INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, CON EL OBJETO DE EXIGIR LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE MICROPUNTOS EN LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS NUEVOS.

BOLETÍN N° 9497-25

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Seguridad Ciudadana viene en informar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, el proyecto de la referencia, originado en una moción de la diputada señora Andrea Molina y de los diputados señores Iván Norambuena, Jaime Pilowsky, Gabriel Silber y Matias Walker, sin urgencia.

Durante el análisis de esta iniciativa, la Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores Cristian Bowen, Subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones y Roberto Santana, jefe de la División de Normas y Operaciones de la referida cartera; Sebastián Sibilla, jefe (S) del Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación; Carlos Díaz Yáñez, Subprefecto, jefe Nacional de Delitos contra la Propiedad de la Policía de Investigaciones de Chile; General Leonidas Venegas Briceño, jefe de Zona de Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile; Manuel Navarrete, Jefe de la Fiscalía contra el Comercio Clandestino del Servicio de Impuestos Internos, Philip Carter Ramelli y Rodrigo Joannon García-Huidobro, Gerente General, abogado, e ingeniero de Estudio de sistemas de prevención de robo de “ProseChile”, respectivamente; Fernando Rubio, Gerente de Administración y Finanzas de “Producto Protegido”, y de la señora Lorena Biasevic, Gerente General “PATS Chile”Hernán Carvallo.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1.- IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES.

La idea matriz o fundamental del proyecto consiste en establecer un nuevo sistema de seguridad de micropuntos en los vehículos motorizados nuevos (automóviles y motocicletas), como medida de prevención y disuasión de la comisión de robo o hurto de estas especies, para lo cual se propone introducir modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No contiene disposiciones con este carácter.

3.- NORMAS QUE REQUIEREN TRÁMITE DE HACIENDA.

No requiere ser conocido por la Comisión de Hacienda.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL, POR UNANIMIDAD DE VOTOS.

Puesta en votación la idea de legislar, fue aprobada por la unanimidad de las y los diputados presentes señoras **Andrea Molina** (en reemplazo del diputado señor Juan Antonio Coloma) y **Marcela Sabat** y de los diputados señores **Daniel Farcas**, **Jaime Pilowsky** y **Matias Walker**.

5.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

ARTÍCULOS RECHAZADOS:

Los artículos 1º y 2º siguientes fueron rechazados:

Artículo 1º: para agregar un numeral 11) al artículo 75 de DFL N° 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del año 2007 que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito, del siguiente tenor:

Número 11): Demarcación o montaje de micropuntos, siempre que sean vehículos motorizados (automóviles o motocicletas), cuyo año de fabricación sea posterior al año 2014.

Los vehículos motorizados equipados con Micropuntos deberán cumplir los requisitos establecidos por el reglamento para la marcación completa de vehículos con el sistema de Micropuntos.

Artículo 2º: Para agregar un inciso cuarto al artículo 89 de la Ley del Tránsito, Ley N°18.290, al siguiente tenor:

"Los vehículos nuevos que soliciten permiso de circulación con posterioridad al año 2014 incorporarán una nueva medida de protección de robos consistente en la demarcación o montaje de Micropuntos con un número único en una serie de partes del vehículo previamente definidas en la normativa de uso y aplicación de Micropuntos a Vehículos Motorizados establecida en el reglamento respectivo. Dicho marcaje deberá ser realizado por los distribuidores o vendedores del vehículo o motocicleta."

INDICACIONES RECHAZADAS:

No hubo.

6.- DIPUTADO INFORMANTE.

Se designó **diputada informante** a la señora **ANDREA MOLINA OLIVA.**

II.- ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

Expresan los autores de esta iniciativa parlamentaria, a modo de antecedente, que desde el año 2009 el robo de vehículos ha aumentado constantemente, no obstante las medidas de prevención adoptadas.Afirman que las cifras revelan que diariamente 100 automóviles son sustraídos en Chile.

Según datos de la Sección de Encargo y Búsqueda de Vehículos (SEBV) de Carabineros de Chile, en el año 2012 se registraron 35.439 encargos. El informe estadístico de Carabineros de Chile, da cuenta de que de las 13.409 denuncias por robo de vehículos registradas entre enero y mayo de 2014, sólo 558 cuenta con aprehendidos por estos ilícitos.

