INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY Nº18.290, DE TRÁNSITO, CON OBJETO DE INCLUIR EL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO EN LAS INSCRIPCIONES PRACTICADAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS.

BOLETÍN Nº 3.285-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en moción de los Diputados señores Gonzalo Uriarte, Claudio Alvarado, Ramón Barros, Jorge Burgos, Marcelo Forni, René Manuel García, Patricio Hales, Felipe Salaberry y Marcela Cubillos, que modifica la ley Nº18.290, de Tránsito, con objeto de incluir el Número de Identificación del Vehículo (V.I.N.) en las inscripciones practicadas en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.

El proyecto de ley tiene por finalidad obtener dos objetivos: uno, establecer la exigencia de anotar en el Registro de Vehículos Motorizados el número de identificación del vehículo o V.I.N y dos, obligar a las compañías de seguros a remitir las patentes de los vehículos al Registro Nacional de Vehículos Motorizados cuando se trate de vehículos asegurados que, como resultado de un siniestro, sean declarados en pérdida total.

****

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la colaboración y la asistencia del abogado asesor del Subsecretario de Transportes señor Lautaro Pérez Contreras.

También concurrieron, invitadas por la Comisión, las siguientes personas:

El General Inspector de Carabineros, señor Juan Donati Pino, Director de Orden y Seguridad; el Mayor Rolando

Salvo Gutiérrez, 2º Jefe de Análisis, y el Mayor Luis Henríquez Loyola, 2º Jefe de Programación.

El Director subrogante del Servicio de Registro Civil e Identificación, señor Luis Fuentes Cerda, y el Jefe de Registro de Vehículos Motorizados de ese Servicio, señor Pedro Rojas-Murphy Forcael.

El Gerente General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (Anac), señor Jesús Martín Yubero.

El Gerente General de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G., señor Jorge Claude Bourdel.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

La ley de Tránsito obliga al Servicio de Registro Civil e Identificación a llevar un Registro de Vehículos Motorizados en su base de datos central, en el cual deben inscribirse los vehículos, individualizarse a sus propietarios y anotarse las placas patente únicas que otorgue. Dicha inscripción debe ajustarse a los datos contenidos en los documentos fundantes, tales como facturas de venta, declaración de importación, etcétera. En relación con los vehículos, el propietario debe dar cuenta al Registro de todas las alteraciones que hagan cambiar la naturaleza de los mismos, sus características esenciales o las que los identifican, todo lo cual debe anotarse en el Registro, así como también las variaciones de dominio. (artículos 34 y 35).

La ley también detalla, en su artículo 47, las menciones que debe contener el certificado de inscripción de los vehículos:

1. Oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación que lo expida;

2. Número de registro, para los efectos de su patente única;

3. Nombres, apellidos y domicilio del propietario del vehículo;

4. Marca, año, modelo del vehículo y los números de fábrica que lo individualicen;

5. Fecha de emisión del certificado de inscripción, y

6. Fecha en que se practicó la inscripción, así como la data del cambio de propietario, si lo hubiere.

Además, en el caso de los camiones y tractocamiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kg, el certificado de inscripción deberá contener las siguientes menciones:

1. Peso bruto vehicular.

2. Número y disposición de los ejes.

3. Potencia del motor.

4. Tipo de tracción.

5. Tipo de carrocería.

6. En el caso de los camiones internados de acuerdo con el inciso segundo del artículo 21 de la ley Nº18.483, la calificación especial en virtud de la cual ingresaron al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores.

7. Placa patente única.

8. Las demás que exija el reglamento.

Como se aprecia de la simple lectura de las disposiciones transcritas, actualmente nuestra legislación no reconoce ni exige que se indique en el certificado de inscripción el dato más difícil de falsificar o adulterar: el Número de Identificación del Vehículo o V.I.N., por su sigla en inglés: “Vehicle Identification Number”.

El V.I.N. es un código único y universal, compuesto por números y letras, que el fabricante asigna a un vehículo, principalmente para su registro e identificación.

A mediados de la década de 1950, los fabricantes de automóviles de Estados Unidos comenzaron a estampar números identificadores en los automóviles y sus partes. El propósito obvio de esa medida era dar una descripción exacta del vehículo cuando los números de producción masiva comenzaban a subir en cantidades significativas. A comienzo de la década de 1980, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carretera, dependiente del Departamento de Transporte del Gobierno de Estados Unidos de América, exigió que todos los vehículos automotores contuvieran un número de identificación del vehículo de 17 caracteres. Así, todo vehículo fabricado a partir de 1981 posee un V.I.N. de 17 caracteres. Al decodificarlo, cada carácter de este códigoindica detalles específicos del vehículo en cuestión, como marca, modelo, año, estilo de carrocería, tamaño del motor, etcétera. En definitiva, el V.I.N. constituye un verdadero código genético o huella digital de cada

vehículo fabricado en el mundo, y proporciona información mucho más sólida y veraz que la que se obtiene a través de los datos que contiene la inscripción de un vehículo en Chile. El V.I.N. es muy difícil de adulterar por delincuentes.

