

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE CREA EL REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE.

BOLETÍN N°2.590-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros sobre el proyecto de ley, originado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que crea el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.

El propósito del proyecto de ley es 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 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 es posible obtener.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la asistencia y la colaboración del Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez Contreras; del asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes señor Patricio Bell Avello; del Jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, ingeniero civil señor Silvio Albarrán Albán; del Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya Martín; del Vicepresidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor José Égido Ariola; del Secretario General de esa Confederación, señor Mauricio Cordaro Dongnac; del Prosecretario de la misma, señor Andrés Ovalle Letelier, y de su abogado asesor señor Jaime del Campo Santelices.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

Con el objeto de iniciar el estudio de este proyecto de ley, es del caso señalar que en la actualidad no existe un registro de los vehículos de transporte de carga, lo cual no permite obtener información específica del sector, situación que dificulta la fiscalización del transporte de carga mayor y obstaculiza el establecimiento de medidas de seguridad vial necesarias para el desarrollo de esa actividad.

En la actualidad existen en nuestro país varios registros de vehículos, los que cumplen finalidades distintas. Ellos son:

1.- El **Registro Nacional de Vehículos Motorizados**, creado mediante los artículos 34 y siguientes de la ley N°18.290, de Tránsito, y reglamentado por el decreto supremo N°1.111, 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.

2.- El **Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros**, creado por el artículo 3º, inciso octavo, de la ley N°18.696, que tiene por finalidad establecer un catastro global de todas las “modalidades” de servicios de transporte público de pasajeros. Posteriormente, el artículo 10 de la ley N°19.040, de 1991, aclaró que son los “vehículos” que se destinen a servicios de transporte público remunerado de pasajeros los que deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Este registro fue reglamentado por el decreto supremo N°72, de 1991, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que luego fue derogado por el artículo 96 del decreto supremo N°212, de 1992, del mismo Ministerio, actual reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros. Este último decreto regula el registro entre sus artículos 2º y 18. Se dispone que se deben inscribir en él todas las modalidades de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, como, asimismo, los vehículos destinados a prestarlos. No es, por lo tanto, un registro de propiedad.

Se trata de un registro nacional, a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conformado por los registros regionales, a cargo de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.

3.- El **Registro Municipal de Carros y Remolques**, que tiene su origen en el decreto ley N°3.063, de 1979, que fijó las normas sobre Rentas Municipales, cuyo artículo 12, inciso cuarto, dispone que “los carros y remolques para acoplar a un vehículo motorizado deberán empadronarse en la municipalidad que corresponda al domicilio de su propietario”.

Este registro se encuentra reglamentado por el decreto supremo N°83, de 1988, del Ministerio del Interior. De sus artículos 3º al 7º se desprende que se trata de un registro de dominio.

Es un registro municipal, a cargo de cada municipalidad.

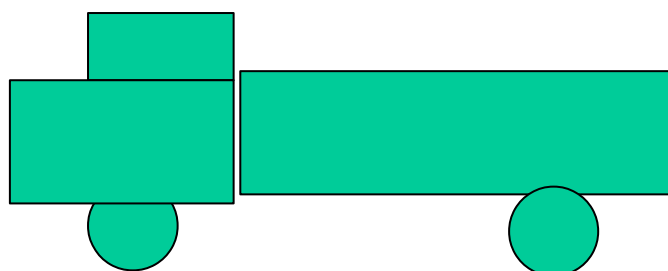
CONCEPTOS SOBRE LOS QUE VERSA EL PROYECTO.

Se señalan, a continuación, los principales conceptos contenidos en el proyecto de ley en estudio.

1.- **Automóvil de carga.** Según la norma chilena Nch 1.440, elaborada por el Instituto Nacional de Normalización, se entiende por automóvil de carga todo *“vehículo a motor que por su diseño y equipo está destinado principalmente a transportar carga”*.