Señalaron que se han implementado varias medidas para disminuir los delitos mencionados, entre ellas se han aumentado, vía legislativa, las sanciones, se han establecido inmovilizadores como parte del equipamiento de algunos vehículos, certificado por el fabricante y se dotó a Carabineros del Sistema Automático de Reconocimiento de Patentes, moderna tecnología que permite la lectura de placas, en movimiento y a gran velocidad, cuyo objetivo es detectar vehículos encargados por robo.

Por otro lado, explicaron que en los últimos años se ha desarrollando un sistema de seguridad para su prevención "micropuntos o microdots", que consiste en una micro partícula de un milímetro de diámetro que contiene un identificador de lectura óptica, con un código único que se adhiere a la superficie a través de una solución de poliuterano reactiva a la luz ultravioleta, marcando de esta manera los artículos o bienes lo que implica una buena forma de hacer un seguimiento por parte de la policía a los artículos robados cualquiera sea su especie.

De tal forma, la iniciativa establece la incorporación de esta marcación a todo vehículo (automóviles o motocicletas), cuyo año de fabricación sea posterior al año 2014.

Esta tecnología ofrece una solución más eficiente, ya que permite comprobar que, efectivamente somos dueños de los bienes, ya que el código único está asociado a los datos personales del dueño del vehículo, haciendo que sea prácticamente imposible el plagio, fraude o la falsificación.

Asimismo, la citada tecnología ya ha sido utilizada en Chile. Por ejemplo, a comienzos del año 2013 se impulsó un proyecto por parte de la Subsecretaría de Prevención del Delito, respecto a la marcación de partes y piezas de taxis, que permitiría disminuir el robo de los mismos y la pérdida de sus fuentes de trabajo.

En nuestro país, la Ley de Tránsito N° 18.290 forma parte de la normativa que establece las medidas de seguridad con que deberán contar los vehículos motorizados, pues en su título V regula las condiciones técnicas de la carga, de las medidas de seguridad y los distintivos y colores de ciertos vehículos y en su artículo 75, en cuanto a las medidas de seguridad, se establece que los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos de una serie de elementos dentro de los cuales no se contempla esta nueva tecnología.

Fundamentos:

1.- Los delitos de robo o hurto de vehículos motorizados (automóviles y motocicletas) han aumentado sostenidamente en el transcurso del tiempo, existiendo en la actualidad verdaderas asociaciones ilícitas dedicadas a su comisión.

2.- Siendo el desarme el principal objetivo de estos ilícitos, para la posterior venta de cada pieza y las bandas sus principales compradores para, vender de forma "legal" y arreglados, los vehículos chocados de que se apropian, su persecución se torna difícil al no existir documentación que identifique el origen de cada pieza, lo que provoca un blanqueo de la ilegalidad.

3.- Aún cuando se han utilizado diversas metodologías para identificar vehículos, como el número de chasis, disco de licencia y número de patente, se hace imprescindible adoptar medidas más efectivas para prevenir y disuadir la comisión del delito.

4.- El uso de la tecnología de micropuntos, es de bajo costo y permite el marcaje total del automóvil , estándo asociado el código único con los datos personales y las características de los bienes marcados haciendo que sea prácticamente imposible el plagio, fraude o la falsificación.

5.- Esta medida de seguridad no sólo podría tener una función preventiva, sino que servir como medio probatorio del delito.

III.- RELACIÓN DESCRIPTIVA DEL PROYECTO.

Consta de dos artículos.

Ambas disposiciones modifican la ley N° 18.290 de Tránsito,

Por el primero, se agrega un número 11) a su artículo 75 que prescribe, entre otros elementos, que los vehículos motorizados según tipo y clase estarán provistos de demarcación o montaje de micropuntos.

Por el segundo se establece la obligación para los vehículos nuevos que soliciten permiso de circulación con posterioridad al año 2014 de incorporar como medida de seguridad una demarcación o aplicación de micropuntos.

IV.- DISPOSICIONES LEGALES QUE EL PROYECTO MODIFICA.

La iniciativa en estudio modifica los artículos 75 y 89 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

V.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PROYECTO.

A.- DISCUSIÓN GENERAL.

En el marco del debate de la discusión general la Biblioteca del Congreso Nacional elaboró dos trabajos preparados por el funcionario señor Guillermo Fernández, el primero relacionado con antecedentes sobre micropuntos y el otro sobre implementación de este sistema en Australia, Nueva Zelandia y Sudáfrica.