Si el V.I.N. no tiene 17 caracteres, lo más probable es que dicho número de identificación corresponda a un vehículo anterior al año 1981. Los números de identificación de los vehículos anteriores a 1981 tienen entre 11 y 17 caracteres.

El V.I.N. puede encontrarse en el parabrisas (mirando el tablero de instrumentos desde fuera del vehículo, en el extremo donde se sienta el conductor), o bien, en el poste de la puerta del conductor (donde la puerta se cierra con seguro). También puede figurar en la factura de venta del vehículo o en la póliza de seguro del mismo.

Además de lo referente al V.I.N., los autores de la moción hacen notar que, en el último tiempo, la ciudadanía ha tomado conocimiento de las alarmantes cifras de vehículos robados a lo largo del país, con el consiguiente perjuicio económico para sus propietarios y la complicada situación procesal penal a que éstos se ven expuestos, al no tener claridad en lo que hace relación a la real posibilidad de recuperar dicho vehículo.

Los vicios preexistentes en la situación jurídica de algunos automóviles (robados o desmantelados y que intentan ser transferidos a terceros, en abierta violación de la ley) constituyen una situación que perjudica a numerosos compradores, que se ven perturbados en el goce del bien adquirido, llegando incluso a ser privados de la posesión del mismo.

Desafortunadamente, las medidas dispuestas por la autoridad y las contenidas en la normativa vigente han evidenciado ser ineficaces y obsoletas. Ineficaces, por cuanto las maniobras dolosas han perseverado en el engaño; obsoletas, por cuanto la industria automotriz dispone de herramientas más modernas y seguras que permiten mantener la identidad cierta de los vehículos.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En la moción se plantea que en el país se ha incrementado notoriamente la cifra de vehículos robados, situación que produce un tremendo daño económico para sus propietarios. Además, existe en la actualidad una complicada situación procesal penal, lo que hace muy difícil la recuperación de los vehículos.

Se señala, además, que existen vicios preexistentes en la situación jurídica de algunos automóviles, por cuanto los roban o los desmantelan y los transfieren a terceros, en abierta

violación de la ley. Tal situación ha perjudicado a numerosos compradores, que se han visto perturbados en el goce del bien adquirido, llegando incluso a ser privados de la posesión del mismo.

Se indica en la iniciativa en estudio que, para prevenir las maquinaciones fraudulentas por parte de las bandas organizadas, la actual ley de Tránsito y los reglamentos respectivos han impuesto la obligación de inscribir una serie de datos de los vehículos, tanto al inscribirlos en el Registro de Vehículos Motorizados en el momento de su internación al país como en cada transferencia o cambio en el dominio que experimenten.

Además, se expone la existencia de otra maniobra dolosa que es preocupante y que se ha hecho común: la suplantación de un vehículo por otro, utilizándose para tal efecto la sustracción de las patentes de vehículos inexistentes. En tales casos, los antisociales se apoderan de las placas patente de los vehículos siniestrados y declarados como pérdida total por las compañías de seguros para dotar a otros automóviles -robados o adulterados- con una nueva identificación. En un procedimiento de blanqueamiento de antecedentes, los números de patente del vehículo dado de baja por la aseguradora sirven para dar nueva existencia a un bien que era perseguido por su legítimo dueño (haciendo ineficaz esa búsqueda), o bien para engañar al comprador respecto del historial del dominio o de las especificaciones técnicas del mismo.

Finalmente, se destaca que, desafortunadamente, todas las medidas enunciadas anteriormente no han dado el resultado deseado, por lo que se hace imprescindible legislar sobre esta materia.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley Nº18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en la moción.

De acuerdo con esto último, la idea matriz del proyecto es imposibilitar la adulteración de los distintos números que individualizan a los vehículos, al objeto de evitar la transacción fraudulenta de los mismos.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No los hay.

V. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

El artículo único no debe ser conocido por la Comisión de Hacienda.

