

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES,** recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.

**BOLETÍN Nº 2.590-15**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

-----

Dejamos constancia de que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento del Senado, informará sólo en general este proyecto de ley.

-----

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la asistencia y participación del señor Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini Véliz, y del señor Asesor Legislativo de esa Subsecretaría, don Patricio Bell Avello.

Además, asistió el señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, don Mauricio Cordaro Dougnac.

-----

**FUNDAMENTOS DEL PROYECTO**

Crear un registro público, de nivel nacional, de vehículos de transporte de carga terrestre, con los siguientes propósitos:

a) Identificar debidamente a los vehículos de carga mayores, de manera que el Estado pueda disponer de una información adecuada para establecer medidas que regulen la actividad del transporte de carga mayor y faciliten la fiscalización y seguridad del sector;

b) permitir al Estado establecer políticas públicas precisas y medidas de seguridad vial necesarias para la realización de las actividades propias del transporte de carga, y

c) disponer de información específica del sector, la cual, atendida la generalidad de los registros existentes, no se tiene.

### **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA H. CAMARA DE DIPUTADOS:**

1) Crear el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, en el que deberán inscribirse todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga y que superen los 6.500 Kg. de peso bruto vehicular;

2) entregar al Servicio de Registro Civil e Identificación la responsabilidad de formar y mantener actualizado el Registro.

3) disponer que la inscripción en el Registro será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre, pero que el Registro estará permanentemente abierto a la inscripción de vehículos y no podrá, en modo alguno, ser objeto de suspensiones que impidan el libre ejercicio de la actividad económica de transporte de carga terrestre, y

4) sancionar las infracciones a la normativa sobre el Registro.

### **ANTECEDENTES**

#### **De hecho**

Al fundamentar el proyecto de ley en informe, S.E. el Presidente de la República indica que el origen de este proyecto es el resultado de los acuerdos suscritos entre el Gobierno del Presidente Frei Ruiz Tagle y de los representantes gremiales de los Transportistas de Carga, quienes han considerado indispensable la creación de un Registro Público de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre.

El Registro tiene por finalidad identificar debidamente a los vehículos de carga mayores para que el Estado pueda disponer de una información adecuada para la fiscalización y seguridad del sector, para establecer políticas públicas precisas y medidas de seguridad vial necesarias para la realización de esta actividad, y para contar con una información específica del sector que, atendida la generalidad de los registros existentes, no se tiene.

Destaca el Mensaje que en la actualidad existe el Registro Municipal de Carros y Remolques y el Registro de Vehículos Motorizados, y que no se pretende restringir la iniciativa económica en el transporte de carga terrestre, aunque el Registro que se crea sea un requisito habilitante para la prestación del servicio ya que siempre deberá permanecer abierto.

El Ejecutivo indica en su Mensaje que el Registro propuesto no sustituye los otros registros existentes, debiendo seguir inscribiéndose los nuevos vehículos en el Registro de Vehículos Motorizados, así como las variaciones de dominio, gravámenes, prohibiciones y embargos.

El Mensaje agrega que los Registros se enmarcan en la actividad de ordenación del Estado, dan seguridad jurídica, fe pública, son de carácter público y están sujetos a normas de derecho.

El Registro que propone este proyecto, añade el Ejecutivo, cumple todos y cada uno de los principios señalados anteriormente.

Respecto de los vehículos que deben inscribirse, necesitan cumplir con tres requisitos: tratarse de camiones, tracto-camiones, remolques o semirremolques; deben transportar carga por caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares abiertos al uso público; y el peso bruto vehicular debe ser igual o superior a 3.860 kilogramos.

En seguida, el Mensaje indica que será responsable del cumplimiento de todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas legales, sin perjuicio de la responsabilidad civil y penal que pudiere corresponderle, el propietario del vehículo inscrito en el Registro.

Luego, el Mensaje señala que este proyecto dispone que no podrá realizarse la revisión técnica que establece la Ley de Tránsito y el Decreto Supremo N° 156, de fecha 29 de noviembre de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin el correspondiente

certificado de inscripción en el Registro, el que deberá portarse en el vehículo.

Además, el Registro debe mantenerse actualizado por el Servicio de Registro Civil e Identificación, y debe otorgar, a quien lo solicite, certificados de los hechos o actuaciones que consten en el Registro a través de certificados computacionales, sancionándose la negativa a la inscripción o a la rectificación o cancelación solicitada, pudiendo reclamarse ante el juez civil correspondiente al domicilio del requirente.

Finalmente, el Servicio de Registro Civil queda facultado para cobrar derechos por las inscripciones y certificados que entregue.

### **Legales**

El proyecto no modifica las disposiciones vigentes, sólo agrega un requisito adicional a los vehículos de carga para que puedan desarrollar su actividad. Sin embargo, se relacionan con la materia las siguientes disposiciones legales:

- Artículos 175 y 176 del Código Orgánico de Tribunales. El artículo 12 del Mensaje entrega competencia al juez civil correspondiente al domicilio del requirente para conocer de los reclamos por la negativa a inscribir, rectificar, cancelar o modificar la inscripción en el Registro, con sujeción a lo dispuesto en estos artículos.

- Ley N° 18.287 sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. El artículo 12 del proyecto contenido en el Mensaje del Ejecutivo otorga competencia, para conocer de las infracciones a la presente ley, al juez de policía local donde se hubiere cometido la infracción, rigiéndose por el procedimiento fijado en dicha ley.

