin embargo, analizar la conveniencia de su existencia como sistema paralelo al CATI, ya que todo el procedimiento administrativo “automatizado”, estaría vetado para las municipalidades, y se tramitarían en su totalidad con las reglas actuales en los Juzgados de Policía Local, alejándose del objetivo del CATI, que es justamente centralizar el procedimiento y agilizar la tramitación de las multas y aplicación de sanciones.

### **2.3 Los requerimientos técnicos, de fiabilidad y certeza serán dictados por un reglamento**

Estos requisitos establecerán las condiciones en que tales dispositivos deberán ser utilizados. Asimismo, el reglamento establecerá los controles que deban realizarse durante la vida útil de los referidos dispositivos para verificar su correcta operación. Los reglamentos vigentes, como hemos visto, contemplan el requisito de calibración de los equipos para la obtención de pruebas fidedignas.

Respecto a las actividades de fiscalización, podrán realizarse mediante el empleo de equipos de registro y detección de infracciones de tránsito de carácter móvil. Cabe advertir que, al indicar que los equipos móviles también podrán registrar infracciones y no solo detectarlas, según la reglamentación actual, abre el espectro para, no solo optar por el uso de las pistolas laser usadas actualmente por Carabineros, sino también otro tipo de dispositivos que ya son empleados en otros países como cinemómetros ubicados en automóviles, drones o helicópteros *pegasus*, por ejemplo.

## **2.4 Notificación de la infracción y responsabilidad de dueño del vehículo**

Una vez registrada una infracción o contravención, se procederá a notificar a quien figure como propietario del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el plazo máximo de quince días, contado desde la detección realizada por el dispositivo.

Este procedimiento “simplifica, además, la tramitación en los Juzgados de Policía Local al tratarse de infracciones del tipo “ocurre o no ocurre”: la velocidad se traspasa o no se traspasa. Eso permite hacer un procesamiento más rápido de la infracción inmediatamente posterior a cometida la falta, lo cual ayuda también a corregir el impacto que esto tiene”<sup>31</sup>.

La notificación de la infracción deberá contener:

1. La identificación del vehículo motorizado con el que se hubiese cometido la infracción.
2. La descripción de los hechos concretos que constituyen la infracción, con mención expresa del lugar, fecha y hora de su comisión. Deberá adjuntarse el respectivo registro obtenido por los equipos automatizados.
3. La norma transgredida. Esta mención es esencial, puesto que el CATI, podría detectar la infracción de un amplio catálogo de normas del tránsito.
4. El monto de la multa por aplicar, los plazos para pagarla y los descuentos asociados a su pago anticipado en reconocimiento de la infracción detectada, y los efectos de su no pago.
5. El sitio electrónico habilitado para realizar el pago anticipado.
6. La enunciación de las causales a que podrá acogerse en caso de oposición a la sanción.

Importante es destacar los posibles problemas en cuanto a la responsabilidad infraccional. Al respecto, la Sala Plena Virtual de la Corte Constitucional de Colombia, rechazó la nulidad de la Sentencia C-038 de 2020<sup>32</sup>, en la cual se declaró la inexequibilidad del párrafo primero del artículo 8 de la Ley 1843 del 2017, que reguló la instalación y

---

<sup>31</sup> Diario de sesiones del Senado, publicación oficial legislatura 367ª Sesión 55ª, en martes 15 de octubre de 2019.

<sup>32</sup> Auto N° 406/20 de Corte Constitucional, 28 de octubre de 2020.

puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.

En esta disposición se establecía la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo por el pago de multa impuesta por infracción de tránsito. En dicha sentencia, se concluyó que la norma generaba incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales en el ejercicio del poder punitivo del Estado, por las siguientes razones: “a) omite la defensa en relación con la imputabilidad y culpabilidad al hacer directamente responsable al propietario del vehículo (imputación real). b) desconoce el principio de responsabilidad personal. c) vulnera la presunción de inocencia al no exigir a la autoridad de tránsito demostrar que la infracción se cometió con culpa”.

A este respecto resulta atinente complementar con el análisis de una sentencia argentina<sup>33</sup>, la cual dicta “La pretensa falta no fue comprobada siguiendo la metodología establecida por el art. 70 de la Ley Nacional de Tránsito, sino por un sistema automático incapaz de actuar como mecanismo preventivo de siniestralidad vial”<sup>34</sup>. Dicha sentencia advierte que captar imágenes y medir la velocidad, no corresponde a un sistema de prevención de siniestros viales, ya que la conducta infractora no es inhibida en forma inmediata por el poder punitivo, por lo que “es dable recordar que el derecho contravencional participa de los caracteres del derecho penal, aun cuando no exista una absoluta identidad entre ellos”<sup>35</sup>.