VI. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO

A la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión concurrió uno de lo Diputados patrocinantes del mismo, **don Gonzalo Uriarte,** quien explicó que esta iniciativa legal tiene su origen en una moción suscrita por varios Diputados, cuyo objetivo es incorporar, entre las menciones que exige la ley al Registro de Vehículos Motorizados, el concepto de V.I.N, (Número de Identificación del Vehículo, según su nombre en inglés, “Vehicle Identification Number”), lo que representa una especie de *código genético* de cada vehículo, un código alfanumérico compuesto por diecisiete caracteres que individualizan totalmente a cada vehículo, desde su fabricación. El código da cuenta de las características esenciales de cada vehículo, tales como su motorización, su equipamiento, etc., es decir, contiene todos los antecedentes que sirven para identificar totalmente a cada unidad. El proyecto de ley dispone incorporar o anotar dicho código alfanumérico en el *padrón* de cada vehículo, junto a los demás datos que ya considera el documento denominado “certificado de dominio”. Esta situación permitirá que los diversos servicios o autoridades, tales como el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio de Impuestos Internos u otros puedan identificar fehacientemente un determinado vehículo. Con ello, se busca, por una parte, combatir a las bandas delictuales que transforman completamente los vehículos y, por otra, en aquellos casos en que un vehículo sea declarado en pérdida total, se lo elimine completamente del comercio, para evitar que, mediante la adulteración de su placa patente u otro elemento, sea reinsertado irregularmente al comercio.

****

El General Inspector de Carabineros, señor Juan Donati, Director de Orden y Seguridad, señaló que Carabineros de Chile considera relevantes las modificaciones que plantea el proyecto de ley. Para graficar la realidad en la que incide la moción, proporcionó datos estadísticos sobre vehículos que han sido objeto de diferentes ilícitos (robo, robo con intimidación, hurto, estafa, apropiación indebida, etcétera) en todo el territorio nacional. En el año 2001, los vehículos encargados por esos ilícitos fueron 7.023, de los cuales se recuperaron 4.590 (65,4%). En el año 2002, los vehículos encargados fueron 6.200, de los cuales se recuperaron 4.130 (66,6%). En el año 2003, los vehículos encargados fueron 6.770, de los cuales se recuperaron 4.122 (61%).

Indicó que los fundamentos proporcionados por los autores de la moción comprenden elementos que, sin duda, resultan interesantes y concordantes con la realidad que se aborda. Con todo, es oportuno advertir que las modificaciones de los artículos 34 y 47 de la ley N°18.290, sugeridas por el proyecto, de alguna forma se encuentran contenidas, por extensión, en las menciones señaladas en el número 4 del mencionado artículo 47, el que contempla, dentro de las indicaciones del certificado de inscripción de vehículos motorizados, la "marca, año, modelo del vehículo *y los números de fábrica que lo identifiquen*". Así, el legislador ha previsto la necesidad de consignar los números de fábrica identificadores –que, en suma, componen el referido V.I.N., que consiste en la codificación alfanumérica de 17 dígitos- en la respectiva inscripción.

Planteó que, en el caso de aquellos vehículos que no cuentan con este sistema numérico serial de identificación, alternativamente, para su inscripción, se ha tomado en cuenta el número de serie de chasis como anotación equivalente, sin perjuicio de que también, en ambos casos, se registra, además, la serie del motor, elemento este último que es considerado como parte o pieza de eventual recambio y, de ser así, su reemplazo debe ser registrado a través de la anotación correctiva correspondiente, según lo preceptuado en el inciso cuarto del artículo 34.

En cuanto a la propuesta de agregar un inciso segundo al artículo 49, referente al siniestro de vehículos asegurados y a las obligaciones que de ese hecho nacerían para las compañías de seguros, expresó que, en la actualidad, se ha podido observar un débil cumplimiento del trámite de cancelación y devolución de las placas patente de los vehículos que, por diferentes causales, salen de circulación, trámite que se encuentra dispuesto expresamente en el inciso final del artículo 34. Esta situación se origina en que tal gestión debe efectuarla sólo el titular del dominio, lo que se corregiría agregando que, para el caso específico de dichas cancelaciones, el propietario podrá delegar esta obligación en quien designe notarialmente (compañía de seguros, casa de remates, u otros).

En consecuencia, la modificación propuesta para el artículo 49 habría de ir acompañada de la correspondiente adecuación, en los términos antes expresados, del artículo 34 de la ley en análisis.

Asimismo, sería importante establecer una sanción pecuniaria expresamente determinada para quienes no cumplan con el trámite obligatorio de cancelación de inscripción y devolución de las placas patente, responsabilidad que recaería en el último propietario, o en quien éste haya delegado poder, o, en definitiva, en quien sea el último poseedor o tenedor.