I.- Antecedentes sobre el sistema de marcaje de vehículos en base a "Micropuntos"

La forma de operar del sistema de montaje de micropuntos consiste en adherir a la superficie de cualquier bien que se pretende marcar a través

de una solución de poliuretano pequeñas partículas que poseen un código alfanumérico identificador que puede ser “leído” por medio de un dispositivo de luz ultravioleta.

En el caso de los vehículos, los micropuntos contienen su número de identificación y pueden ser grabados en sus componentes clave, con el objeto de que, en caso de robo, se vea facilitada su identificación.

Respecto al costo -según lo informado por la empresa PATS, (Protección de Alta Tecnología y Seguimiento S.A) responsable de su instalación en el programa piloto realizado en el año 2012 por la Subsecretaría de Prevención del Delito- el valor de un kit completo es de $70.000 aproximadamente.

Funcionamiento del sistema de micropuntos

Esta medida concebida como un sistema de seguridad preventivo ante el robo de automóviles y/o de sus partes consiste en la aplicación de series específicas que contienen el número de identificación del vehículo, las cuales son grabadas en componentes clave con el objetivo de que, en caso de ser robadas, se vea facilitada su identificación.

Los micropuntos son pequeñas partículas de un milímetro de diámetro que poseen un código alfanumérico identificador, el cual puede ser “leído” por medio de un dispositivo de luz ultravioleta, que se adhieren a la superficie de cualquier bien -a través de una solución de poliuretano.

El número único de los micropuntos se asocia a las características del bien marcado y a la identificación de su propietario en la respectiva base de datos y para detectarlo se necesita cualquier linterna de uso común con luz ultravioleta y un lente de aumento de 50 veces su tamaño real[1].

Esta marcación dura toda la vida útil del bien, sin ser necesaria la remarcación, siendo muy resistente a la salinidad y a altas temperaturas.

Base de datos

En el caso de la empresa PATS, el sistema opera asociado a una plataforma web que permite el ingreso de facturas y fotografías del bien. Las policías pueden tener acceso directo a todos los bienes y características declaradas por quienes denuncien robo o extravío.

[1] “Reseña Micropuntos” Empresa PATS, 2014.

Costos

Item	Descripción	Valor
Kit Empresa y Vehículos	Incluye un frasco con 15000 micropuntos de código alfanumérico único, aplicador, sellos disuasivos e instructivo. Este kit permite marcar una serie de bienes, tales como varios equipos, camiones, y vehículos motorizados de agua y terrestre, entre otros.	$71.900.
Kit Personal	Incluye un frasco con 1000 Micropuntos de código alfanumérico único, aplicador, sellos disuasivos e instructivo. Este kit permite marcar hasta 20 bienes personales como cámaras fotográficas, computadores, celulares, *tablets*, televisores y consolas de juego, entre otros.	$19.990.
Kit Hogar	Incluye un frasco con 3000 micropuntos de código alfanumérico único, aplicador, sellos disuasivos e instructivo. Este kit permite marcar varios bienes personales y bienes más grandes como bicicletas y motocicletas, entre otros.	$35.900.

Fuente: PATS

II.- La implementación del Sistema de Marcaje de Micropuntos en vehículos motorizados en Sudáfrica, Nueva Zelanda y Australia

En el país africano el uso de este sistema de seguridad está reconocido expresamente en la normativa nacional.-

Nueva Zelanda legisló al respecto en febrero de 2008 estableciendo la obligación del uso de esta medida, sin embargo, esta normativa fue revocada en diciembre del mismo año.

Por otra parte, en Australia- esta medida no tiene amparo legal ya que la adopción del sistema "*microdots*" obedece a una recomendación del "Consejo de Reducción de Robo de Automóviles Nacionales".

Sudáfrica

Como se indicó, en ese país el uso del sistema de micropuntos se encuentra reconocido expresamente en la normativa nacional, concretamente en su Ley de Tránsito[2].

En materia de seguridad, esta ley exige a los fabricantes, importadores y a quienes comercialicen vehículos motorizados una serie de medidas que buscan evitar o dificultar el robo de vehículos o bien de sus accesorios o partes fundamentales.