- Ley N° 18.290, de Tránsito. Sus artículos 34 y siguientes crean el Registro Nacional de Vehículos Motorizados que es reglamentado por el Decreto Supremo N° 1.111, de fecha 9 de marzo de 1985, del Ministerio de Justicia. Su principal objetivo es inscribir en él los vehículos motorizados y registrar la individualización de los propietarios, aunque también pueden anotarse los gravámenes, prohibiciones, embargos y medidas precautorias que afecten a los vehículos inscritos. Se trata de un registro nacional, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación.

- Título VII (artículos 94 a 98), relativo a las revisiones de los vehículos, de sus condiciones de seguridad y de la homologación. El artículo 9° del proyecto de ley en informe establece la obligación de portar el certificado de inscripción en el Registro, sin el cual no

podrá practicarse la revisión técnica que establecen las normas de este Título de la Ley de Tránsito y del decreto N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

- Ley N° 18.696, el inciso octavo del artículo 3° crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Ley N° 19.040, establece disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros.

- Ley N° 19.593, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Ley N° 19.700, proroga vigencia de la ley N° 19.593, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Decreto Ley N° 3.063, de 29 de Diciembre de 1979, del Ministerio de Interior, cuyo artículo 12, inciso cuarto, establece la obligación de empadronar en la municipalidad correspondiente al domicilio del propietario los carros y remolques para acoplar a un vehículo motorizado, creándose así el Registro Municipal de Carros y Remolques, reglamentado por el decreto supremo N° 83, de fecha 29 de marzo de 1988, del Ministerio del Interior.

- Decreto 212, de fecha 21 de noviembre de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que Reglamenta los servicios nacionales de transporte público de pasajeros.

- Finalmente, cabe tener presente que el Instituto Nacional de Normalización, según la norma Nch 1440 y el Compendio de Normas Aduaneras, del Servicio Nacional de Aduanas entregan las siguientes definiciones respecto de algunos términos contenidos en el proyecto de ley en estudio:

1.- **Automóvil de carga:** “vehículo a motor que por su diseño y equipo está destinado principalmente a transportar carga”.

2.- **Camión:** “automóvil de carga destinado a transportar carga exclusivamente sobre la plataforma fijada a su chasis”. (Norma Nch 1.440)

**Camión:** “vehículo motorizado de carga, manifiestamente concebido y acondicionado para el transporte de mercancías, provisto de cabina y carrocería, con capacidad de carga útil de más de 2.000 kg.” Añade que se entiende por capacidad de carga útil “el

peso de la carga que puede transportar el vehículo, según especificaciones técnicas de fábrica”. (Compendio de Normas Aduaneras, del Servicio Nacional de Aduanas)

equipado para arrastrar [redacted] motor diseñado y [redacted] denominado [redacted] quinta rueda”.

[redacted] **tractocamión:** “vehículo automotor que se desliza sobre ruedas [redacted] construcción especialmente robusta, de corta distancia entre ejes, [redacted] de cabina de conducción, construido exclusiva o esencialmente para remolcar, con un dispositivo para arrastrar semirremolques (quinta rueda)”. ( Compendio de Normas Aduaneras)

4.- **Remolque:** “vehículo que tiene dos o tres ejes y se soporta sólo sobre sus ruedas”.

[redacted] vehículo articulado que no tiene eje en su parte delantera [redacted] apoyarse solo, sino sobre el tractocamión”.

6.- **Peso bruto vehicular:** “suma que corresponde a la tara [redacted] carga”.

[redacted] **vehículos livianos:** “vehículos que tienen un peso bruto vehicular inferior a 2.700 kilogramos, según el decreto supremo N°211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial de fecha 11 de diciembre de 1991, que establece normas de emisión para los vehículos motorizados livianos”.

8.- **Vehículo motorizado mediano:** “vehículo destinado al transporte de personas o carga por calles y caminos, y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 2.700 e inferior a 3.860 kilogramos, según el artículo 1º, letra b), del decreto supremo N°54, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial del 3 de mayo de 1994, que establece normas de emisión de contaminantes para vehículos motorizados livianos”.

9.- **Vehículo motorizado pesado:** “vehículo destinado al transporte de personas o carga por calles y caminos, y que tiene un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, según el artículo 1º, letra b), del decreto supremo N°55, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial de fecha 16 de abril de 1994, que establece normas de emisión de contaminantes para vehículos motorizados pesados”.

-----

## **DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TEXTO DEL PROYECTO**

El proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados se encuentra estructurado sobre la base de trece artículos permanentes, agrupados en tres Títulos y dos artículos transitorios.

El Título I, “Del Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre” , a través de los artículos 1º a 7º, establece normas acerca de la creación del Registro, de los vehículos que deberán inscribirse en éste, del contenido o menciones que deberá contener la inscripción, de la conservación de antecedentes fundantes de las inscripciones, de la obligación de emitir certificados a quien lo solicite, de las rectificaciones de errores y , finalmente, se faculta al Servicio de Registro Civil e Identificación para cobrar por las inscripciones que se practiquen.

El Título II, “De los efectos del Registro”, a través de los artículos 8, 9 y 10, señala los efectos de la inscripción, la obligación de portar el certificado sin el cual no podrá practicarse la revisión técnica y, finalmente, se establece la responsabilidad del propietario del vehículo de inscribirlo en el Registro.

El Título III, “De las Infracciones”, a través de los artículos 11, 12 y 13, sanciona las infracciones con multas a beneficio fiscal por incumplimiento de la obligación de inscribir el vehículo en el Registro, de portar el certificado y de reincidir en el incumplimiento de las obligaciones que establece esta ley.