En el caso de esta propuesta, también es importante representar que no todos los vehículos que deberían ser cancelados o que se encuentren en condiciones de cancelación en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados cuentan con seguros de cobertura total, ya que las causales para la señalada cancelación son diversas, entre las que se pueden señalar: abandono, destrucción, desarmaduría total o parcial, o cualquier otra que imposibilite al vehículo para circular en forma definitiva.

Paralelamente, se debe tener presente que, en la mayoría de los casos, las compañías de seguros, una vez pagado un siniestro al asegurado, no efectúan la transferencia del móvil a nombre de la compañía en forma inmediata, para evitar la responsabilidad penal o civil (por ejemplo, como codeudor solidario) en que aquél se pueda ver vinculado, mientras el vehículo se encuentra sustraído. Incluso, si, posteriormente, su recuperación se efectúa en calidad de chatarra, mecánica o estructuralmente inutilizable como tal, ello tampoco justificará su cambio de dominio, sino más bien la cancelación directa en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados y la devolución de las respectivas placas. Por esa razón, se ha estimado necesario proponer la modificación del artículo 34, que otorga la posibilidad de conferir un poder notarial al respecto.

El General Donati hizo, finalmente, las siguientes sugerencias con respecto al tema en estudio:

1.- Imponer a importadores y fabricantes la obligación de que los vehículos motorizados que ingresen al mercado nacional traigan el V.I.N. (“Vehicle Identification Number”) y el número del motor, cuya inscripción física debe encontrarse estampada sobre o bajo relieve en la estructura, sin que pueda aceptarse el uso de placas adhesivas, pues son de fácil adulteración o eliminación.

2.- Adicionalmente, es indispensable exigir que, de fábrica, el V.I.N. se encuentre en una placa visible en la parte frontal del vehículo (entre el parabrisas delantero y el torpedo, como lo traen aquellos de procedencia estadounidense).

3.- Exigir que el término de la serie del V.I.N. (10 a 8 dígitos) se encuentre grabada de fábrica en los vidrios del móvil (exigencia vigente en Brasil y Estados Unidos.), lo que facilita el control policial y conforma un significativo aporte a la prevención de robos y a la comercialización fraudulenta de vehículos.

4.- Paralelamente, para optimizar la prevención y control de los mencionados ilícitos y para complementar la norma del artículo 49 de la ley, es preciso que el Registro Nacional de Vehículos Motorizados mantenga un catastro de aquellas placas patente respecto de las cuales se otorguen duplicados.

****

El Director subrogante del Servicio de Registro Civil e Identificación, señor Luis Fuentes, inició su intervención explicando que la modificación del artículo 34 de la ley de Tránsito, en orden a incorporar en la inscripción de los vehículos el número de identificación del vehículo (V.I.N.), es una situación que está contemplada en el artículo 10 del reglamento del Registro Nacional de Vehículos Motorizados, de acuerdo con la modificación introducida por el decreto supremo N°856, de los Ministerios de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial el 10 de febrero de 2004.

Por esta razón, cada vez que se inscriba un vehículo se registrará su V.I.N., siempre y cuando dicha mención conste en el documento fundante de la inscripción, es decir, en la respectiva factura de venta, en la resolución judicial que la ordene o en el documento aduanero que corresponda.

Respecto de la modificación propuesta para el artículo 49 de la ley, en el sentido de exigir a las compañías de seguros, en el caso de pérdida total del vehículo asegurado, la devolución de las respectivas placas patente únicas, que es del caso recordar que, conforme a lo instruido por la Superintendencia de Valores y Seguros mediante el oficio circular N°114, de 23 de julio de 2002, las compañías de seguros precisamente deben dar cumplimiento al artículo 34 de la ley N°18.290, de Tránsito, efecto para el cual la compañía aseguradora puede requerir directa y formalmente la cancelación de la inscripción de un vehículo siniestrado, cumpliendo los requisitos de rigor.

Especificó que el artículo 34 de la ley de Tránsito dispone que el propietario de un vehículo estará obligado a solicitar la cancelación de la inscripción cuando concurran las causales legales para ello. Sin embargo, esta norma no conlleva una sanción para su incumplimiento, por lo que no se acata en debida forma.

Por último, manifestó que la propuesta debería contemplar la obligatoriedad de la cancelación de la inscripción del vehículo, cuando así proceda conforme a la ley, para lo cual es requisito la devolución de las placas patente únicas o la constancia ante Carabineros de Chile de su pérdida o extravío, así como la sanción de su incumplimiento.

