

OFICIO N°134-2025

**INFORME DE PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
MEDIDAS Y NUEVOS MECANISMOS PARA
ENFRENTAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE TARIFA
EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL
PAÍS.**

Antecedentes: Boletín N°17.441-15.

Santiago, 6 de mayo de 2025.

Por Oficio N° 20.298 de 7 de abril del año 2025, el Presidente de la Cámara de Diputados y su Secretario General, señores Gaspar Rivas Sánchez y Miguel Landeros Perkic, respectivamente, remitieron a la Excelentísima Corte Suprema el proyecto de ley que *“Establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país”*. Lo anterior, a fin de recabar la opinión de la Corte Suprema sobre el proyecto en cuestión respecto a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 88 quinquies, contenido en el número 6) del Artículo Primero del mensaje, todo ello de conformidad a lo dispuesto en los artículos 77, incisos segundos y siguientes, de la Carta Fundamental y 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Impuesto el Tribunal Pleno en sesión celebrada el 5 de mayo del año en curso, conformado por su Presidente señor Ricardo Blanco Herrera, y los ministros señora Muñoz, señores Valderrama y Silva, señora Repetto, señores Llanos y Carroza, señora Letelier, señor Matus, señora Gajardo, señor Simpértigue, y señoras Melo, González y López, acordó informarlo al tenor de la resolución que se transcribe a continuación.

AL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.



SEÑOR JOSÉ MIGUEL CASTRO BASCUÑÁN.

VALPARAÍSO.

“Santiago, seis de mayo de dos mil veinticinco.

Vistos y teniendo presente:

Primero: Que mediante Oficio N° 20.298 de 7 de abril del año 2025, el Presidente de la Cámara de Diputados y su Secretario General, señores Gaspar Rivas Sánchez y Miguel Landeros Perkic, respectivamente, remitieron a la Excelentísima Corte Suprema el proyecto de ley que “*Establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país*”. Lo anterior, a fin de recabar la opinión de la Corte Suprema sobre el proyecto en cuestión respecto a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 88 quinquies, contenido en el número 6) del Artículo Primero del mensaje, todo ello de conformidad a lo dispuesto en los artículos 77, incisos segundos y siguientes, de la Carta Fundamental y 16 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Segundo: Que el proyecto de ley tiene como premisa que el transporte público remunerado de pasajeros en la Región Metropolitana es un elemento central para el desarrollo de las personas y que el financiamiento del mismo, que proviene tanto del aporte de los usuarios como de los aportes del Estado, se ha visto mermado producto de la evasión y el mal uso (o bien, uso indebido) de los mecanismos que permiten una rebaja tarifaria a este medio de desplazamiento (entiéndase, pases escolares, pase de educación superior, tarjeta de adulto mayor o cualquier otro).

En este escenario, se indica que, si bien la actual regulación contiene medidas sancionatorias a los infractores por el uso indebido de estos mecanismos de pago diferenciado, el proyecto advierte que tales medidas han resultado insuficientes para efectos de desincentivar la conducta de evadir el pago de la



tarifa correspondiente. Como ejemplo de aquello, se señala que de las sanciones y multas existentes, un 67% de las multas por evasión no son pagadas por los infractores en los juzgados de policía local. A su vez, aproximadamente en el 60% de los casos los pasajeros no son anotados en el Registro de Pasajeros Infractores.

Ante tal diagnóstico, la iniciativa de ley tiene como objetivo la implementación de nuevas medidas tendientes a disminuir y sancionar el fenómeno de la evasión y el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios.

Para lo anterior, la iniciativa refiere la necesidad de adoptar nuevas medidas y ajustar las ya existentes tendientes a (i) evitar y desincentivar el fenómeno de la evasión; (ii) desincentivar el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios; (iii) la introducción de mejoras al Registro de Pasajeros Infractores y; (iv) protección al personal de fiscalización. Con ellas, se pretender abordar de manera más efectiva la problemática esbozada.

Tercero: Que en término generales el proyecto de ley se estructura en tres artículos permanentes y una disposición transitoria.

En específico, el artículo primero se compone de diez numerales que introducen modificaciones a la Ley N° 18.290 de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, introduciendo prohibiciones, obligaciones, facultades fiscalizadoras y cambios tarifarios.