En esta línea, en el 2012 se realizó una modificación a la Ley de Tránsito por la que se introdujo la obligación de que todos los vehículos nuevos que soliciten permiso de circulación con posterioridad al 1º de septiembre de 2012 incorporaran una nueva medida de protección de robos consistente en la demarcación o montaje de micropuntos en una serie de partes del vehículo. Este

[2] *National Road Traffic Act*. Disponible en: http://bcn.cl/1kxq7 (Junio, 2014).

marcaje debe ser realizado por los fabricantes al momento de su fabricación y posterior venta.

El artículo 56 A 1 señala: “Los vehículos motorizados registrados a partir del 1º de septiembre de 2012 deben ser equipados con micropuntos cumpliendo los requisitos establecidos por estándar nacional de Sudáfrica para la marcación completa de vehículos con el sistema de micropuntos”[3].

Dicho estándar señala que todo vehículo deberá contemplar la marcación de 10.000 micropuntos, los cuales deberán obligatoriamente ser aplicados en las siguientes partes o componentes del vehículo:

- En la placa patente que contiene la identificación del vehículo.
- En el seguro de apertura del capó.
- Dentro del refuerzo del arranque.
- En el interior de parachoques delantero y trasero.
- En los componentes de suspensión delanteros y traseros.
- En la parte inferior del motor, caja de embrague, caja de cambios y en el eje de transmisión.
- En los ejes y en el diferencial.
- En las piezas estructurales de la carrocería.

La normativa permite la posibilidad de que, de forma voluntaria, se marquen otras partes del vehículo, salvo aquellos que pueden afectar negativamente a la garantía del vehículo, como los dispositivos eléctricos o bien en aquellos elementos que puedan afectar negativamente a la seguridad del vehículo[4].

Por su parte, el artículo 337 letra B de la Ley de Tránsito regula la fiscalización de estas medidas, señalando que todo vehículo registrado después del 1º de septiembre de 2012 deberá ser puesto a disposición del Servicio de Policía de vehículos motorizados, organismo que deberá verificar, entre otras medidas, que dichos vehículos se encuentren equipados con el sistema de micropuntos, requisito indispensable para la autorización de circulación dentro del territorio[5].

Nueva Zelanda

En el año 2008, con el objeto de mejorar las medidas de seguridad preventiva para evitar el robo de vehículos y/o partes o componentes, se aprobó una reforma a la Ley de Transporte Terrestre[6] que obligó a aplicar un sistema de marcaje completo en base a micropuntos de vehículos nuevos o que tuviere menos de 15 años desde la fecha de fabricación, aumentando así las exigencias de seguridad basadas en la identificación del vehículo. Dicha norma no se encuentra vigente ya que fue revocada en diciembre del mismo año.

Normativa de marcaje completo del vehículo (WOVM, por sus siglas en inglés)

---

[3] Véase Gaceta Oficial 35.130. Disponible en: http://www.nacsmicrodots.co.za/legislation/6-legislation/2-legislation (Junio, 2014).

[4] Disponible en: http://www.nacsmicrodots.co.za/legislation/6-legislation/2-legislation (Junio, 2014)

[5] *Ibidem*

[6] Disponible en: http://nzta.thomsonreuters.co.nz/DLEG-NZL-LTSA-T.LTR-35001_1.pdf (Junio, 2014).

La normativa comenzaba estipulando lo que se entendería por marcaje de micropuntos señalando que su exigencia implica asignar miles de micropuntos que contienen el número de identificación del vehículo (VIN, por sus siglas en inglés) en una serie partes o componentes para que, en caso de ser robadas, se facilite la identificación de dichas piezas.

1.2. Requisitos de seguridad que deberá tener el sistema de suministro y marcaje de micropuntos.

La ley delegaba en la "Agencia de Transportes de Nueva Zelanda"[7] la prescripción de los estándares mínimos bajo los cuales se debía aplicar este sistema. De este modo, el 28 de febrero de 2008 se publicó la normativa especial dictada por el Director de dicha agencia, la cual regulaba la utilización de este sistema a través de la incorporación de una letra d a las exigencias de los sistemas de identificación de vehículo (VIN) señalados en el artículo 11.7.[8].

De este modo, mientras la norma estuvo vigente, se exigió que los datos de identificación almacenados en los micropuntos debían ligarse directamente al VIN del vehículo, incorporando además medios para la identificación del proveedor.