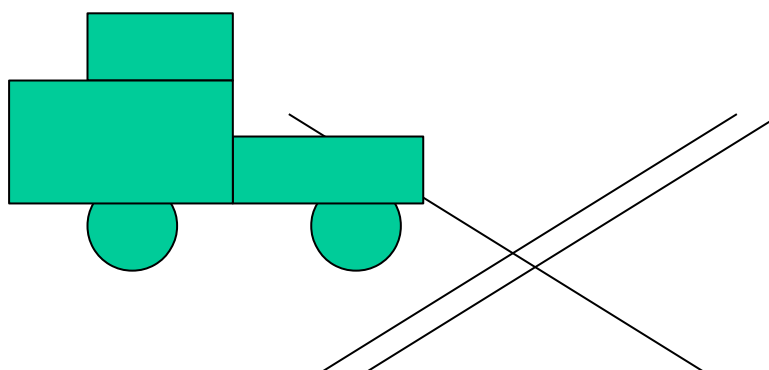
2.- **Camión.** De acuerdo con la misma norma, se denomina camión al *“automóvil de carga destinado a transportar carga exclusivamente sobre la plataforma fijada a su chasis”*.

Por otra parte, el Compendio de Normas Aduaneras, del Servicio Nacional de Aduanas, define al camión como *“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”*.

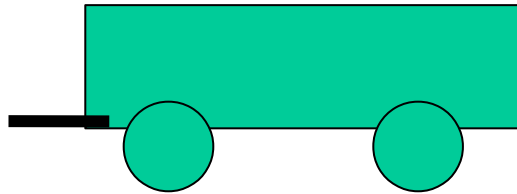


3.- **Tractocamión.** La citada Norma Chilena NCh 1.440 define como tractocamión al *“vehículo a motor diseñado y equipado para arrastrar un semirremolque, mediante dispositivo denominado quinta rueda”*.

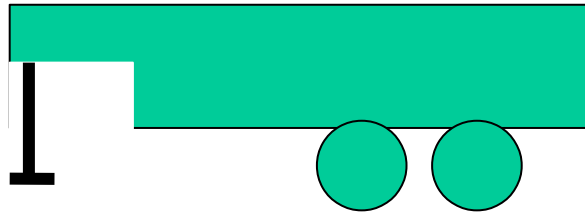
Por su parte, el Compendio de Normas Aduaneras define al tractocamión como un *“vehículo automotor que se desliza sobre ruedas, de construcción especialmente robusta, de corta distancia entre ejes, provisto de cabina de conducción, construido exclusiva o esencialmente para remolcar, con un dispositivo para arrastrar semirremolques (quinta rueda)”*.



4.- **Remolque.** Es un vehículo que tiene dos o tres ejes y se soporta sólo sobre sus ruedas.



5.- **Semirremolque.** Es un vehículo articulado que no tiene eje en su parte delantera, por lo que no puede apoyarse solo, sino sobre el tractocamión.



6.- **Peso bruto vehicular.** Es la suma que corresponde a la tara (peso del vehículo) más el peso de la carga.

7.- **Vehículos motorizados livianos.** Los 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.** Aquel 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 de fecha 3 de mayo de 1994, que establece normas de emisión de contaminantes para vehículos motorizados livianos.

9.- **Vehículo motorizado pesado.** Es el 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.

II.- FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje se indica que este proyecto es el resultado de los acuerdos suscritos entre el Gobierno del Presidente Frei y los representantes del gremio de los transportistas, los que han planteado la imperiosa necesidad de crear un Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre.

Se señala que la inexistencia de un registro de los vehículos de transporte de carga, unida a la diversidad de los registros existentes, no permite obtener información específica del sector, lo cual dificulta la fiscalización del transporte de carga mayor y obstaculiza el establecimiento de medidas de seguridad vial necesarias para el desarrollo de esa actividad.

Se hace hincapié en el mensaje en que el registro propuesto no substituye a los existentes. Así, por ejemplo, la inscripción de un nuevo vehículo de transporte de carga deberá seguir efectuándose en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, en el que también deberán anotarse las variaciones de dominio, los gravámenes, las prohibiciones y los embargos. Por lo tanto, el registro que se propone no tiene que ver con la propiedad, sino simplemente con la anotación y publicidad de los vehículos de transporte de carga terrestre.