Aun cuando estas normas sean de peligro abstracto, el contraventor debe gozar de garantías constitucionales como el derecho a defensa por lo que debe comprobarse “la

---

<sup>33</sup> “Beber Brunner, Diego con Provincia De Misiones. Amparo Ley 16.986” N°708/2019 Paraná, 27 de marzo de 2019.

<sup>34</sup> La sentencia cita al Diccionario de la Real Academia Española que define el término PREVENIR de la siguiente forma: prevenir (se). 1. ‘Preparar(se) o disponer(se) para un fin’, ‘precaer(se) o defender(se) de un daño’, ‘prever [un daño]’, ‘advertir con antelación a alguien de algo’ y, dicho de un reglamento, ‘establecer u ordenar [algo]’. Verbo irregular: se conjuga como venir (→ apéndice 1, n.º 60).

<sup>35</sup> Argumenta esta magistratura que Goldschmidt enseñaba que mientras el sistema penal reprime la violación a los bienes jurídicos tutelados (la vida, la integridad corporal, la propiedad, la fe pública, etc.), las normas contravencionales están destinadas a instrumentar la protección de tales bienes jurídicos, produciéndose la infracción con la conducta conculcatoria a esas normas sin llegar a vulnerar el bien jurídico protegido. En ese contexto, matar a una persona constituye el delito de homicidio, atentar contra su integridad corporal el delito de lesiones, etc.; mientras que el exceso de velocidad, la conducción antirreglamentaria, etc., comprometen la regulación de la circulación vehicular destinada a preservar la seguridad de las personas y los bienes, sin necesidad de arribar a la comisión de las figuras delictivas.



autoría, la responsabilidad del inculpado, la intervención de la autoridad pertinente, las atinentes al sujeto y a las circunstancias del hecho, etc.”.

Se agrega que existiría un vicio en el sistema automatizado de infracciones (aunque se encuentre autorizado y homologado), por no haber aplicado reglas de comprobación de la falta y la identificación del presunto infractor y un adecuado sistema de notificación de la infracción. Advierte el tribunal que la autoridad no podría alegar que por tratarse de vehículos en movimiento no es posible practicar este aviso al conductor, dado que “basta con ubicar un control en un radio de no más de 10 Kms. del lugar de comprobación para detener su marcha en forma segura y cumplir acabadamente con las exigencias del art. 70 del Reglamento Nacional de Tránsito y, lo que es más relevante aún lograr la finalidad de la Ley que no es otra que la prevención de la siniestralidad vial”.

## **2.5 Sistema recursivo ante la autoridad administrativa y de tutela judicial diferida**

Una vez detectada y notificada una infracción, “supone doble actividad del sancionado, pues no solo debe reclamar ante la autoridad administrativa, sino que, una vez rechazado su reclamo por esta o ante en su silencio, debe replicarlo ahora en la sede judicial, ante el Juzgado de Policía Local”<sup>36</sup>.

El proyecto contempla que el infractor pueda impugnar la sanción aplicada dentro del término de veinte días desde su notificación, ante la Subsecretaría de Transportes. El procedimiento de reclamación podrá ser gestionado por medios electrónicos y sólo será admisible cuando se funde en alguna de las siguientes causales: 1. Que el vehículo haya sido sustraído con anterioridad al momento de la infracción. En este caso el infractor deberá acompañar los antecedentes de la denuncia realizada en Carabineros de Chile, en la Policía de Investigaciones o en la fiscalía local correspondiente. 2. Que exista error en la identificación del vehículo o de su propietario. En este caso el infractor deberá adjuntar una copia del padrón del vehículo, la solicitud de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación o contrato de compraventa, u otros que permitan identificar el vehículo o su propietario. 3. Que la placa patente del vehículo haya sido clonada, alterada o robada. En este caso, el infractor deberá acompañar

---

<sup>36</sup> Informe proyecto de ley N° 33-2019, oficio N° 165 - 2019, del 5 de agosto de 2019.

la respectiva denuncia en los términos señalados en el numeral 1, u otro antecedente que permita acreditarlo.