****

El abogado asesor del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, señaló que el proyecto apunta en una dirección correcta, en cuanto a reconocer en la ley lo que constituye el

código de identificación del vehículo, lo que permite proteger a las personas frente a ilícitos que recaigan sobre vehículos motorizados.

No obstante lo anterior, comparte los planteamientos en cuanto a perfeccionar la moción.

****

El Gerente General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (Anac), señor Jesús Martín Yubero, expresó que, si bien es recomendable que el Registro de Vehículos Motorizados inscriba en sus registros los VIN de los vehículos motorizados, no parece lo más adecuado que se establezca por ley este tipo de requerimiento dado que, de ser necesarios cambios con motivo del avance de la tecnología o de los procesos de identificación de vehículos que puedan establecer los fabricantes, modificar una ley es tremendamente difícil y originaría problemas que luego se prolongarían por décadas sin solución.

Añadió que Chile constituye un mercado automotor pequeño, que consume el 0,2% de la producción mundial. Si se piensa en instituir un sistema especial de número de identificación del vehículo para Chile, ningún fabricante lo va a seguir si luego la tecnología de identificación de vehículos evoluciona.

Por último, respecto de la impresión del V.I.N. en algunas partes del vehículo, lo mejor es seguir las recomendaciones de los propios fabricantes.

****

El Gerente General de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G., señor Jorge Claude Bourdel, explicó que, a contar de los años 50, los fabricantes de vehículos estadounidenses comenzaron a estampar un número de identificación en distintas partes de los mismos. Luego, en los años 80, la Administración Nacional de la Seguridad del Tráfico de los Estados Unidos requirió que dicho número se compusiera de 17 dígitos, estableciendo un sistema único para el VIN (“vehicle identification number”). Por su parte, en la Unión Europea existe una directiva en igual sentido para todos los vehículos de carretera, pero la conformación del signo es distinta. Se presume que algo similar debe ocurrir para los fabricantes de Asia o de otros continentes.

Indicó que la incorporación del número de identificación del vehículo al Registro Nacional de Vehículos Motorizados, efectuada al tiempo de la primera inscripción, cumpliría con el objetivo perseguido por el proyecto de ley. En todo caso, a su juicio,

la ley debería hacer mención del “número de identificación del vehículo, V.I.N., u otro similar”, habida cuenta de que la sigla depende del idioma de que se trate.

En lo que respecta al nuevo inciso que se agregaría al artículo 49 de la ley N°18.290, en el cual se indica que, ante la declaración de pérdida total, la compañía de seguros respectiva debe remitir las placas patente únicas al Servicio de Registro Civil e Identificación para que éste haga recepción y guarda de las mismas, es importante tener en vista lo siguiente:

a) El concepto de pérdida total no es idéntico al de destrucción total. De hecho, en la póliza POL 1 98 022, de común uso, se considera pérdida total, según sea el caso, cuando el costo de reparación de los daños supera el 75% del valor del vehículo asegurado en el momento de determinarse la pérdida, o cuando el vehículo ha sido robado o hurtado y no sea recuperado o ubicado dentro de un plazo establecido. A ello debe agregarse que, en el comercio de seguros, también se presenta la denominada pérdida total convenida; es decir, por la vía de una convención de índole comercial, se asimila a pérdida total una situación que, por naturaleza, sería una pérdida parcial.

b) De esta forma, se originan dos situaciones: la primera es que en la práctica un automóvil declarado con pérdida total no necesariamente excluye que pueda ser reparado por la compañía o por quien lo adquiera para su uso como tal, y la segunda es que también se estima como pérdida total al robo o hurto sin recuperación dentro de un plazo. En ambos casos, no se podría obligar a una compañía de seguros a remitir las placas patente únicas al Servicio de Registro Civil e Identificación.

c) Por la misma situación antes descrita, la compañía de seguros no tiene conocimiento de si el comprador de un vehículo siniestrado, en venta directa o en remate, lo adquiere para reparación o para su destrucción y utilización de partes y piezas, o, simplemente, para transformarlo en chatarra.

d) En el mismo ámbito, cabe hacer notar que muchos vehículos siniestrados pierden sus placas en el momento del siniestro, situación aun más real en los eventos de vehículos recuperados luego de un robo o hurto, lo que haría imposible la devolución de placas físicamente inexistentes.

e) Siendo así, no sería del todo certero y adecuado estatuir en la ley que, ante toda pérdida total, se deben remitir las placas patente únicas al Servicio de Registro Civil e Identificación.

f) Visto todo lo anterior, tampoco aparecería como acertado, desde un punto de vista legal, hacer responsables administrativamente a las compañías de seguros, y civil y penalmente a sus representantes legales, por el hecho de no cumplir con una obligación que muchas veces sería imposible de cumplir o que, de cumplirse, impediría a la compañía disponer de su propiedad sobre un vehículo susceptible de ser adquirido por un tercero para su reparación y uso.