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 N°18.918, 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 el mensaje.

De acuerdo con esto último, la idea matriz o fundamental del proyecto es permitir al Estado contar con la información apropiada para crear medidas que regulen la actividad del transporte de carga mayor, además de facilitar su adecuada fiscalización.

Ese anhelo se materializa en la creación de un registro público, de nivel nacional, de vehículos de transporte de carga terrestre.

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

El artículo 12 (que pasa a ser 11) contiene normas de rango orgánico constitucional, por cuanto otorga competencia al juez de policía local para conocer de las infracciones que se cometan y al juez civil para conocer de los reclamos que interponga el afectado cuando el Director del

Registro Civil niegue lugar a una inscripción en el Registro o no dé lugar a una rectificación, modificación o cancelación solicitada. Ambos preceptos inciden en la organización y atribuciones de los tribunales de justicia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política de la República.

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

No hay artículos que deban ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

VI. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO.

A la discusión en general del proyecto de ley habida en el seno de vuestra Comisión concurrió **el Subsecretario de Transportes subrogante, señor Lautaro Pérez**, quien expuso el parecer del Ejecutivo respecto de la iniciativa en informe.

Explicó que la iniciativa en estudio, que propone crear el Registro Público de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, es fruto de un acuerdo celebrado durante el año 1999 entre el Gobierno del ex Presidente Frei y la organización multigremial del transporte, y recoge una aspiración muy sentida del gremio del transporte de carga del país.

Señaló que la creación del Registro tiene por objeto que los vehículos de carga mayores sean debidamente identificados, a fin de que el Estado disponga de una información adecuada para la fiscalización y seguridad del sector, que se establezcan políticas públicas precisas y medidas de seguridad vial necesarias para la realización de estas actividades y que exista una información específica del sector que, atendida la generalidad de los registros existentes, no se obtiene.

Por otra parte, cabe hacer resaltar que la existencia de varios registros en el sector no es una total innovación, pues en la actualidad existen el Registro Municipal de Carros y Remolques y el Registro de Vehículos Motorizados.

El Registro que este proyecto propone no sustituye los otros requisitos existentes. Así, por ejemplo, la inscripción de un nuevo vehículo se seguirá efectuando en el Registro de Vehículos Motorizados, así como las variaciones de dominio, gravámenes, prohibiciones y embargos. El Registro no tiene que ver, entonces, con la propiedad.

Destacó, finalmente, que con la creación de este Registro no se pretende restringir la actividad económica en el transporte de carga terrestre. Si bien el Registro será un requisito habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre, siempre deberá permanecer abierto, de modo que no se pueda impedir ni suspender el ingreso al sector, para que no se

transforme en una barrera de entrada en el transporte. Con ello se busca evitar monopolios o carteles de cualquier naturaleza.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, señaló que el proyecto de ley en estudio es muy importante para los transportistas de carga, puesto que permitirá conocer la verdadera dimensión del parque de camiones del país, sobre todo en determinados rubros, lo cual actualmente es imposible de obtener.

El transporte terrestre en Chile se ha desarrollado desordenadamente, lo que ha permitido –y así ha sido constatado- que con una misma patente circulen hasta tres camiones. Son entre 12 mil y 14 mil los camiones que funcionan con patentes falsas, situación que desfigura la dimensión del sector.

Por lo tanto, comparte absolutamente el objetivo perseguido con la creación del Registro, a fin de ordenar el parque de camiones, sin obligar al transportista a cumplir ningún otro requisito que no sea simplemente acreditar el dominio de su máquina.

Indicó, por otra parte, que la definición de camión es fundamental en este proyecto de ley. En Chile siempre se ha estimado que un vehículo que pese más de 1.500 kilos es un vehículo de carga. Con el avance tecnológico de los camiones, diferentes normas han elevado a 3.860 kilos el peso que debe tener un vehículo para ser considerado de carga.

Agregó que es necesario distinguir entre el peso vehicular máximo, que corresponde a la suma de la tara (peso del camión sin carga) más la carga, también llamado peso bruto vehicular, y el peso de la carga solamente.