A su vez, el artículo 1º transitorio señala la vigencia de la ley y el artículo 2º establece el plazo de inscripción de carros y remolques.

## **DISCUSIÓN GENERAL DEL PROYECTO**

Al iniciarse la discusión general de la iniciativa legal en estudio la Comisión escuchó los planteamientos del señor Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini, quien, además de reiterar las ideas e información contenida en el Mensaje, manifestó que este proyecto de ley forma parte de un acuerdo suscrito en el año 1999 entre el

Gobierno de esa época y el gremio de transporte de carga, acuerdo que incluía la tramitación de tres proyectos. El primero, que rebaja el impuesto específico al petróleo, cuyo objetivo fue evitar una dualidad de tributos al concesionarse las carreteras; el segundo, que da título ejecutivo a la guía, factura, pagaré o carta de porte, en contra de los obligados al pago del flete, y, el tercero, que es materia de esta iniciativa legal, que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga. Los dos primeros son ley en la actualidad.

Señaló que esta iniciativa legal tiene como objetivo básico generar un Registro que permitirá conocer la totalidad del parque de camiones y su especificidad, actividad económica que por muchos años ha estado desregulada, lo que ha impedido la creación de normas básicas para que opere el mercado de manera natural. Es por ello que este Registro tiene características muy importantes, como que permanecerá siempre abierto, permitiendo que cualquiera persona que quiera ingresar al sector o inscribir un vehículo no tendrá ningún inconveniente para hacerlo.

En seguida, el señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, don Mauricio Cordaro, expresó que el Registro Nacional de Vehículos Motorizados debería entregar los datos que este proyecto pretende reunir pero los datos estadísticos que entrega el Registro y también la estadística de permisos de circulación concedidos para camiones son erráticos por varias razones. En primer lugar, porque en su momento, cuando nació el Registro y se inscribieron las primeras unidades, se produjo una confusión y se inscribieron en él tractores agrícolas, asimilándolos a los tractocamiones, que son los camiones cortos que arrastran un semiremolque. En segundo lugar, este Registro Nacional de Vehículos Motorizados es histórico y no señala la muerte de los distintos vehículos, de ahí que de acuerdo al mismo, existirían en Chile 170.000 camiones, sin embargo, los permisos de circulación otorgados alcanzan a 140.000, debiendo tenerse presente que dentro de esas normas se considera “camión” a todo vehículo de peso bruto vehicular superior a 3.860 kilos.

La iniciativa legal en estudio, como consecuencia de una modificación introducida por la H. Cámara de Diputados, eleva el peso bruto vehicular de 3.860 a 6.500 kilos, vale decir, deja fuera a los camiones que tienen 1.700, 2.000 kilos de carga (frontier de Kia) y a todas las camionetas de reparto. Se justificó esta enmienda en el hecho de que existiría la intención, por parte del gremio de los camioneros, de incorporar al gremio de los feriantes, que en su gran mayoría tienen camionetas  $\frac{3}{4}$ ; lo que no es efectivo, ya que es un gremio distinto de comerciantes muy respetable, pero ajeno al transporte de carga de camiones.

A juicio del señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones sería útil mantener la consecuencia y coherencia de las normas y establecer como camión, y como requisito para ingresar a este nuevo Registro, a todos los vehículos que tengan un peso bruto vehicular (tara más carga) de 3.860 kilos, especialmente cuando en la Región Metropolitana se están estableciendo restricciones para el ingreso de camiones y de no contar con datos estadísticos claros acerca de las características de esos vehículos, las medidas que pueda tomar la autoridad pueden resultar erróneas.

Señaló que se aclaró qué es “peso bruto vehicular”, porque ocurre que la tara (peso del vehículo) de un tractocamión, por ejemplo, de eje simple, es menor a 6.500 kilos.

Agregó que resulta fundamental, y así se señala en el artículo 3º del proyecto, que se identifique el tipo de carrocería y las características esenciales del camión. Esto es básico para las decisiones de compra de los propios operadores del sector transporte y también para las medidas que se puedan establecer para ordenar esta actividad. En la actualidad, se actúa a ciegas, no se conoce con certeza dónde están operando los camiones, porque de acuerdo a los datos que entregan las plantas de revisiones técnicas, resulta que el mayor número de camiones se concentra en la VI Región, porque la Planta de Revisión Técnica que opera allí es más accequible. Como consecuencia de esto, se registra un mayor número de camiones en la VI Región que en la Región Metropolitana. Estas distorsiones se prestan para informalidades que se detectan en la actividad y afectan al transportista profesional que quiere prestar un servicio acorde a los tiempos, y poder competir tanto en el ámbito nacional como en el internacional, contando con una adecuada regulación.

En este mismo sentido, señaló, se ha solicitado a las autoridades de transporte que las normas de revisión técnica sean uniformes en todo el país y que no se establezca un determinado número de años para que los camiones puedan trabajar, sino que se permita circular a los camiones que aprueben la revisión técnica; mientras no se creen las condiciones objetivas para que el gremio pueda renovar el parque, que hoy en día no existen.

En relación con las Plantas de Revisión Técnica, el Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, explicó que existe un proceso de incorporación de tecnología más exacta a estas plantas y sólo se han licitado las de la Primera, Segunda, y Quinta Región y la de la Región Metropolitana. Indicó que durante el curso de este año se iniciará el proceso de licitación en todo el país para que exista uniformidad tecnológica en las plantas referidas.