De lo anterior, se puede colegir que la defensa del dueño del vehículo es bastante limitada, basada en el argumento de que, en atención a que la imagen tomada por la cámara automatizada de que está provisto el instrumento, resulta ser una prueba casi irrefutable de que el vehículo sujeto a control efectivamente incurrió en la infracción de tránsito que el instrumento tiene por objeto controlar, obteniéndose así altos márgenes de eficiencia y la disminución de costos, tiempo y otros recursos, desde la perspectiva del procedimiento sancionatorio.<sup>37</sup>

## **2.6 Tratamiento de los datos personales captados por los sistemas de registro de infracciones**

El tratamiento de los datos personales a los que el Centro tenga acceso con ocasión de la captación de imágenes efectuada por los equipos de registro y detección de infracciones regulados en la Ley de Tránsito, se hará con pleno respeto a lo dispuesto en la Ley 19.628 sobre protección a la vida privada, en particular lo relativo a las transferencias electrónicas de datos, seguridad en el tratamiento y el respeto al principio de finalidad, conforme al cual los datos almacenados y tratados por el Centro sólo podrán ser usados para los fines de fiscalización y posterior sanción y no podrán ser cedidos a terceros bajo ningún título, salvo en el caso de cesión de datos al Juzgado de Policía Local respectivo u otros casos excepcionales previstos en la ley.

Cuando con ocasión de la utilización de los mecanismos automatizados de registro de infracciones de tránsito se tome conocimiento de la ocurrencia de un delito, será aplicable lo dispuesto en el artículo 175 letra b) del Código Procesal Penal.

En nuestro país, el artículo 19 N°4 de la Constitución Política, sobre los derechos fundamentales de protección a la vida privada y la protección de datos personales; así como la Ley N°19.628 sobre Protección de la Vida Privada, constituyen los cuerpos

---

<sup>37</sup> Mensaje de S.E. el presidente de la República con el que inicia un proyecto de ley que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes N°18.287 y N°18.290. Santiago, 06 de noviembre de 2013.- Mensaje N° 148-361.

normativos que amparan la privacidad y el tratamiento de datos por parte de entidades públicas y privadas.

Cabe preguntar por cuanto tiempo debería guardarse los registros captados, en este sentido el Consejo para la Transparencia se ha pronunciado, respecto a las cámaras municipales que las imágenes captadas deberán ser destruidas dentro de los 30 días desde que estas hayan sido grabadas o captadas<sup>38</sup>.

## **Conclusiones**

Como se ha analizado en el presente trabajo, posterior a la dictación de las leyes N° 19.791 y N° 19.816, nuestra legislación no acabó con el sistema de dispositivos de registro y detección de infracciones, solo eliminó los elementos que llevaron a un mal uso administrativo de éste, dado por el incentivo recaudatorio que tuvieron las municipalidades del país para cursar multas automatizadas a las infracciones de tránsito.

En cuanto a la normativa revisada en este trabajo, se advierte una falta de sistematización de la reglamentación que la Ley de Tránsito exige. Resulta excesiva la existencia de cuatro reglamentos que, en definitiva, establecen estándares para los equipos definidos en el artículo 4° de la Ley de Tránsito. Se propone la existencia de un solo cuerpo, que regule los distintos tipos de equipos, ya sea fijos o móviles y los estándares técnicos mínimos con los que deban cumplir, así como los requisitos de señalizaciones y advertencias y la protección de los datos personales captados por estos equipos.

En cuanto al proyecto de ley en tramitación y próxima aprobación que busca crear un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones de Tránsito (CATI), éste emula a legislaciones como la francesa que en 2003 crea el Centro Nacional de Tratamiento de

---

<sup>38</sup> Oficio N°2309 del Consejo para la Transparencia, que formula recomendaciones respecto a la instalación de dispositivos de videovigilancia por parte de las municipalidades conforme a las disposiciones de la Ley N°19.628, del 6 de marzo de 2017.

Infracciones de Tráfico (CNT)<sup>39</sup> y la española que, en 2007, creó el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA)<sup>40</sup>.

Sin embargo, la propuesta y discusiones generadas en el parlamento nacional, al analizar el proyecto CATI, toma como base los datos de estas legislaciones extranjeras para hacer un comparativo de los posibles futuros resultados, en cuanto a su implementación, obviando que nuestro país ya tuvo un acercamiento a resultados bases, durante el tiempo que funcionaron los fotorradares y que, siguiendo las conclusiones de Paredes y otros, estos si fueron efectivos en su objetivo, el cual era principalmente salvar vidas, disminuyendo la tasa de accidentes. Sin embargo, parece ser que los nefastos resultados administrativos y el mal historial en la opinión pública, han buscado apartar y diferenciar al máximo el proyecto CATI de los fotorradares. Por estas razones, el comparativo con el sistema anterior de fotorradares, ya probado, es esencial para los resultados esperados del CATI.