Explicó que en el último tiempo han ingresado al mercado del transporte de carga nacional vehículos de 3.860 kilos que se cargan con hasta 8 mil kilos cuando circulan dentro de las ciudades, puesto que en ellas no se controla el peso de esos camiones.

Al proponer que el límite mínimo de peso para anotarse en el Registro sean 3.860 kilos, en el fondo se está asumiendo lo que el fabricante del vehículo dice. En todo caso, se trata de algo muy difícil de controlar.

Por estos días, la autoridad está definiendo cuál será el tipo de camión de reparto urbano que se usará en las ciudades. Lo lógico sería que fuese un camión pequeño, de 3.860 kilos. Por eso, si se aumenta ese límite, un gran número de camiones quedará fuera del Registro. Lo que sí podría modificarse sería establecer un límite de carga en lugar del peso bruto vehicular, puesto que la carga es fácilmente controlable por carabineros e inspectores fiscales o municipales mediante la lectura de la factura o guía de despacho de la misma. En cambio, la tara es imposible de fiscalizar en la carretera, ya que sólo puede hacerse en una plaza de pesaje y con el vehículo sin carga.

Finalmente, expresó que el gremio se opone en forma terminante a que se congele el parque de camiones.

El Secretario General de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Mauricio Cordaro, señaló que la organización que representa concuerda plenamente con el proyecto de ley, especialmente si se considera que, en la actualidad, el 92% de la carga del país es transportada por camiones. No obstante ello, el país carece de información real sobre el parque de camiones y sus características, lo que hace que para cualquier operador y para los usuarios sea confuso tratar de obtener esos datos.

Agregó que en la actualidad ocurre el absurdo de que, por la forma en que se ha formado el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, los tractocamiones –aquellos que llevan un semirremolque- se inscriben junto con los tractores agrícolas y se confunden con ellos. Se dice que hoy existen entre 150 mil y 170 mil camiones en Chile, pero, por lo explicado, pueden ser muchos menos.

Respecto del objeto del Registro, en él se anotará todo: las cabezas tractoras, el acoplado de caja, los remolques y los semirremolques; es decir, todo lo que lleve carga encima.

El Registro es necesario para conocer la cantidad de vehículos de carga que existen, de qué tipos son, sus características, dónde están situados y en qué actividad operan. No interesa saber quiénes son sus dueños.

Por otra parte, manifestó que la fijación del peso mínimo de 3.860 kilos para registrarse tiene una explicación histórica. En Chile se considera camión a lo que antiguamente se conocía como “camión ¾”; o sea, un camión F350, que pesa como 2.500 kilos, que es un camión pequeño, normalmente usado por feriantes y que no efectúa tráfico de larga distancia. Los que vienen debajo corresponden a las camionetas. Los más grandes son camiones. En el caso de la Confederación, la mayoría de sus asociados tienen camiones de más de 3.860 kilos de peso bruto vehicular, es decir, tara más carga.

Por último, precisó que los dueños de camiones no pretenden restringir el acceso al Registro que por este proyecto de ley se crea, de manera de no monopolizar este servicio por parte de los actuales operadores.

- Puesto en votación en general el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los asistentes, Diputada señora Caraball y Diputados señores Ceroni, Delmastro; García, don René Manuel; Letelier, don Juan Pablo; Letelier, don Felipe, y Venegas.

VII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto en informe consta de quince artículos permanentes y dos transitorios.

Artículo 1°.

Por medio de este artículo, se crea el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre, en el que deberán inscribirse todos los vehículos, motorizados o no, que transporten carga, que más adelante se indican.

La formación y actualización del Registro corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación. Su administración será regulada por un reglamento del Ministerio de Justicia, el que deberá llevar también la firma del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

- Puesto en votación el artículo 1°, fue aprobado, sin discusión, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 2°.

Este artículo dispone que deben inscribirse en el Registro los siguientes vehículos: camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques, que cumplan los siguientes dos requisitos:

a) 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, y

b) que su peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.860 kilogramos.