En seguida, el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, señor Mauricio Cordaro, expresó que a través de medidas reglamentarias y de medidas que adopten las empresas generadoras de carga, este gremio pretende terminar con la existencia de vendedores de carga de transporte. Así, explicó que CODELCO, que es la empresa que genera la mayor carga estatal, cuando llama a licitación, exige que se acredite propiedad de una flota mínima de camiones; lo mismo ocurre con otras empresas privadas que privilegian la calidad del servicio y contratan sólo con quienes tienen camiones. Por lo que sería importante lograr que en las propuestas a que llaman las empresas privadas se exigiera a aquella persona que postula a las licitaciones estar inscrito en el Registro y que contara con, al menos, un camión y no ninguno, como ocurre en muchísimos casos.

Es por lo anterior, añadió, que resulta de gran importancia la existencia de este Registro, ya que considera un año de plazo para entrar en efectiva operación. Y tendrá un costo que no será relevante para el desarrollo de la actividad, costo que seguramente será similar al de la inscripción de un vehículo o de un camión en el Registro de Vehículos Motorizados.

A lo anterior, agregó que existían, en algunos sectores, prevenciones en el sentido que a través de esta ley se pretendiera crear un Registro para luego cerrarlo y congelar el parque; situación que no es real, ya que el propio proyecto de ley contiene las salvaguardas al establecer que el Registro estará permanentemente abierto y toda persona que quiera incorporarse como nuevo operador o ampliar su flota podrá inscribir sus vehículos. Este Registro, precisó, es un Registro de vehículos y no de transportistas. No se revive el registro nacional de transportistas.

A continuación, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, resaltó la importancia de recabar información, de tener claridad respecto del parque, qué especificidad tiene y cuáles son las características de los vehículos de carga.

Manifestó que en su concepto sería un error no establecer que el peso bruto vehicular de los camiones para incorporarse a este Registro sea de 3.860 kilos. De otro modo, la carga de reparto o carga chica o de distribución que se hace por parte de las empresas de transporte, en vehículos de transporte habilitados especialmente para eso, que son tan camiones como los de 25, 28 o 30 toneladas, quedarían fuera de la aplicación de esta ley, ya que no se podrían inscribir en el Registro. La distribución hacia el interior de los centros urbanos se hace en este tipo de vehículos, por lo que no sería consecuente con el espíritu o el cumplimiento del objetivo de esta iniciativa que no formaran parte de este Registro y se

cometería un error al no considerar estos vehículos que constituyen una cantidad enorme y que en número, son tantos como los vehículos pesados.

Luego, el señor Senador aclaró que la tendencia en el sector del transporte es a que existan operadores de carga que no necesariamente sean transportistas. El Registro puede ayudar también a que la tendencia cambie por un cierto nivel de exigencia que se les haga; en el sentido de que tengan equipo. Cree que va en contra de todo lo que es la inclinación de los operadores logísticos y de la gente que está manejando un paquete, entre los cuales está la carga o el flete, y que contratan a terceros, lo que muchas veces ha significado abuso, pero también ha significado un ahorro por parte del transportista propiamente tal que se dedica sólo al transporte; y no a la comercialización, las comunicaciones, la relación pública, es decir, de todo lo que significa la relación comercial. Le preocupa si ésta es una aspiración del gremio como tal.

Sobre este asunto, el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones manifestó que la aspiración mayoritaria del gremio es que desaparezcan estos vendedores de carga o de maletín y la manera de hacerlo es convenciendo a los potenciales clientes y a los generadores de carga que esa debería ser la tendencia. Agregó que en la actualidad los dueños de camiones culpan del bajo monto de sus tarifas a la existencia de empresas que pueden contratar carga sin tener camiones. Indicó que si los que participan en estas licitaciones sin camiones fuesen empresas de logística o navieras, por ejemplo, que ofrecen el servicio completo o agentes de aduana no sería tan grave el problema. Recalcó que el gremio no pretende revertir esta situación por la vía de la ley, sino que tratando de convencer al sector privado que es el mayor generador de carga. Para estos efectos están participando mensualmente en reuniones con la Confederación Nacional de la Producción y del Comercio, con la Sociedad de Fomento Fábril, con la Sociedad Nacional de Agricultura, en fin, para ir abriendo caminos de diálogo entre empresarios e ir creando algún esquema de lealtad empresarial.

Dentro de esta misma línea se inserta la necesidad de contar con una estructura de costos por actividad que sea un referente para el sector privado, sin que se intente establecer por ley un piso de carga, sino que otorgarle a los transportistas (gremio constituido por pequeños y medianos empresarios), que muchas veces no tienen la preparación ni los apoyos técnicos para negociar tarifas, que tengan un referente que les permita pactarlas y que estén, a lo menos, por encima de los costos. Lo anterior en un esquema de normalidad económica, porque en la actualidad muchos transportistas trabajan conscientemente por debajo de los costos, perjudicando a empresas mejor estructuradas y gastándose el capital o inversión del camión.

A continuación, el Honorable Senador señor Jovino Novoa manifestó que en su concepto este proyecto de ley, con todas las regulaciones que implica, va a generar restricciones a esta actividad económica, por lo que expresó su preocupación por el hecho de que se estén proponiendo finalidades que posteriormente resulten difíciles de concretar. Indicó que si se parte de la base que se trata de carga mayor, podría justificarse. Sin embargo, se ha planteado que esta iniciativa afecta a vehículos menores que realizan distribución dentro de las ciudades, por lo que desconoce qué pretensión puede haber de contar con un registro de millares de camionetas que circulan por las ciudades. La información se requiere con alguna finalidad y obviamente será un requisito habilitante para desempeñar la actividad que en forma normal la desarrolla cualquier persona. Le parece que muchos de los propósitos que se buscan y los problemas que se quieren corregir al establecer este tipo de Registro, van a ir generando otro tipo de problemas.