Por otra parte, a lo largo del presente artículo se ha detectado que la implementación de un Centro Automatizado de Registro de Infracciones en Chile debe tomar en cuenta las siguientes consideraciones, ya que parte del trabajo legislativo es no solo emular un sistema foráneo, sino también considerar sus potenciales debilidades, buscando soluciones previas al momento de legislar y no dejar en manos de los tribunales nacionales los razonamientos y resoluciones de éstos:

- i) La propuesta del CATI recoge como base los sistemas franceses y españoles, pero aquellas legislaciones tienen factores de influencia en los resultados, que nuestra legislación actual no posee, como el hecho de que el exceso de velocidad no sea solo una infracción de tránsito, sino un delito tipificado en los respectivos códigos penales.
- ii) Tanto la legislación francesa como española, tienen diferencias con nuestra legislación, respecto a la regulación y forma en que se otorgan y mantienen las

---

<sup>39</sup> Según datos entregados en la tramitación del proyecto que crea el CATI a partir de su implementación, se produce una reducción anual cercana al 7% en la cantidad de fallecidos. Entre 2001 y 2008, se registra una disminución del 48% de muertes en siniestros de tránsito. En 2010 esta reducción alcanzó el 51%.

<sup>40</sup> En el primer año de funcionamiento del centro, se registró una disminución del 20% en el número de fallecidos en siniestros de tránsito. Esa disminución aumentó al 36% a los 3 años de funcionamiento del sistema. Desde 2005, todos los indicadores de comportamiento de los conductores mostraron una evolución favorable. Este mejor comportamiento se tradujo en una reducción de un 47,5% del número de víctimas mortales entre 2005 y 2010. Esto equivale a que en ese período se salvaron cerca de 5.800 vidas.

licencias de conducir, existiendo, por ejemplo, el denominado “sistema de puntos”, el cual “tiene eficacia avalada, al menos en España, por algunos estudios internacionales que han comprobado su impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de víctimas mortales inmediatamente después de su puesta en marcha”<sup>41</sup> Este sistema es recomendado por los principales organismos internacionales de referencia en el campo de la Seguridad Vial, mecanismo que en nuestro país no existe.

- iii) Por otra parte, si bien, el proyecto CATI y toda su actual discusión (la cual ha durado ocho años), toma en cuenta los buenos resultados de las legislaciones comparadas, nada dice respecto a la jurisprudencia y los problemas prácticos de la ciudadanía con la administración, en materia de equipos de registro de infracciones y que hemos analizado en el desarrollo del presente trabajo.
- iv) Cabe destacar, en la línea del punto anterior, el razonamiento de un tribunal argentino que cuestionó todo el sistema de fotorradares y fotomultas, ya que, a su juicio, no cumplen con la finalidad de evitar accidentes, ya que, sería imposible que los actores de la conducta puedan en un futuro inhibir las infracciones, porque al no existir una sanción inmediata, las conductas humanas no logran cambiar y el fin preventivo desaparece, reduciéndose a un mero sistema sancionador, el cual debiera ser de ultima *ratio*. Replicamos por tanto el cuestionamiento del juez de la causa “¿Cuál sería la actividad preventiva cuando se permite que el presunto infractor continúe circulando supuestamente en infracción?”
- v) En la misma línea, a consideración de la autora, nuestro país no tiene programas de educación vial robusta. Si bien se ha avanzado en medidas tales como la dictación de la Ley N° 21.088 sobre convivencia vial, y en elevar las exigencias en el proceso de otorgamiento de licencia de conductor, especialmente en cuanto al examen teórico, aun, en la práctica, continuamos teniendo altos índices de siniestros completamente evitables. Por tanto, la dictación del CATI debe ir de la mano con políticas que fortalezcan la educación vial, no solo en establecimientos educacionales, sino en todos los niveles y para todas las edades.
- vi) Respecto a la responsabilidad ante las faltas captadas por sistemas automáticos en un sistema contravencional, podemos abarcar dos ideas, la primera es considerar

---

<sup>41</sup> ADAM (2012). Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbilidad de los accidentes de tráfico en España . Disponible en: <http://bcn.cl/2p44t>

que estemos frente a responsabilidad subjetiva, y, en segundo lugar, advertir que el CATI contempla premisas limitadas respecto a la defensa del contraventor, la que no parece contemplar excepciones ante situaciones por exceso de velocidad en casos de estado de necesidad, como por ejemplo, trayecto a una urgencia médica, o incluso situaciones que puedan parecer tan absurdas como una infracción cursada a un vehículo que va sobre una grúa<sup>42</sup>.