En consecuencia, los vehículos de carga cuyo peso bruto vehicular es inferior al señalado están eximidos de inscribirse en este Registro, sin perjuicio de que presten servicios de transporte de carga terrestre.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, explicó lo que se entiende por cada uno de los tipos de vehículos mencionados. Cuando se habla de **camión**, se trata del típico camión que lleva un dispositivo llamado “muela” y que arrastra un remolque –también conocido como acoplado-. El **remolque** tiene dos o tres ejes y se soporta sólo sobre sus ruedas. El **tractocamión** es el que lleva un enganche sobre su eje posterior, para

enganchan un semirremolque. **Semirremolque** es un vehículo articulado que no tiene eje en su parte delantera, por lo que no puede apoyarse solo, sino sobre el tractocamión. El camión puede llevar carga propia sobre su chasis, además del remolque, mientras que el tractocamión no puede llevar carga propia –no tiene dónde-, sino que sólo arrastra al semirremolque.

Agregó, a título informativo, que en Europa se usa el camión con remolque, mientras que en Estados Unidos se usa el tractocamión con semirremolque. En nuestro país se autorizaba añadirle un remolque al semirremolque, lo que se conoce como doble articulación, la que se ha prohibido en la mayoría de los países del mundo, debido a que agrava seriamente los accidentes de tránsito. En algunos países se han construido carreteras especiales en las que se puede circular con doble articulación.

Expresó que en Chile está establecido el largo máximo de los camiones en 20 metros, medidos desde el parachoques delantero al trasero. Es una medida aceptada en la mayoría de los países. Sin embargo, muchos camiones miden más de ese largo, lo que evidencia la falta de fiscalización. Es un aspecto que debiera controlarse en las plantas de revisión técnica.

A fin de ampliar la información, indicó que la tara de un tractocamión fluctúa entre 6.000 y 7.500 kilos. La de un semirremolque varía entre 6.000 y 8.000 kilos. En Chile, el máximo de carga es de 45 toneladas. Si el tractocamión pesa 7.000 kilos y el semirremolque 8.000 kilos, lo cual da un total de 15.000 kilos, la carga por transportar no puede exceder los 30.000 kilos.

Finalmente, explicó que, según los propios fabricantes de camiones, un vehículo de 3.860 kilos de peso bruto vehicular es un vehículo de carga. Respecto del peso de los vehículos que se inscribirán, opinó que debe mantenerse en 3.860 kilos. Añadió que toda la legislación dictada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se basa en ese peso.

- Puesto en votación el artículo 2º, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 3º.

Establece que la inscripción debe contener, a lo menos, las siguientes menciones: 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.

El contenido es determinado por resolución del Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación, con informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las inscripciones deberán realizarse por estricto orden de presentación de la solicitud respectiva.

Algunos señores Diputados hicieron presente que no cuesta mucho construir un remolque, por inseguro que sea, e inscribirlo. Plantearon la necesidad de establecer la prohibición de inscribir en el Registro los remolques hechizos, en razón de que constituyen un verdadero peligro.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, explicó que, hoy, los vehículos motorizados deben ser inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación. En la modificación de la ley de Tránsito de 1985 se estableció que los carros y remolques se anotaran en los registros que al efecto llevarían las municipalidades. Por lo tanto, se trata de 340 registros, manejados en forma absolutamente distinta unos de otros.

Habida consideración de que los remolques y semirremolques no tienen números identificadores –como los tienen los motores o los chasis-, basta que una persona arme un remolque o un carro, lo inscriba en la municipalidad respectiva y obtenga una placa patente.

*Los Diputados señores Delmastro; García, don René; Letelier, don Felipe; Pareto, Tuma y Venegas, formularon una indicación para suprimir el inciso segundo del artículo 3º, que es del siguiente tenor:

“La misma resolución establecerá que las inscripciones se realicen por estricto orden de presentación de la solicitud respectiva.”

- Puesto en votación el artículo 3º con la indicación incluida, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 4º.

Mediante esta norma se encarga al Servicio de Registro Civil e Identificación guardar en lugar seguro y adecuado los documentos y demás antecedentes que sirvan de fundamento a las inscripciones, para lo cual podrá emplear medios digitales de archivo.