El artículo segundo se organiza en tres numerales por medios de los cuales se incorporan modificaciones en la Ley N° 18.287 que “*Establece procedimientos ante los juzgados de policía local*”, consistentes en:



- Ampliación de la legitimación activa para denunciar infracciones al uso del instrumento de tarifa del transporte público con beneficio por quien no sea su titular;
- Ampliación de la obligación de anotar a los infractores en el Registro de Pasajeros Infractores a la Subsecretaría de Transportes;
- Nuevas consecuencias para quienes se encuentren anotados en el Registro de Pasajeros Infractores;
- Ampliación del plazo de extinción de la anotación en el Registro de Pasajeros Infractores de tres a cinco años;
- Obligación de los órganos del Estado de informar semestralmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el número de documentos suspendidos como consecuencia de las anotaciones en el Registro de Pasajeros Infractores; y
- Obligación de la Tesorería General de la República que deberá informar al Ministerio sobre los montos retenidos por concepto de devolución de impuestos.

Seguido, el artículo tercero agrega en el artículo 88 de la ley N° 21.325 de “Migración y Extranjería”, un numeral sexto, nuevo, que contempla una causal de revocación imperativa de permisos de residencia el encontrarse en el Registro de Pasajeros Infractores de la Ley N° 18.287, administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Finalmente, la única disposición transitoria contemplada en el proyecto de ley regula el modo de costear el mayor gasto fiscal que irroque la aplicación del proyecto de ley.

Cuarto: Que, a continuación, se analizarán aquellos aspectos de la propuesta que inciden en la competencia y los procedimientos aplicables de los



juzgados de policía local respecto de las infracciones a la obligación de pago de tarifa por uso de transporte público.

1. FISCALIZACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE PAGO

a) Por parte del personal de los prestadores:

En conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 88 quáter y el nuevo artículo 88 quinquies, el proyecto dispone que determinado personal podrá constatar el cumplimiento de la obligación de pago de la tarifa por parte de pasajeros¹. Seguido, el inciso 1° del artículo 88 quáter señala que el personal que indica podrá exigir la exhibición del instrumento o mecanismo que permita el acceso del transporte público remunerado de pasajeros.

El inciso 2° del mismo artículo señala que constatado por parte del personal a cargo de la fiscalización el uso de los servicios del transporte público sin el pago correspondiente, se deberá requerir el pago de la tarifa recargada que señala el artículo 88 sexies. El inciso 1° del nuevo artículo quinquies repite la idea y agrega que la tarifa recargada se deberá pagar mediante los equipos portados por el personal indicado; y si el pasajero paga la tarifa recargada podrá permanecer en el respectivo vehículo para hacer uso del servicio de transporte y no se cursará la infracción por no pago de la tarifa.

En caso de rehusarse a realizar dicho pago, se producen dos efectos. El primero es que se deberá disponer que el infractor haga abandono del vehículo, según indica el inciso 2° del artículo 88 quáter.

El segundo efecto, dispuesto en el inciso 2° del nuevo artículo 88 quinquies, consiste en que el personal mencionado notificará al infractor la existencia del incumplimiento de la obligación del artículo 88 -en dicho contexto, la obligación de

¹ Ambos artículos mencionan como personal para realizar dicha constatación al personal autorizado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus filiales que presten servicios de transporte de pasajeros y de Metro S.A; el de los concesionarios de uso de vías; de los propietarios de buses y; en general, de los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros. Por su parte, sólo el artículo 88 quinquies hace referencia a los inspectores fiscales y municipales.



pago² y remitirá los antecedentes de la infracción a la Subsecretaría de Transportes para que inicie el respectivo procedimiento sancionatorio a través de la División de Fiscalización de Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito³.

Al respecto, la propuesta parece razonable al optimizar el proceso de fiscalización, permitiendo dentro del mismo el pago de la tarifa, que es el propósito de la regulación, y concentrando el esfuerzo sancionatorio en los infractores reticentes.

b) Por parte de funcionarios de Carabineros:

Sin perjuicio de lo indicado en el acápite anterior, de acuerdo a la nueva redacción del inciso tercero del artículo 88 quáter, si quien constatare el incumplimiento fuere personal de Carabineros de Chile, el personal policial cursará la infracción administrativa dispuesta para el caso del numeral 42 del artículo 200 de la Ley N° 18.290.

En tal caso, deberá informar y remitir los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que gestione el cobro de la multa a través de la División de Fiscalización de Transportes y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 88 quinquies que se propone agregar a la normativa de tránsito.