Respecto de la supresión de los vendedores de carga, manifestó el señor Senador, que se estaría incurriendo en una limitación al desarrollo de una actividad legítima y en una restricción de un trabajo. Agregó que si se pretenden regular todas las aristas del transporte de carga se tendrá un entramamiento a actividades industriales y comerciales sin solucionar, necesariamente, los problemas del sector del transporte. Añadió que este nuevo Registro exige menciones que debe contener la inscripción, el tipo de vehículo, los datos identificatorios del mismo, las alteraciones que hayan cambiado su naturaleza, etc.; lo que limitará esta actividad económica.

Por su parte, el señor Presidente e la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, expresó que este Registro de Carga resulta importante para conocer la especificidad de los vehículos de carga, si éstos son de 25 toneladas, o son camionetas chicas, o vehículos de determinada antigüedad, si son vehículos que transportan fluidos, líquidos, de containers, concentrados, etc. Esa información es la que no se tiene y es importante no sólo para el gremio, sino que también es importante, tanto para el sector privado como para el sector público, cuando tienen que tomar medidas relativas a la distribución de carga u otras.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones expresó que la exigencia respecto del tipo de vehículo, como también las alteraciones que hagan cambiar su naturaleza, resultan importantes, ya que en la actualidad está permitida la importación de camiones usados equipados con una grúa, por ejemplo, que compiten en forma desleal con el gremio, porque los camiones que importan los transportistas tienen que ser nuevos y pagan todos los derechos.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa manifestó que lo lógico sería modificar la ley que permite la importación de camiones usados, porque al establecer una restricción, luego vienen otras y lo complicado de este Registro, en concepto del señor Senador, es que una persona que tiene un camión para realizar su propio transporte se verá obligada a cumplir con ciertos requisitos especiales que le exigirá el Registro, y le podrían negar la inscripción aduciendo que estas características que están definidas en la ley no las cumple. Al respecto, señaló que este proyecto de ley contempla una norma que señala que el Registro puede rechazar la inscripción si no se cumple con alguna de las menciones que debe contener la inscripción.

El asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes, señor Patricio Bell, explicó que el artículo pertinente de esta iniciativa legal exige el cumplimiento de ciertas características descriptivas que tiene que hacer el propietario del vehículo, tales como: si es tractocamión, semiremolque, si es camión tolva, si es camión frigorífico, camión grúa, camioneta de reparto, etc.. Sólo se pide una definición del tipo de vehículo que se tiene. Se podría prohibir la inscripción cuando no se acredita fehacientemente la propiedad o el origen del vehículo, que son causales que existen para la inscripción de todo tipo de vehículos. Agregó que los datos que actualmente contiene la inscripción de un vehículo no permiten conocer de qué clase de vehículo se trata; lo que imposibilita el establecimiento de políticas públicas coherentes, acordes con la realidad y con las necesidades del país.

A mayor abundamiento, agregó, no existe la obligación de inscribir las rampas en el Registro de Vehículos Motorizados, porque no son motorizadas. Este tipo de vehículos como los "yak" (carritos chicos de camping) se inscriben en el Registro Municipal de Carros y Remolques, el que es fácilmente adulterable ya que mediante una simple declaración jurada ante Notario, señalando que uno construyó el vehículo, permite inscribirlo a nombre de uno, lo que no da un grado de certeza jurídica adecuado para el desarrollo de la actividad.

El Honorable Senador señor Roberto Muñoz expresó que el artículo 3º señala que se podrá exigir **"cualquier otro dato que sirva para los fines propios del Registro"**, exigencia que debería eliminarse toda vez que resulta muy genérica.

El señor Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones expresó que el artículo 1º exige la inscripción en este Registro de todos los vehículos motorizados, o no, que transporten carga. Ello porque el Registro de Vehículos Motorizados no inscribe los equipos de los vehículos y resulta que muchos de estos pueden tener un valor mayor que el propio vehículo que los arrastra, y no tienen valor como

garantía o como demostración del patrimonio de los transportistas. Los semirremolques tienen patentes antiguas, porque se inscriben con patentes comunales con lo cual no existe certeza jurídica de la propiedad de este tipo de vehículos, que sólo se inscriben en el Registro Comunal que otorgó la placa. Para una empresa transportista o para un transportista, estos equipos representan un patrimonio importante que para efectos financieros no tienen ningún valor. Además, agregó, estos vehículos cargan mucho más de 3.860 kilos y su inscripción en este Registro va a permitir identificar este tipo de bienes que son de alto costo e importantes, y que tienen que cumplir con las normas de seguridad.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa expresó que esta iniciativa legal no soluciona el problema de las garantías de estos equipos, puesto que este nuevo Registro no está asimilado al Registro de Vehículos Motorizados que considera todos los datos sobre transferencias, las prendas y demás anotaciones. Con este Registro sólo existirá información, pero no se van a cubrir otros temas.

El Honorable Senador señor Roberto Muñoz propuso que las multas que se impongan, como consecuencia de esta ley, sean a beneficio del municipio en donde se curse la infracción, puesto que ese vehículo está desempeñando una función en una determinada localidad del país, en que existen costos para mantener las calles y caminos. Por qué centralizar todos los recursos en la Administración Central del Estado cuando existe una intención de descentralizar, de entregar recursos a las regiones, y esta ley también sería una oportunidad para fortalecer los recursos económicos de las regiones.