Finalmente, expresó que el Consejo de Autorregulación de las compañías de seguros, en octubre de 2003, mediante resolución Nº3, resolvió instruir a las compañías de seguro adheridas al Código de Autorregulación sobre lo siguiente:

1°. Las compañías de seguros generales que enajenen vehículos motorizados como chatarra, por mandato de sus asegurados y que los han recibido de ellos por haber sido declarados pérdidas totales por destrucción, deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar la cancelación de la inscripción del vehículo respectivo en el Registro de Vehículos Motorizados, acompañando la declaración notarial del propietario en la que se indique la causal respectiva.

2°. Las compañías de seguros generales que enajenen vehículos motorizados recibidos por pérdidas totales deberán adoptar, además, las medidas necesarias para prevenir que, con ocasión de su venta, se puedan cometer fraudes o mal uso de las inscripciones de los vehículos. Entre estas medidas, se recomienda especialmente vender los vehículos a través de remates.

3°. Las compañías de seguros generales deberán remitir al organismo correspondiente, que sea definido por la Asociación de Aseguradores de Chile A.G., la información de los vehículos motorizados que hayan enajenado por mandato de sus asegurados, como consecuencia de una pérdida total, dentro del plazo que sea establecido para ello.

4°. El organismo al cual se le remita esta información deberá mantenerla en un registro y ponerla a disposición de todos los que, a juicio de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G., demuestren interés legítimo en su conocimiento.

****

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes en la sesión, señores Zarko Luksic, René Manuel García, Iván Norambuena y Gonzalo Uriarte.

VII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto de ley contiene un artículo único por el cual se introducen cuatro enmiendas en la ley Nº18.290, de Tránsito, a saber:

Nº 1.

Mediante este número, se sustituye el punto y aparte (.) del primer inciso del artículo 34 por una coma (,) y agrégase la

siguiente frase: “así como el Número de Identificación del Vehículo o V.I.N.”.

****

Se modifica el artículo 34, inciso primero, de la ley de Tránsito, en el sentido de anotar en la base de datos del Registro de Vehículos Motorizados el número de identificación del vehículo, además de las menciones que hoy se exigen (propietarios y placas patente únicas).

****

El actual artículo 34 dispone lo siguiente:

“El Servicio de Registro Civil e Identificación llevará un Registro de Vehículos Motorizados en la base de datos central de su sistema mecanizado, en el cual se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios y se anotarán las patentes únicas que otorgue.

Además, en cada oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación habrá un libro repertorio y un índice, los que estarán a cargo del Oficial Civil respectivo.

La inscripción de un vehículo se efectuará al otorgarse la patente única. Los documentos que autoricen dicha inscripción serán incorporados en el Archivo Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación.

En él se anotarán también todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o su desarmaduría total o parcial. Para estos efectos su propietario estará obligado a dar cuenta del hecho de que se trate al Registro. En su caso, deberá cancelarse la inscripción y retirarse las patentes del vehículo.”

****

-Puesto en votación el número 1 del artículo único, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Nº 2, nuevo.

S.E. el Presidente de la República, formuló una indicación para incorporar, a continuación del numero 1, el siguiente número 2, nuevo, pasando los actuales números 2 y 3 a ser 3 y 4, respectivamente:

“2. Añádese al artículo 37 el siguiente inciso segundo, nuevo, del siguiente tenor:

“Sin embargo, transcurridos cinco años desde la respectiva inscripción, y sólo una vez que los datos contenidos en dichos documentos y antecedentes sean incorporados a la base de datos computarizada del Servicio de Registro Civil e Identificación, ellos podrán ser eliminados. Mediante resolución, el Director Nacional fijará los requisitos y el procedimiento de eliminación de dicha documentación. Dentro de este procedimiento se deberá contemplar una instancia de publicidad adecuada de la medida.”

****

El artículo 37 vigente dispone:

"El Servicio de Registro Civil e Identificación deberá guardar en lugar seguro y adecuado los documentos y demás antecedentes que sirvan de fundamento a las inscripciones y anotaciones."