Se establecía que los organismos facultados para implementar el sistema debían contar con dispositivos de seguridad eficaces que no permitieran la alteración de los micropuntos o que fuesen usados en un vehículo diferente.

Por otra parte, se debían incorporar al menos 7.000 micropuntos distribuidos de manera uniforme sobre las siguientes piezas o componentes de los vehículos:

- Placa patente o etiqueta correspondiente al vehículo
- Dentro del comando de apertura del capó.
- Dentro del comando de apertura del maletero.
- En el interior de los parachoques delantero y trasero.
- En los componentes de la suspensión delantera y trasera.
- En los componentes de la caja de dirección.
- En la parte inferior del motor, caja de embrague, caja de cambios y en el eje de transmisión.
- En los ejes y la caja del diferencial.
- En las piezas estructurales de la carrocería.
- En los sistemas de frenos.
- Dentro de ruedas.
- En las luces.
- En el sistema de expulsión de gases.

Para facilitar la fiscalización por la autoridad se exigió que los micropuntos fueran incorporados en partes visibles de las piezas marcadas, con el objeto de no desmontar dichas piezas para realiza la fiscalización. Además, los

[7] *New Zealand Transport Agency*. Disponible en: http://www.nzta.govt.nz (Junio, 2014).

[8] Las otras reglas (que aun están vigentes) refieren a: (a) el formato de los números de identificación del vehículo; (b) el lugar del vehículo en que debe colocarse la placa patente; y (c) las especificaciones técnicas de dicha placa, que deben ser cumplidas por los proveedores del elemento.

micropuntos debían estar revestidos por material adhesivo para detectarlos utilizando una fuente de luz ultravioleta.

Sin embargo, tal como ha sido expuesto, al revocarse la disposición legal, todas estas exigencias quedaron sin efecto, pese a lo cual aún existe la posibilidad de certificación del uso de esta medida de seguridad por parte de los proveedores de vehículos motorizados.

Australia

En Australia, las especificaciones técnicas del sistema de micropuntos y de las normas de seguridad que debe cumplir el proceso de inserción de los mismos son prácticamente idénticas a las que exigió en su momento la Ley de Transportes de Nueva Zelanda. Sin embargo, no existe norma legal expresa que prescriba la utilización de dicho sistema de seguridad, sino que responde a una recomendación del "Consejo Nacional de Reducción de Robo de Automóviles" (NMVTRC, por sus siglas en inglés). Este Consejo tiene la misión de formular estratégicas orientadas a la prevención de robos de automóviles y sus componentes[9].

Entre sus recomendaciones se encuentran las referidas al sistema de marcaje de piezas, el que de utilizarse, debe adaptarse a los lineamientos estipulados en el documento "especificaciones técnicas para la implementación de un sistema seguro de marcaje del vehículo utilizando micropuntos."[10]

Tales especificaciones no determinan el número de micropuntos que deben ser insertados en el vehículo, sino que están referidas a las siguientes materias:

a. Cada micropuntos debe ser de 1 milímetro de diámetro.

b. Deben adherirse a las piezas bajo estrictas medidas de seguridad que no permitan su remoción.

c. Deben ser recubiertos con un material adhesivo que permita que los micropuntos sean fácilmente legibles con un sistema de luz ultravioleta.

d. No deben dañar otros componentes del vehículo como por ejemplo los sistemas eléctricos.

e. Los datos de identificación almacenados en los micropuntos deben ligarse directamente a los códigos de identificación del vehículo.

f. Los micropuntos deben ser aplicados en las siguientes piezas:

- Parte inferior del motor, caja de cambios y ejes de transmisión.
- Eje trasero y diferencial.
- En las piezas estructurales de la carrocería.
- En el sistema de expulsión de gases.
- En el interior de las puertas, incluyendo puerta trasera cuando sea aplicable.
- En el sistema de encendido.

[9] Para ello formula un "Plan Estratégico de Identificación de Vehículos y Componentes." Disponible en: http://bcn.cl/1l2ep (Junio, 2014).

[10] *National Motor Vehicle Theft Reduction Council. NMVTRC Technical Specification: Secure Microdot Vehicle Marking Systems*. Disponible en: http://bcn.cl/1l1td (Junio, 2014).