- vii) Por último, cabe señalar que un Centro Automatizado de Infracciones de Tránsito, no puede registrar muchas de las infracciones o contravenciones contempladas en la normativa. El mayor “obstáculo” es que los sistemas de registro no pueden detectar ni a la persona del conductor ni a sus acompañantes, por tanto infracciones tales como las impuestas por la llamada “ley no chat”, el no uso de cinturón de seguridad, la omisión de la utilización de sistemas retenedores (sillas) para menores de edad, y en general no ir atento a las condiciones del tránsito, no están autorizadas a ser captadas por cámaras y radares, ya que para ellos, se necesitaría identificar a las personas al interior del vehículo, resultando imposible. En primer lugar, porque vulneraría garantías constitucionales, así como la Ley 19.628, y, en segundo lugar, porque necesitaría de tecnologías de reconocimiento biométrico o facial, las cuales, si bien existen, se encuentran cuidadosamente restringidas en su uso en lugares públicos, exigiendo altos estándares de ciberseguridad, los cuales son deficitarios en el marco regulatorio vigente en Chile sobre protección de datos personales.

## **Bibliografía**

- ADAM (2012). Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España. Disponible en: <http://bcn.cl/2p44t>
- BAUZÁ y FELIO (2004). El Régimen Jurídico de la Videovigilancia, Editorial Marcial Pons.
- CARABINEROS DE CHILE (2019). Informe Ejecutivo por requerimiento efectuado por parte del Prosecretario de la H. Cámara de Diputados, con motivo de esclarecer

---

<sup>42</sup> <https://motor.elpais.com/actualidad/multado-por-exceso-de-velocidad-un-coche-que-iba-sobre-una-grua/>

materia atinente a los equipos de detección de velocidad Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, Prefectura Técnica y Seguridad Vial O.S.2. Disponible en <https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmTIPO=OFICIOFISCALIZACIONRESPUESTA&prmID=83609&prmNUMERO=28174&prmRTE=0>

- CATALAN Y RIMBAUD. Fotorradars y el impacto de la ausencia de un sistema de control de velocidad en Chile. Diario Constitucional. Artículo de opinión. Disponible en: [https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/fotorradars-y-el-impacto-de-la-ausencia-de-un-sistema-de-control-de-velocidad-en-chile/#\\_ftn1](https://www.diarioconstitucional.cl/articulos/fotorradars-y-el-impacto-de-la-ausencia-de-un-sistema-de-control-de-velocidad-en-chile/#_ftn1)
- ECHAVEGUREN y otros (2013). Comparación entre mediciones de velocidad obtenidas con los equipos GPS y Pistola Láser. Obras y proyectos. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-28132013000200004>
- MONCADA (2018) “Sonría lo estamos grabando: la legitimidad en el establecimiento de cámaras de vigilancia”, Memoria para optar al Grado Académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Chile, Santiago.
- PAREDES y otros (2006). ¿Cazabobos o salvavidas?: la economía política de los fotorradars en Chile. Estudios de economía. Vol.33 No.2.

### **Jurisprudencia Nacional**

- Corte de Apelaciones de Santiago. Rol 469-2000.
- Corte de Apelaciones de Talca. Rol N°434-2011.

### **Jurisprudencia administrativa**

- Contraloría General de la República, Dictamen N° 907 de fecha 09 de enero de 2020.

### **Jurisprudencia extranjera**

#### **Argentina**

- Juzgado Federal N° 2 de Paraná “Beber Brunner, Diego con Provincia de Misiones. N°708/2019, 27 de marzo de 2019.

#### **Colombia**

- Corte Constitucional, Auto N° 406/20 de 28 de octubre de 2020.

## **España**

- Tribunal Supremo, Recurso de Casación, interpuesto por el Ayuntamiento de Catarroja contra la sentencia de 9 de noviembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo N° 3 de Valencia, del 12 noviembre de 2015.
- Juzgado de lo Contencioso Administrativo N°1 de Pontevedra. Sentencia 17/2019 N° Recurso: 105/2018, de 22 de enero de 2019.