Al respecto, el Honorable Senador señor Novoa manifestó que si la inscripción en el Registro se va a fiscalizar en forma similar a la Ley de Tránsito, sería lógico que el destino de las multas fuera municipal.

En seguida, el Honorable Senador señor Ramón Vega consultó la forma en que se realiza el control de los vehículos de zonas francas que realizan transporte de carga.

Sobre el tema, el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones informó que se han suscitado reiterados problemas con los camiones usados ingresados por las zonas francas. Estos camiones tienen restricciones para realizar cabotaje en otras zonas del país, pueden salir con carga desde la zona franca por un plazo de 6 meses, cumplido el cual tienen la obligación de volver, pero no vuelven y resulta imposible para la autoridad policial, en conjunto con la autoridad aduanera, fiscalizarlos. Una solución posible, y para ello sería necesario el Registro, sería darles una patente de distinto color que permitiera identificarlos.

El Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, explicó que este Registro tiene como objetivo generar información para poder desarrollar políticas públicas. El transporte de carga carece de un marco adecuado que permita generar condiciones para que opere el mercado. Indicó que existe la importación de vehículos usados, que existe la posibilidad de importar partes y piezas usadas, existe una importación masiva de vehículos desarmados que se arman terminando como vehículos hechizos, afectando la seguridad en las calles y carreteras de nuestro país. La razón básica de crear un Registro es poder contar con información de lo que hay en esta actividad, porque la desconocemos.

Respecto de los vehículos que ingresan por la zona franca y realizan cabotaje en el resto del país, señaló que se encuentra en trámite un decreto que establecerá para ellos una patente distinta a la nacional, lo que permitirá distinguirlos con facilidad.

En cuanto a las personas que tienen camiones para realizar el transporte de su propia actividad (lo que ha generado problemas) y que además realizan transporte para terceros, lo cual deteriora la actividad, la creación del Registro permitirá generar normas y políticas que hagan posible el desarrollo de esta actividad para que no continúe deprimida.

El Honorable Senador señor Roberto Muñoz concordó con lo expresado por el señor Subsecretario, en el sentido de que este Registro permite crear políticas públicas en esta materia, sin embargo, agregó que las políticas públicas apuntan a ciertos aspectos que pueden ser discutibles, así, por ejemplo, citó el caso del registro de taxis que en algunos períodos cierra las inscripciones y regula de algún modo el mercado del transporte. El hecho de que este proyecto de ley señale que el Registro permanecerá abierto, no obsta al hecho de que mediante una ley se modifique y se cierre el Registro por un determinado número de años.

El Honorable Senador señor Carlos Cantero expresó que el mercado puede ser regulado. Más aún, la economía social de mercado establece como rol fundamental que el Estado cumpla actuaciones de regulación en ámbitos que son estrictamente necesarios. De manera que no le sorprende que sea necesario regular este mercado y no ve por qué esto preocupa; más aún si se va a regular a través de una acción en el ámbito parlamentario que es donde tendrá que discutirse la conveniencia o inconveniencia, la necesidad de avanzar en esa línea o no.

Manifestó respecto de la frase "cualquier otro dato para los fines propios" contenida en el artículo 3º de esta iniciativa, que considera más lógico definirla en el sentido de que tiene por objeto generar

información que permita transparentar el mercado y que oriente la definición de políticas públicas.

Además, dejó constancia, que no ha escuchado ningún planteamiento que se aproxime al concepto de una economía planificada o de una economía centralizada. Indicó que en el marco de la economía social de mercado el objeto fundamental del Estado es generar la información directa, o a través de servicios públicos ad hoc, con la finalidad de transparentar el mercado, de tal manera que ese mercado asigne recursos eficientes. Cuando un mercado no tiene transparencia en la información, que es lo que ocurre hoy, entonces no se asignan los recursos adecuadamente.

Le parece que, en todo caso, respecto del concepto de integralidad en el servicio, la tendencia mundial en el marco de la sociedad global, de la sociedad de la información, es hacia servicios integrales. Las grandes empresas, que son los grandes demandantes de estos servicios, ya están haciendo la educación hacia el entorno. Se necesitan servicios integrales en el marco de un enfoque sistémico. Terminó señalando que no se puede ir contra la realidad y el sentido de los tiempos.

El Honorable Senador señor Ramón Vega señaló, en la misma línea del Senador Cantero, que generalizaría un poco más el concepto, porque aquí no se está regulando el mercado, sino que con este Registro se conocerá la dimensión del mismo. Cree que ese punto es una de las grandes debilidades del modelo, porque el modelo de libre mercado y de la libre competencia no implica el desconocimiento de lo que estamos haciendo.

Añadió que este Registro lo que hace es dar la información que hoy día no se tiene y eso le ha llamado mucho la atención, porque esta es una actividad que administra el 92% de la carga de Chile. Es muy importante, entonces, cómo generar las políticas de mantención de este parque, cómo se maneja la calidad económica de él, cómo se maneja a nivel global la política de Estado, de la logística que necesita una actividad tan importante como ésta a nivel nacional desde el extranjero, cómo se manejan, en fin, los servicios que se deben prestar en las distintas regiones. Este Registro ayudará al mercado a globalizarse con mucha mayor precisión, va a generar menos pérdidas y no va a pasar lo que sucedió con los taxis en que se ha debido frenar su expansión. No lo mira como una regulación del sistema, sino más bien como una opción que tiene el crecimiento de cada uno de los sectores.