- Dentro del panel de instrumentos
- Debajo de los asientos delanteros y traseros.

Durante el estudio de la iniciativa se recibió la opinión de las siguientes personas:

1.- Señor Cristian Bowen, Subsecretario de Transporte.
2.- Señor Carlos Díaz Yáñez, Subprefecto, Jefe Nacional de Delitos contra la Propiedad de la Policía de Investigaciones de Chile.
3.- Señor Leonidas Venegas Briceño, General, Jefe de Zona de Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile.
4.- Señor Manuel Navarrete Gómez, abogado, Jefe de la Fiscalía contra el Comercio Clandestino del Servicio de Impuestos Internos.

Don **Cristian Bowen, Subsecretario de Transporte,** señaló que cualquier medida que se implemente contra el robo de vehículos es importante para el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, por cuanto es el encargado de supervisar en terreno su implementación comprobando el proceso de homologación de los vehículos, momento en el que se verifica el cumplimiento de las exigencias legales y reglamentarias.

Precisó que la finalidad de este proyecto consiste en implementar como nueva medida para disminuir el robo de vehículos la posibilidad de incorporar la demarcación o montaje de micropuntos con un número único en diversas partes del vehículo.

No obstante, hizo presente que los estudios de derecho comparado distinguen entre robos de ocasión y robos profesionales, y que esta iniciativa apunta a éstos últimos, lo que alcazan a un 20%, es decir tendría impacto esta modificación sólo en ese porcentaje.

Opinó que como los medios de comisión de delitos varían constantemente, optar por una tecnología en particular, podría implicar modificaciones legales a corto plazo, por ello evidenció la importancia de legislar para fines mas generales entregando a los reglamentos los medios particulares para la obtención de tales fines.

Finalmente, destacó que en el caso que se legislara en relación con algún medio de seguridad en particular, debe contarse con la certeza que exista más de una empresa que preste el servicio de manera de garantizar una competencia que proteja la calidad y los precios del servicio.

Don **Carlos Díaz Yáñez, Subprefecto, Jefe Nacional de Delitos contra la Propiedad de la Policía de Investigaciones de Chile,** indicó que apoyan toda herramienta tecnológica que ayude a disminuir el robo de vehículos, pues el uso de los grupos geos "Grupo Especial de Operaciones", ha demostrado la eficacia de estas medidas

Explicó que el sistema en estudio constituye un elemento de gran utilidad por cuanto muchas veces se encuentran vehículos o partes de éstos robados pero que al desconocerse la víctima, se sancionan “sólo” como receptación.
Recalcó la importancia del sistema de marcaje como un medio de fiscalización, no obstante, el registro de datos debe encontrarse a disposición de las policías desde el principio del marcaje del vehículo, de manera que en la hipótesis de encontrar piezas se conozca inmediatamente su dueño y en consecuencia se persiga al delincuente y se sancione por delito de robo.

Don **Leonidas Venegas Briceño, General, Jefe de Zona de Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile**, manifestó que Carabineros de Chile como institución valora las medidas de seguridad que se establezcan para disuadir el ilícito en comento, y en ese sentido destacó que la propuesta legal vendría a complementar las medidas ya existentes.

Afirmó que se distingue los robos de vehículos según sus fines, y es así como para el robo de cajeros automáticos a través de alunizajes, los vehículos utilizados son de mayor precio, de estándares más elevados tales como los denominados 4 por 4.

En cuanto al contenido del proyecto propuso que en el sistema de marcaje el número de micropuntos sea menor a 7.000 en el vehículo y para los inferiores a 3.800 kilos de peso bruto, pudiendo extenderse, si se estima conveniente, a todo tipo de vehículos, incluso a los camiones.

Don **Manuel Navarrete Gómez, abogado, Jefe de la Fiscalía contra el Comercio Clandestino del Servicio de Impuestos Internos,** expresó que este Servicio en el año 2002 mediante Resolución N° 03, creó la Oficina Fiscalía Contra el Comercio Clandestino cuya finalidad era y es perseguir y sancionar este tipo de ilícitos. El combate a la evasión del comercio informal es una prioridad estratégica para el SII, pues constituye una de las peores formas de competencia desleal para los agentes económicos que cumplen correctamente con la legislación tributaria.