Cabe observar que no resulta claro en este punto quién ni en qué momento se aplicará la multa. Ello deriva del hecho que el inciso 2° del nuevo artículo 88 quinquies dispone que el personal del prestador remitirá los antecedentes a la

² En este punto debe precisarse que el citado incumplimiento es referente sólo al pago de la tarifa, mas no a los demás deberes consignados en la norma en orden a respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor, ni la prohibición de abordar el vehículo por las puertas traseras.

³ Usar los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sin pagar la tarifa correspondiente constituye una infracción o contravención grave (numeral 42 del artículo 200 de la Ley N° 18.290), que, de acuerdo numeral 2 del artículo 205 de dicha ley, es sancionable con multa de 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales.



Subsecretaría de Transporte para el **inicio del procedimiento sancionatorio**, dando cuenta que es esta última quien aplica o determina la multa, mientras que el inciso 3° del artículo quáter señala que personal de Carabineros cursará la infracción administrativa y remitirá los antecedentes a dicha repartición para que gestione **el cobro de la multa**, como si ésta ya hubiere sido aplicada.

Ello, como se verá, tiene incidencia en las potestades que se asignan a los juzgados de policía local, dado que las reglas sobre impugnación, administrativa y judicial, parte de la base de que es la Subsecretaría la que impone las sanciones.

2. CAMBIO EN LA COMPETENCIA PARA APLICAR SANCIONES POR NO PAGO DE PASAJE DE TRANSPORTE PÚBLICO

En líneas generales, se desprende que la normativa ha trasladado la competencia para aplicar la sanción a la evasión del no pago de la tarifa desde los juzgados de policía local a la Subsecretaría de Transportes.

En efecto, en conformidad con la normativa actual, son los juzgados de policía local los competentes para aplicar sanciones por infracción a la obligación de pagar la tarifa por el uso de transporte público, según se desprende de lo dispuesto en el literal a) del artículo 13 de la Ley N° 15.231 “Sobre organización y atribuciones de los juzgados de policía local, cuyo texto fue refundido, coordinado y sistematizado mediante el Decreto N° 307, de 1978, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos”, diversos artículos de la Ley N° 18.287 -dentro de los cuales destaca el artículo 22 bis que crea el Registro de Pasajeros Infractores- y el artículo 4° de la Ley N° 18.290.

Con las modificaciones propuestas, de acuerdo con lo ya desarrollado, la competencia se traspasa a la autoridad administrativa, ya que ante esta se debe iniciar el procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente.

El inciso quinto del nuevo artículo 88 quinquies establece que las decisiones de la Subsecretaría serán impugnables en el procedimiento administrativo sólo mediante vía de reposición.



Correlativamente a este traspaso de competencia, el proyecto deja a salvo el derecho de los sancionados a recurrir a la justicia, desde que podrán reclamar respecto a la infracción o multa impuesta por la mencionada Subsecretaría ante los juzgados de policía local, ello, de conformidad al procedimiento establecido en la misma ley y en aquellos aspectos que esta no regule, según lo dispuesto en la Ley N° 18.287.

Esta decisión parece razonable y ponderada, desde que deja en sede administrativa los procesos sancionatorios destinados, como se ha destacado, a reforzar la eficacia del servicio público de transporte, sin recargar la participación de los tribunales de justicia. En efecto, el proyecto es respetuoso de la función jurisdiccional -que, como se sabe, consiste en resolver conflictos jurídicos intersubjetivos- al radicar en los tribunales los litigios, es decir, de las reclamaciones de los infractores que estimen improcedente la sanción, antes que la determinación administrativa de la infracción.

3. IMPUGNACIÓN POR VÍA JUDICIAL DE DECISIONES ADMINISTRATIVAS

El artículo 88 quinquies dispone que, ante el rechazo de la reposición presentada ante la Subsecretaría, o si no hubiere pronunciamiento sobre ella, desde los quince días siguientes al vencimiento del plazo señalado en el inciso precedente contados desde alguno de los dos sucesos indicados, se otorga al infractor un plazo de veinte días para reclamar ante el juzgado de policía local respectivo.

El articulado instruye que la reclamación debe hacerse por medio de una presentación física o por medios electrónicos, para lo cual deberá adjuntar copia de la resolución reclamada. Tras recibir el reclamo, el tribunal recabará los antecedentes de la Subsecretaría de Transportes a través de una plataforma electrónica que ésta habilitará al efecto⁴.