Finalmente, precisó que cuando habla de la información que se necesita se refiere a un sistema científico, no a una administración planificada por el Estado. Agregó que mucha gente ingresa a

una actividad sin ningún conocimiento básico. Todas las actividades hasta las más simples requieren de información. Eso es lo que cree que entrega este proyecto, entrega información en un área muy compleja, hay otras más fáciles, pero todas necesitan información adecuada para entregarle al usuario, al que va a la competencia, toda la información para que pueda usarla técnicamente y sacar las conclusiones acerca de si esto es rentable o no.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, considerando que el proyecto de ley busca mejorar la información, mejorar el diagnóstico y ayudar a generar políticas públicas en materia de seguridad, de tránsito; y que tampoco inhibe el desarrollo de la actividad ni a cualquiera que la quiera desarrollar, propuso aprobar en general este proyecto de ley con las siguientes prevenciones:

1.- Establecer en el artículo 2º que el peso bruto de los camiones que deberán inscribirse debe ser igual o superior a 3.860 kilos.

2.- Eliminar en el artículo 3º la frase “cualquier otro dato que sirva para los fines propios del Registro” o definir qué debe entenderse por “los fines propios del Registro”. Opta por eliminarlas.

3.- Reponer el artículo 12 contenido en el Mensaje, que establecía como juez competente, para conocer las infracciones a esta ley, al juez de policía local donde se hubiere cometido la infracción. Este artículo no fue aprobado por falta de quórum.

4.- Modificar el artículo 13 en el sentido de que las multas que se apliquen como consecuencia de la infracción de las normas contenidas en esta ley ingresen al Fondo Común Municipal para lograr una mejor redistribución de los ingresos, o en su caso, en la Comuna en que se cometió la infracción. Considerando que esta materia es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, la Comisión fue partidaria de solicitar al Ejecutivo el estudio de esta materia.

-----

#### **ACUERDOS DE LA COMISION**

**Con el mérito de la relación precedente, la Comisión prestó su aprobación en general a este proyecto de ley, por cuatro votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Pizarro y Vega, y se abstuvo el Honorable Senador señor Novoa.**

-----

En consecuencia, esta Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene a honra proponer a la Sala la aprobación de la idea de legislar respecto de esta iniciativa de ley.

Su texto es el siguiente:

**PROYECTO DE LEY:**

**"TÍTULO I**

**Del Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre.**

Artículo 1º.- Créase el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, en adelante "el Registro", en que deberán inscribirse todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga, que más adelante se indican.

Corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación formar y mantener actualizado el Registro.

Un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, determinará el procedimiento para la inscripción y las demás formalidades que deberán observarse para la adecuada administración del Registro.

Artículo 2º.- Deberán inscribirse en el Registro los camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques, que transporten carga por caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, y caminos vecinales o particulares abiertos al uso público, de todo el territorio de la República, cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 6.500 kilogramos.

Artículo 3º.- El Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, con informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, determinará, mediante resolución, las menciones que deba contener la inscripción, entre las cuales deberán consignarse, a lo menos, el tipo de vehículo; los datos identificatorios y descriptivos del mismo; las alteraciones que hagan cambiar su naturaleza; sus características esenciales o que lo identifiquen; la tara y capacidad de carga; la identificación de su propietario; el tipo de carrocería; la disposición de los ejes, y cualquier otro dato que sirva para los fines propios del Registro.

Artículo 4º.- 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. Para estos efectos, se podrán emplear también medios digitales de archivo.

Artículo 5º.- El Servicio de Registro Civil e Identificación deberá informar o certificar, a quien lo solicite, los hechos o actuaciones que consten en el Registro, a través de certificados computacionales que el Servicio emita.

Artículo 6º.- Las rectificaciones de errores, omisiones o cualquier modificación equivalente a una inscripción serán autorizadas por el Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, de oficio o a petición de parte, debiendo efectuarse una nueva inscripción.

Artículo 7º.- El Servicio de Registro Civil e Identificación cobrará los derechos que se establezcan mediante decreto supremo del Ministerio de Justicia por las inscripciones que se practiquen, los certificados que se otorguen y, en general, por la entrega de información contenida en el Registro.

## TÍTULO II

### De los efectos del Registro.

Artículo 8º.- La inscripción en el Registro de un vehículo a que se refiere el artículo 2º será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre.

El Registro estará permanentemente abierto a la inscripción de vehículos y no podrá, en modo alguno, ser objeto de suspensiones que impidan el libre ejercicio de la actividad económica de transporte de carga terrestre.

Artículo 9º.- Los vehículos que tienen que inscribirse en este Registro deberán portar el correspondiente certificado de inscripción, sin el cual no podrá practicarse la revisión técnica que establecen el título VII de la ley N°18.290 y el decreto N°156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

Artículo 10.- El propietario del vehículo será responsable de inscribirlo en el Registro y de poner a disposición del conductor el correspondiente certificado de inscripción. La misma obligación recaerá sobre el tenedor del vehículo cuando el propietario le hubiere cedido la tenencia o posesión del mismo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título.

El conductor será responsable de portar el respectivo certificado de inscripción en el Registro y de exhibirlo a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales.

### TÍTULO III De las infracciones.

Artículo 11.- El incumplimiento de alguna de las obligaciones a que se refiere el inciso primero del artículo 10 será sancionado con multa de 1 a 8 unidades tributarias mensuales.

El conductor del vehículo que no porte o no exhiba el certificado de inscripción correspondiente será sancionado con multa de 1 a 2 unidades tributarias mensuales. Si el conductor reúne, además, algunas de las calidades establecidas en el inciso primero del artículo 10, se le aplicará sólo la multa prevista en el inciso anterior.