La creación de la FCC responde al desafío de perseguir y sancionar el ejercicio clandestino del comercio o de la industria, así como el comercio ejercido sobre mercaderías sin que se hayan cumplido las exigencias legales relativas a la declaración y pago de los impuestos que gravan su producción o comercio.

El efecto directo es lograr capturar la recaudación asociada, junto con hacer cumplir la legislación tributaria y también tiene impacto financiero en las redes del comercio ilegal.

El esfuerzo desplegado en el ámbito judicial se ha reflejado en la obtención de fallos condenatorios contundentes por delitos tributarios mediante la presentación de querellas .

Refiriéndose, luego, al contenido del proyecto, informó que se plantea que a partir del año 2014, los distribuidores o vendedores de vehículos o motocicletas deberán incorporar la demarcación o montaje de micropuntos con un número único en diversas partes del vehículo.

En cuanto a la tecnología a utilizar, recoge el uso de un nuevo sistema de seguridad como medida de prevención, llamado “Micropuntos o Microdots”, que permite marcar los objetos con una pintura invisible a la luz natural pero que se activa con una simple luz ultravioleta facilitando la identificación de una manera sencilla de los bienes marcados, pues quedan identificado mediante un código registrado en una base de datos que las autoridades pueden consultar para identificar al legítimo propietario.

Opinó que constituye un instrumento eficaz para la fiscalización, pues esta tecnología permitirá a las Policías detectar automóviles o piezas de éstos robadas al visitar en terreno desarmadurías o locales de compra y venta de

automóviles y ofrece una solución más eficiente, ya que permite comprobar que el dominio de los bienes, ya que el código único está asociado a los datos personales del dueño del vehículo, haciendo que sea prácticamente imposible el plagio, fraude o la falsificación.

Por otra parte, además, en el ámbito de la persecución penal permitiría obtener mejores antecedentes para acreditar la culpabilidad de los autores y diminuir las organizaciones o bandas destinadas a cometer estos delitos, así como el mércado ilegal de compra y venta de partes y piezas de autos robados y la existencia de desarmadurías clandestinas.

****

La Comisión, compartiendo los objetivos y fundamentos tenidos en consideración por la moción y las opiniones vertidas por los invitados procedió, por unanimidad, a dar su aprobación a la idea de legislar.

Sin perjuicio de lo anterior, se estimó necesario que esta materia debe ser regulada de manera general para permitir que este sistema de marcaje incorpore los avances tecnológicos que se sucedan en el tiempo en este campo y no adscribir sólo a una tecnología en específico como la que originalmente se propone, esto es los micropuntos y, de esa manera, salvaguardar el espíritu de la iniciativa, cual es el de procurar una medida de protección eficaz de seguridad de los vehículos motorizados en el evento de ser hurtados, robados o desmantelados por piezas.

****

B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.

Durante el debate, artículo por artículo, la Comisión adoptó los siguientes acuerdos:

Los artículos 1º y 2° del proyecto, ya transcritos en el acápite de “artículos rechazados” fueron objeto de una **indicación sustitutiva** formulada por las diputadas señoras Karol Cariola, Loreto Carvajal, Andrea Molina y Marcela Sabat y los diputados señores Guillermo Ceroni, Gonzalo Fuenzalida, Giorgio Jackson, Jaime Pilowsky, Leonardo Soto y Matías Walker, del tenor que sigue:

1) Sustituir el artículo primero por el siguiente:

“Artículo Primero: Para agregar un numeral 11) al art 75 del DFL N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del año 2007 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito, del siguiente tenor:

Número 11) Un sistema de marcación de piezas de vehículos motorizados cuyo año de fabricación sea posterior al año 2015.

Un reglamento determinará las condiciones que deberán cumplir los proveedores del sistema de marcaje, su fiscalización y establecerá un protocolo de marcación, señalando las partes específicas del vehículo que deberán estar marcadas.

En todo caso, el sistema de marcación deberá contar con una certificación que asegure el cumplimiento de pruebas de envejecimiento acelerado y remoción, y que el producto utilizado se mantendrá en el vehículo en condición legible por al menos 10 años después de la instalación o aplicación bajo condiciones normales.”

