

ASIMIMETRIA EN LAS SANCIONES ENTRE FUENTES FIJAS Y FUENTES MOVILES

Es un realidad que a la hora de comparar entre las sanciones que se aplican por la autoridad sectorial, existen situaciones que son dignas de riple. A modo de ejemplo, baste citar lo que ocurre materia de fiscalización y sanción de las emisiones atmosféricas de l locomoción colectiva.

Si el procedimiento de fiscalización lo realiza Carabineros, retiene la licencia de conducir del infractor y puede eventualmente retirar el certificado de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (Art. 9 de la ley N°19.040 en relación con el artículo 1 del D.S 116/92 de Minstratel) y además enviarlo a los corrales municipales. Todos los antecedentes anteriores son enviados junto a la denuncia al Juez de Policía Local competente. El parte que cursa Carabineros tiene como fundamento jurídico la vulneración del artículo 82 de la ley de Tránsito o bien el Decreto Supremo 82, lo que se presta para confusiones al momento que el juez deba aplicar las sanciones correspondientes. Sí Carabineros señala en la boleta de citación o denuncia la vulneración del Decreto Supremo N°82/93, el fundamento jurídico de la denuncia es la vulneración clara y determinada de una **norma de emisión atmosférica aplicable al transporte público de Santiago** que sanciona al empresario del transporte con una multa de hasta 10 UTM (\$ 180.400 pesos) y con la incautación del vehículo. Sí en cambio la denuncia efectuada por Carabineros consigna la vulneración del artículo 82 de la Ley de Tránsito¹, el juez deberá sancionar al chofer, diferenciando si es dueño o no del bus. Si no es propietario del bus, lo condena como responsable de una infracción leve cuyo monto no podrá superar las 0,5 UTM (aprox \$ 9.200). Sí el chofer, es dueño del vehículo de transporte público, deberá condenarlo a pagar una suma de hasta 1, 5 UTM (aprox \$27.600) calificando la infracción como una infracción grave.

- Si el procedimiento de fiscalización, en cambio, lo realizan los inspectores del Dpto de Fiscalización del Ministerio de Transporte, retienen el Certificado de Inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, y envían al infractor junto a la boleta de citación, al Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transporte (3CV). Además de retener el certificado, los inspectores denuncian el hecho al Juez de Policía Local competente. Los Inspectores del Ministerio de Transporte al retener el certificado de inscripción, impiden que el vehículo de locomoción colectiva pueda prestar el Servicio Público de Transporte y debe reparar el motor del vehículo antes de presentarse al Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transporte (3CV) y recuperar el certificado.

¹ Artículo 82: Cuando Carabineros constate técnicamente que un vehículo ha superado los índices de contaminación permitidos, podrá retirar de circulación vehículos, poniéndolos a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las municipalidades, y sólo podrá ser retirado cuando el juez lo autorice con el objeto único de solucionar el problema de contaminación denunciado.

Sólo con el certificado en mano, puede presentarse ante el Juez de Policía Local y pagar la multa que se le imponga por vulnerar la ley del tránsito (art.198 N°22 o 198 inc.final en relación con el art.82).

En este último caso puede incluso darse la paradoja que no obstante haberse vulnerado una norma de emisión atmosférica, el Tribunal absuelva y no existan patrimonios en los cuales hacer efectiva la multa prevista en la ley de tránsito. En efecto, el art. 82 de la Ley de Tránsito autoriza al Juez a absolver al infractor que repare el motor y lo acredite con certificados técnicos a la fecha de comparecencia².

Respecto de las sanciones aplicadas podemos señalar que hemos advertidos que los Jueces de Policía Local aplican las sanciones establecidas en la Ley de Tránsito y no las sanciones establecidas en leyes especiales distadas la efectos para sancionar con mayor drasticidad a los empresarios del transporte, principales responsables de la generación de contaminación atmosférica.

En lo que respecta a la vulneración del Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana, esto es, la inejecución de las líneas de acción y medidas aplicables al transporte, este instrumento de gestión no prevé sanciones. No obstante, son aplicables al caso las sanciones establecidas en el artículo 56 de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente. Según este artículo las Municipalidades y los demás organismos competentes del Estado, pueden solicitar al Juez de letras competente y de acuerdo al procedimiento establecido para ejercer la acción ambiental, la aplicación de multas de hasta 1000 UTM y/o la suspensión de circulación de los buses que no cumplan con el Plan de Descontaminación.

En cambio si la fiscalización la realiza la Autoridad Sanitaria, que vino a reemplazar al SESMA en la Región Metropolitana o los DPA en Regiones, las sanciones a las fuentes fijas tienen asignada una penalidad que va desde la amonestación pasando por multas de 1000 UTM (18.400.000 pesos) e incluso la posibilidad de una clausura de temporal definitiva.

Le parece, entonces, señor lector que ¿existe una clara y marcada simetría la momento de infringir la normativa ambiental en una cuenca saturada de gases entre las fuentes industriales y los empresarios del transporte público?

Daniel Benoit M

Abogado especialista en Derecho y gestión ambiental, Auditor ISO 14.001 y 18.001

Director de la Asociación Chilena de Derecho Ambiental fundada en octubre de 1986.

2002

² Artículo 82 inc. Final: “El juez podrá absolver al conductor que, denunciado por conducir un vehículo con emanación de gases acreditar haber reparado el vehículo y subsanado la causa de la emanación a la fecha de comparecencia al tribunal, mediante certificado expedido por un establecimiento competente.