Artículo 12.- Toda otra infracción de esta ley y su reglamento que no esté contemplada en el artículo anterior será sancionada con multa de 1 unidad tributaria mensual.

En caso de reincidencia de las conductas establecidas en el artículo anterior, las multas podrán aumentarse al doble.

Artículo 13.- Las multas serán de beneficio fiscal.

#### Disposiciones transitorias.

Artículo 1°.- Esta ley entrará en vigencia un año después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 2°.- No obstante lo establecido en el artículo anterior, los propietarios, tenedores o poseedores de remolques y semirremolques inscritos en el Registro Municipal de Carros y Remolques tendrán el plazo de un año, contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial, para inscribir estos vehículos en el Registro a que se refiere esta ley.

El mismo plazo establecido en el inciso anterior tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados para inscribirlos en el Registro a que se refiere esta ley."

-----

Acordado en sesión celebrada el día 17 de Abril de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Pizarro (Presidente), Cantero, Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Sala de la Comisión, a 17 de Abril de 2002.

**ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA**  
Abogado Secretaria de la Comisión

## **RESEÑA**

- I. BOLETÍN N°:** 2.590-15.
- II. MATERIA :** Proyecto de ley que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.
- III. ORIGEN :** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.
- IV. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** Segundo trámite.
- V. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** 31 votos afirmativos, 6 negativos y 4 abstenciones.
- VI. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** Ingresó al Senado el 29 de Enero de 2002, dándose Cuenta en la sesión de fecha 5 de Marzo de 2002.
- VII. TRAMITE REGLAMENTARIO:** Primer Informe.

**VIII.URGENCIA:** No tiene.

**IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** El proyecto no modifica las disposiciones vigentes, sólo agrega un requisito adicional a los vehículos de carga para que puedan desarrollar su actividad.

Sin embargo, se relacionan con la materia las siguientes disposiciones legales:

- Artículos 175 y 176 del Código Orgánico de Tribunales. El artículo 12 del Mensaje entrega competencia al juez civil correspondiente al domicilio del requirente, para conocer de los reclamos por la negativa a inscribir, rectificar, cancelar o modificar la inscripción en el Registro, con sujeción a lo dispuesto en estos artículos.

- Ley N° 18.287 sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local. El artículo 12 del proyecto contenido en el Mensaje del Ejecutivo otorga competencia, para conocer de las infracciones a la presente ley, al juez de policía local donde se hubiere cometido la infracción, rigiéndose por el procedimiento fijado de dicha ley.

- Ley N° 18.290, de Tránsito. Sus artículos 34 y siguientes crean el Registro Nacional de Vehículos Motorizados que es reglamentado por el Decreto Supremo N° 1.111, de 9 de Marzo de 1985, del Ministerio de Justicia. Su principal objetivo es inscribir en él los vehículos motorizados y registrar la individualización de los propietarios, aunque también pueden anotarse los gravámenes, prohibiciones, embargos y medidas precautorias que afecten a los vehículos inscritos. Se trata de un registro nacional, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación.

- Título VII (artículos 94 a 98), relativo a las revisiones de los vehículos, de sus condiciones de seguridad y de la homologación. El artículo 9° del proyecto de ley en informe establece la obligación de portar el certificado de inscripción en el Registro, sin el cual no podrá practicarse la revisión técnica que establecen las normas de este

Título de la Ley de Tránsito y del decreto N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

- Ley N° 18.696, el inciso octavo del artículo 3°, crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Ley N° 19.040, establece disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros.

- Ley N° 19.593, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Ley N° 19.700, prorroga vigencia de la ley N° 19.593, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

- Decreto Ley N° 3.063, de 29 de diciembre de 1979, del Ministerio del Interior, inciso cuarto, establece la obligación de empadronar en la municipalidad correspondiente al domicilio del propietario los carros y remolques para acoplar a un vehículo motorizado, creándose así el Registro Municipal de Carros y Remolques, reglamentado por el decreto N° 83, de fecha 29 de marzo de 1988, del Ministerio del Interior.

- Decreto N° 212, de 21 de noviembre de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que reglamenta los servicios nacionales de transporte público de pasajeros.

- Finalmente, cabe tener presente que el Instituto Nacional de Normalización, según la norma Nch 1440, y el Compendio de Normas Aduaneras del Servicio Nacional de Aduanas entregan las definiciones que en su oportunidad se señalaron, respecto de algunos términos contenidos en el proyecto de ley en estudio:

- X. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO PROPUESTO:** El proyecto consta de trece artículos permanentes, agrupados en tres Títulos, y dos artículos transitorios.

**XI. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**

1) Crear el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, en el que deberán inscribirse todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga (y que superen los 6.500 Kg. de peso bruto).

2) Entregar al Servicio de Registro Civil e Identificación la responsabilidad de formar y mantener actualizado el Registro.

3) Disponer que la inscripción en el Registro será requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre, pero que el Registro estará permanentemente abierto a la inscripción de vehículos y no podrá, en modo alguno, ser objeto de suspensiones que impidan el libre ejercicio de la actividad económica de transporte de carga terrestre.

4) Sancionar las infracciones a la normativa sobre el Registro.

**XII. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** No hay.

**XIII. ACUERDOS:** Aprobado en general, con los votos a favor de los Honorables Senadores señores Carlos Cantero, Roberto Muñoz Barra, Jorge Pizarro, Ramón Vega, y con la abstención del Honorable Senador señor Jovino Novoa.

**ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA**  
Abogado Secretario de Comisiones