- Puesto en votación el artículo 4º, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 5º.

Este artículo le impone al Servicio de Registro Civil e Identificación el deber de 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.

- Puesto en votación el artículo 5º, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 6°.

Se plantea mediante esta norma que el Registro debe mantenerse actualizado, por lo que se establece la admisión de rectificaciones de errores, de omisiones o cualquiera otra modificación, de oficio o a petición de parte, las que deberán ser autorizadas por el Director del Servicio de Registro Civil e Identificación. Dichas rectificaciones dan origen a una nueva inscripción.

Algunos señores Diputados plantearon la necesidad de que la atribución que se le concede al Director Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación le sea delegada a los Directores Regionales, para lo cual propusieron modificar el artículo en tal sentido. Agregaron que con tal proposición se contribuye a la descentralización administrativa.

El abogado asesor de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Jaime del Campo Santelices, explicó que el Director Nacional puede delegar sus funciones en los directores regionales, según lo dispone el artículo 7º, letra k), de la ley N°19.477, orgánica del Servicio de Registro Civil e Identificación, que señala: “delegar en los Directores Regionales, Subdirectores y otros funcionarios del Servicio las atribuciones para resolver materias específicas o para hacer uso de algunas de sus facultades, en cuyo caso deberán actuar bajo la fórmula “Por orden del Director Nacional”.”

- Puesto en votación el artículo 6°, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 7°.

Por medio de este artículo se establece el cobro de derechos, por el Servicio de Registro Civil e Identificación, por las inscripciones que se practiquen, los certificados que se otorguen y, en general, por la entrega de información contenida en el Registro.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, expresó que, en la actualidad, quien adquiere un vehículo debe pagar la inscripción que corresponde. Lo mismo ocurrirá con los camiones en relación con la inscripción en el Registro en una primera etapa. Sin embargo, más adelante la inscripción será automática, puesto que al anotar un vehículo nuevo en el Registro de Vehículos Motorizados los datos se transmitirán instantáneamente al nuevo Registro que se está creando.

- Puesto en votación el artículo 7°, fue aprobado, sin discusión, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 8°.

Este artículo dispone que la inscripción en el Registro es requisito habilitante para la prestación de servicios de transporte de carga terrestre.

Se añade que el Registro siempre estará abierto y que no podrá, en modo alguno, ser objeto de suspensiones que impidan el libre ejercicio de la actividad económica de transporte de carga terrestre.

El Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, señaló que este artículo es fundamental en cuanto al objeto del Registro: el que no esté inscrito no puede prestar el servicio.

Agregó que en el inciso segundo se asegura algo que tanto los transportistas como los parlamentarios y el Ejecutivo no desean: que el Registro se cierre.

- Puesto en votación el artículo 8°, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 9°.

Esta norma establece que los vehículos que deban inscribirse en el Registro tienen que portar el correspondiente certificado de inscripción. Sin él no podrá practicarse la revisión técnica.

Algunos señores Diputados plantearon su inquietud respecto de que la obligación de inscribirse en este nuevo Registro significará que los transportistas deberán portar un nuevo documento, lo cual no facilita el desempeño de sus funciones.

Por lo tanto, solicitaron al Ejecutivo que se estudie la manera de fundir este certificado con algún otro documento, a fin de reducir la cantidad excesiva de documentos que debe portar el conductor de un camión.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, consideró muy meritorio lo propuesto por los señores Diputados. Sin embargo, a su juicio, los documentos debieran ser exigidos en las plantas de revisión técnica, de modo que el otorgamiento del certificado de revisión técnica signifique que el vehículo cumple con todos los requisitos documentales y, sobre todo, que está inscrito en el Registro.

Añadió que la ventaja de hacerlo en las plantas de revisión técnica es que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está comunicado en línea con ellas, además de que los camiones deben practicar

su revisión técnica cada seis meses, mientras que el permiso de circulación sólo se paga una vez al año.

- Puesto en votación el artículo 9º, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 10.