****

El abogado de la División Jurídica del Ministerio de Justicia, señor Rodrigo Romo, se refirió, en primer término, al Registro de Vehículos Motorizados, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación, y señaló que la legislación actual le impone a dicho servicio la obligación de guardar o conservar los antecedentes asociados a las inscripciones, sin establecer un plazo o tiempo durante el cual la documentación deba permanecer en tal condición. Este registro opera en las condiciones descritas, desde 1984, lo que ha causado una excesiva acumulación de documentos, la que alcanza a veinticinco millones. En términos operativos, esto es complejo de manejar. Dada la situación descrita, la indicación elaborada por el Ejecutivo establece que, una vez transcurridos cinco años desde una inscripción, los antecedentes o documentos asociados a ella podrán ser destruidos, después de haber sido traspasados previamente los datos contenidos en ellos al archivo informático correspondiente, con las adecuadas medidas de publicidad, según la regulación que en su momento disponga el Director.

****

El Jefe del Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, señor Pedro Rojas Murphy, expuso que el Servicio tiene actualmente dos bóvedas de aproximadamente 500 m^2 cada una, totalmente copadas, llenas de documentos, sin posibilidad alguna de almacenar o archivar nueva documentación. La actual situación es crítica, por lo que resulta urgente, a través de la indicación propuesta, lograr la eliminación material de documentos, conservando los datos esenciales de cada inscripción, para que puedan ser consultados por los interesados. Se requiere adoptar las medidas de seguridad que sean necesarias para que, una vez notificado de la pronta destrucción de un documento, el usuario que tenga interés, pueda solicitar una copia del mismo. Indicó que esta excesiva acumulación de papeles se explica porque, en su momento, el legislador no previó el explosivo crecimiento del parque vehicular.

****

El Diputado señor Gonzalo Uriarte, uno de los patrocinadores de la moción, expresó que la indicación presentada por el Ejecutivo constituye un complemento de la idea matriz del proyecto de ley, en el sentido de incorporar una nueva mención o elemento en el Registro de Vehículos Motorizados, cual es el concepto de *"V.I.N.".* Agregó que en la discusión que los autores de la moción sostuvieron con

el Ejecutivo, se concibió establecer un complemento de la normativa en estudio, consistente en la eliminación, desde las bodegas del Servicio, de una importante cantidad de documentos.

****

-Puesta en votación la indicación que incorpora un Nº2, nuevo, en el artículo único, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

Nº 3, (anterior Nº2).

Este número reemplaza la terminación en la letra "y" del número 5 del artículo 47 por un punto y coma (;), sustituye el punto y final (.) del número 6 por una coma (,) y una letra "y", y añade, a continuación, un nuevo número 7, en los términos que siguen: "El Número de Identificación del Vehículo o V.I.N."

****

Se modifica el artículo 47 para que el certificado de inscripción de un vehículo contenga, además de las seis menciones que indica la ley, una séptima: el número de identificación del vehículo.

Las actuales menciones del certificado de inscripción son: oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación que lo expide; número de registro, para los efectos de su patente única; nombres, apellidos y domicilio del propietario del vehículo; marca, año, modelo del vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen; fecha de emisión del certificado de inscripción, y fecha en que se practicó la inscripción, así como la data del cambio de propietario, si lo hubiere.

****

El actual artículo 47 dispone lo siguiente:

"La obtención de la patente única y de la inscripción correspondiente se solicitará en cualquiera Oficina de Registro Civil e Identificación, la que otorgará el certificado de inscripción que lo identifique.

Igual certificado deberá otorgarse cada vez que se cambie el titular del dominio del vehículo.

El certificado de inscripción se otorgará en ejemplares cuya forma y especificaciones técnicas las determinará el reglamento y será uniforme para todo el país.

El certificado de inscripción deberá contener, a lo menos, las siguientes indicaciones:

1.- Oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación que lo expida;

2.- Número de registro, para los efectos de su patente única;

3.- Nombres, apellidos y domicilio del propietario del vehículo;

4.- Marca, año, modelo del vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen;

5.- Fecha de emisión del certificado de inscripcíon, y

6.- Fecha en que se practicó la inscripción, así como la fecha del cambio del propietario, si lo hubiere.

El certificado de inscripción de los camiones y tractocamiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kg, deberá contener, además, las siguientes menciones:

1.- Peso bruto vehicular.

2.- Número y disposición de los ejes.

3.- Potencia del motor.

4.- Tipo de tracción.

5.- Tipo de carrocería.

6.- En el caso de los camiones ingresados de acuerdo con el inciso segundo del artículo 21 de la ley Nº18.483, la calificación especial en virtud de la cual ingresó al país y las rectificaciones o modificaciones posteriores.