2) Sustituir el artículo segundo por el siguiente:

Artículo Segundo: Para agregar un inciso cuarto al artículo 89 de la ley Tránsito, Ley N° 18.290, al siguiente tenor:

"Los vehículos nuevos que soliciten permiso de circulación con posterioridad al año 2016 deberán contar con una nueva medida de protección de robos consistente en un sistema de marcación de piezas de vehículos, que serán definidas en un reglamento del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Dicho marcaje deberá ser realizado por los distribuidores o vendedores del vehículo o motocicleta".

Sus autores precisaron que el sentido de la indicación obedece a la necesidad de establecer de manera general que los vehículos motorizados deberán estar provistos de un sistema de marcación de piezas de vehículos motorizados, entregando a un reglamento las condiciones que deberán cumplir los proveedores del sistema de marcaje, su fiscalización y protocolo que deberá señalar las partes específicas del vehículo que deberán estar marcadas.

Se consignó, asimismo, que esta indicación se concretó con ocasión de haber tenido a la vista durante la etapa de audiencias públicas sistemas distintos a los micropuntos lo que además hizo conveniente entregar a un reglamento los requisitos que se exigirán cumplir a los proveedores del sistema de marcaje y un protocolo de marcación que indique las partes específicas que deberán estar marcadas.

En cuanto a la fiscalización del cumplimiento de esta nueva obligación, se precisó que se producirá al momento del otorgamiento de permisos de circulación, por cuanto se incorpora esta materia en el articulado pertinente de la ley de Tránsito.

Finalmente se dejó constancia acerca de la conveniencia que por razones técnicas el registro de vehículos marcados y sus partes sea administrado por el Servicio del Registro Civil e Identificación, sin embargo, de conformidad con la Constitución Política, ello es materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Puesta en votación la indicación sustitutiva fue **aprobada por asentimiento unánime**.

Votaron a **favor** las diputadas señoras Cariola, Carvajal, Molina, Nogueira y Sabat y los diputados señores Ceroni, Fuenzalida, Jackson, Pilowsky, Silber, Soto y Walker.

En consecuencia por igual votación se **rechazan** los dos artículos del proyecto.

****

Por las razones señaladas, por los argumentos que expondrá oportunamente la señora diputada informante y habiendo efectuado las correcciones de referencias al texto, en virtud del artículo 15 del reglamento de la Corporación, esta Comisión recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“**ARTÍCULO ÚNICO.-** introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290 de Tránsito:

i.- En su artículo 75, agregase el siguiente número 11):

11): Un sistema de marcación de piezas de vehículos motorizados cuyo año de fabricación sea posterior al año 2015.

Un reglamento determinará las condiciones que deberán cumplir los proveedores del sistema de marcaje, su fiscalización y establecerá un protocolo de marcación, señalando las partes específicas del vehículo que deberán estar marcadas.

En todo caso, el sistema de marcación deberá contar con una certificación que asegure el cumplimiento de pruebas de envejecimiento acelerado y remoción, y que el producto utilizado se mantendrá en el vehículo en condición legible por al menos 6 años después de la instalación o aplicación bajo condiciones normales.

ii.- En su artículo 89, añádese el siguiente inciso cuarto:

“Los vehículos nuevos que soliciten permiso de circulación con posterioridad al año 2016 deberán contar con una nueva medida de protección de robos consistente en un sistema de marcación de piezas de vehículos, que serán definidas en un reglamento dictado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y el Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Dicho marcaje deberá ser realizado por los distribuidores o vendedores del vehículo o motocicleta”.”.

Sala de la Comisión, a 19 de marzo de 2015.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 14 y 21 de enero y 4 y 18 de marzo de 2015, con la asistencia de los diputados señores Matías Walker Prieto; señoras Karol Cariola Oliva, Loreto Carvajal Ambiado, Claudia Nogueira Fernández y Marcela Sabat Fernández, y señores Guillermo Ceroni Fuentes, Juan Antonio Coloma Alamos, Gonzalo Fuenzalida Figueroa, Daniel Farcas Gueldenman, Giorgio Jackson Drago, Jaime Pilowsky Greene, Gabriel Silber Romo, Leonardo Soto Ferrada y Arturo Squella Ovalle.

Asisten además las diputadas señoras Andrea Molina Oliva en reemplazo temporal del diputado señor Juan Antonio Coloma Alamos y Loreto Carvajal Ambiado en reemplazo temporal del diputado señor Daniel Farcas Guendelman.



ALVARO HALABI DIUANA
Abogado Secretario de la Comisión