⁴ Al respecto, el proyecto omite detallar los “medios electrónicos” a través de los cuales podrá hacerse la reclamación. A mayor abundamiento, debe tenerse presente que los Juzgados de Policía Local al no ser tribunales que integran orgánicamente el Poder Judicial, no quedan sometidos a la regulación instaurada por la Ley N° 20.886 sobre tramitación electrónica. Bajo estos



Al tenor de la norma propuesta, la interposición del reclamo en contra de la resolución de la Subsecretaría no tendrá efecto suspensivo respecto de la inscripción en el Registro de Pasajeros infractores, dado que ésta se deberá realizar de todas formas.

Según indica el artículo 88 quinquies, en contra de la sentencia que dicte el juzgado de policía local no procederá recurso alguno. No obstante ello, agrega que la misma deberá comunicarse a la Subsecretaría de Transportes dentro de los 15 días siguientes a que quede ejecutoriada. Si el juzgado de policía local absuelve o rebajare el monto de la multa aplicada, la subsecretaría dejará sin efecto la inscripción en el Registro de Pasajeros Infractores.

Respecto de la radicación de la reclamación en los Juzgados de Policía Local, ésta parece ser correcta, pues aquella magistratura es la que actualmente conoce de dicho tipo de infracciones y, en general, son depositarios en gran parte del conocimiento de materias infraccionales. Sin embargo, se debe hacer presente que la propuesta no establece expresamente qué juzgado de policía local será el competente para conocer del reclamo, lo que debiera ser aclarado en la tramitación legislativa.

También se puede considerar adecuado que no procedan recursos en contra de la decisión, dada la baja cuantía de la multa y el hecho que la impugnación ya fue conocida en sede administrativa y, además, actualmente ese es el régimen vigente, ya que no procede el recurso de apelación en contra de sentencias sobre infracciones a la normativa de tránsito que sólo impongan multas y que tampoco procede el recurso de casación en los procedimientos ante los juzgados de policía local (artículos 33 y 38 de la Ley N° 18.287).

Quinto: Que, en conclusión, el proyecto de ley busca implementar nuevas medidas tendientes a disminuir y sancionar el fenómeno de la evasión y el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios.

términos, la regulación propuesta resulta operativamente incierta para quienes decidan poner en marcha el aparato la reclamación judicial por la vía electrónica señalada en el proyecto.



La disposición consultada a la Corte Suprema requiere la opinión respecto al nuevo art. 88 quinquies, que autoriza a la Subsecretaría de Transportes para aplicar multas por el no pago de la tarifa del transporte público y radica en los juzgados de policía local la competencia para conocer de la reclamación en contra de la multa.

Al respecto, se valora positivamente el nuevo sistema de fiscalización, que permite al personal encargado de ella cobrar la tarifa cuando sorprenda a los infractores, de manera que el proceso sancionatorio avance solo respecto de los infractores reticentes. Sin embargo, en cuanto a la fiscalización por parte de Carabineros, la iniciativa podría beneficiarse en aclarar quién y cuándo impone la multa, en atención a las potestades con que cuenta dicha autoridad en comparación con aquellas previstas a la Subsecretaría.

En cuanto al cambio de competencia para aplicar las sanciones por el no pago de la tarifa, la iniciativa acierta en trasladarla desde los Juzgados de Policía Local hacia la Subsecretaría de Transportes, órgano administrativo especializado en la materia, cambio que es respetuoso del derecho a tutela judicial al explicitar el reclamo judicial en contra de las decisiones de la Administración.

Finalmente, en cuanto a la reclamación judicial seguida ante los Juzgados de Policía Local, dicha decisión resulta adecuada pues aquellos constituyen la magistratura que actualmente conoce de dicho tipo de infracciones y en general de las materias infraccionales, sin perjuicio que se hace presente que la iniciativa no establece expresamente qué juzgado de policía local será el competente para conocer del reclamo, lo que debiera ser aclarado en la tramitación legislativa.

Por estas consideraciones y de conformidad con lo dispuesto en la norma constitucional citada, **se acuerda informar en los términos antes expuestos** el referido proyecto de ley.

Ofíciase.

PL N°14-2025.”



Saluda atentamente a V.S.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa. En aquellos documentos en que se visualiza la hora, esta corresponde al horario establecido para Chile Continental.