7.- Placa patente única.

8.- Las demás que exija el Reglamento."

****

-Puesto en votación el número 3 del artículo único, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Nº 4, (anterior Nº 3).

Por medio de este número, se agrega un inciso segundo al artículo 49, que tiene el siguiente tenor:

"En aquellos casos en que un vehículo asegurado sufra un siniestro que origine la declaración de pérdida total del mismo, será obligación de la compañía de seguros respectiva remitir las placas patente únicas del bien asegurado al Servicio de Registro Civil e Identificación, el que, a través del Registro Nacional de Vehículos Motorizados, hará recepción y guarda de las mismas. Las compañías de seguros que infrinjan esta disposición serán objeto de sanción pecuniaria por parte de la Superintendencia de Valores y Seguros, incluida la responsabilidad civil y penal de sus administradores según la naturaleza de la infracción."

****

Con la modificación propuesta, se desea obtener lo siguiente:

-imponer a las compañías de seguros la obligación de remitir las placas patente al Registro de Vehículos Motorizados en aquellos casos de vehículos asegurados siniestrados con declaración de pérdida total de los mismos.

-imponer al Servicio de Registro Civil e Identificación, a través del Registro de Vehículos Motorizados, la obligación de recibir y guardar esas placas patente.

-aplicar una sanción pecuniaria a las compañías aseguradoras que infrinjan la exigencia anterior, incluida la responsabilidad civil y penal de sus administradores, según la naturaleza de la infracción.

****

El actual artículo 49 dispone lo que sigue:

"Si la placa patente original se extravía, se inutiliza o se deteriora gravemente, el propietario del vehículo podrá adquirir un duplicado que cumpla con las especificaciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

****

-Puesto en votación el número 4 del artículo único, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

- No hay artículos que deban ser aprobados como normas orgánicas constitucionales o de quórum calificado.

- No hay normas que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda.

- No hay artículos ni indicaciones rechazadas.

- El proyecto de ley fue aprobado, en general, por la unanimidad de los Diputados presentes.

VIII. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.290, de Tránsito:

1.- Sustitúyese el punto y aparte (.) del primer inciso del artículo 34 por una coma, (,) y agrégase la siguiente frase: “así como el Número de Identificación del Vehículo o V.I.N.”.

2.- Añádese al artículo 37, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Sin embargo, transcurridos cinco años desde la respectiva inscripción, y sólo una vez que los datos contenidos en dichos documentos y antecedentes sean incorporados a la base de datos computarizada del Servicio de Registro Civil e Identificación, ellos podrán ser eliminados. Mediante resolución, el Director Nacional fijará los requisitos y el procedimiento de eliminación de dicha documentación. Dentro de este procedimiento se deberá contemplar una instancia de publicidad adecuada de la medida.”

3.- Reemplázase la terminación en la letra “y” del número 5 del artículo 47 por un punto y coma (;), sustitúyese el punto y final (.) del número 6 por una coma (,) y una letra “y”, y añádese a continuación, un nuevo número 7, en los términos que siguen: “El Número de Identificación del Vehículo o V.I.N.”

4.- Agrégase al artículo 49 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“En aquellos casos en que un vehículo asegurado sufra un siniestro que origine la declaración de pérdida total del mismo, será obligación de la compañía de seguros respectiva remitir las placas patente únicas del bien asegurado al Servicio de Registro Civil e Identificación, el que, a través del Registro Nacional de Vehículos Motorizados, hará recepción y guarda de las mismas. Las compañías de seguros que infrinjan esta disposición serán objeto de sanción pecuniaria por parte de la Superintendencia de Valores y Seguros, incluida la responsabilidad civil y penal de sus administradores según la naturaleza de la infracción.”

Se designó Diputado informante al señor **Gonzalo Uriarte Herrera.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 27 de septiembre de 2004.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de las sesiones de fechas 12 de diciembre de 2003; 2 y 16 de marzo, 4 de mayo y 14 de septiembre de 2004, con la asistencia de los Diputados señores Luksic, don Zarko (Presidente); Alvarado, don Claudio; Araya, don Pedro; Ceroni, don Guillermo; Delmastro, don Roberto; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Hidalgo, don Carlos; Ibáñez, don Gonzalo; Meza, don Fernando; Norambuena, don Iván; Salaberry, don Felipe; Salas, don Edmundo; Sepúlveda, doña Alejandra, y Uriarte, don Gonzalo.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA,

Secretario de la Comisión.