Con la dictación de esta norma se preceptúa que el propietario del vehículo inscrito en el Registro es responsable del cumplimiento de todas las leyes, reglamentos, resoluciones y normas que le sean aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pueda corresponderle.

Algunos señores Diputados consideraron innecesaria esta norma, por ser redundante. Los obligados por una disposición deben cumplirla, aunque el propio precepto no lo diga.

El ingeniero civil de la Subsecretaría de Transportes, señor Silvio Albarrán, puntualizó que este artículo se refiere básicamente a los remolques y semirremolques, que tienen sus propias placas patentes. Por ejemplo, en un accidente de tránsito en el que el vehículo causante se da a la fuga, la placa patente que queda a la vista es la del remolque o semirremolque. Por lo tanto, se trata de deslindar responsabilidades. Así, de los daños causados en ese accidente debe responder el conductor o, en su caso, el propietario del vehículo tractor, pero no el dueño del vehículo arrastrado

- Puesto en votación el artículo 10, fue rechazado por dos votos a favor y tres en contra.

Artículo 11.

Mediante este artículo se dispone que el responsable del porte en el vehículo del certificado de inscripción es el propietario del vehículo o el tenedor del mismo, cuando aquél haya cedido su tenencia o posesión a cualquier título.

Respecto de este artículo, se generó una extensa discusión acerca de si la obligación de portar en el vehículo el certificado de inscripción en el Registro de Vehículos de Transporte de Carga debe recaer en su propietario, poseedor o tenedor, o en el conductor del mismo, materia importante de definir, por cuanto de ella depende la aplicación de las sanciones por su infracción.

Los Diputados partidarios de hacer recaer esta obligación en el propietario del vehículo argumentaron que él es el encargado de hacer que se cumpla esa obligación de porte, sin importar quién es el que, en definitiva, conduce la máquina, que puede ser el mismo dueño o un tercero. Él debe asegurarse de que el documento se encuentre en el interior del vehículo.

Por su parte, los Diputados que opinaron a favor de imponer la obligación al conductor del vehículo se basaron en que el proyecto de ley habla de portar "en el vehículo" el respectivo certificado, lo que sólo

puede depender del conductor, sea éste su dueño, su mero tenedor o simplemente un chofer.

Por último, algunos señores Diputados propusieron eliminar el artículo 11 en discusión, por cuanto sólo bastan los artículos 9° y 13 del proyecto. El primero dice que los vehículos que deben inscribirse en el Registro “deberán portar el correspondiente certificado de inscripción”, mientras que el segundo establece las multas con las que se pueden sancionar las conductas tanto del conductor como del propietario.

Además, plantearon que, si la inscripción en el Registro es necesaria para obtener la revisión técnica y ésta, a su vez, es indispensable para conseguir el permiso de circulación, no se observa razón alguna para mantener el artículo 11.

*La Diputada señora Caraball y los Diputados señores García, don René; Hernández; Letelier, don Juan Pablo; Vega y Venegas, formularon una indicación para sustituir el artículo 11 por el siguiente:

“Artículo 11.- 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.”

Los patrocinantes de la indicación señalaron que con la redacción que se dio al nuevo artículo 11 se solucionan los problemas planteados en la discusión del mismo.

- Puesta en votación la indicación sustitutiva del artículo 11, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 12.

Por medio de este artículo se le otorga competencia al juez de policía local del lugar donde se hubiere cometido la infracción para conocer de la misma. El procedimiento por aplicar será el contemplado en la ley N°18.287, que establece el procedimiento ante los juzgados de policía local, y los sujetos activos de las respectivas denuncias serán Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales.

En el caso de los reclamos, se dispone que, de la resolución fundada del Director del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción en el Registro o que no dé lugar a una rectificación, modificación o cancelación solicitada, podrá reclamarse ante el juez civil correspondiente al domicilio del requirente, con sujeción a los artículos 175 y 176 del Código Orgánico de Tribunales, y que la reclamación se regirá por lo dispuesto en el artículo 43 de la ley N°18.290, en lo que fuere aplicable.

- Puesto en votación el artículo 12, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 13.

Este artículo sanciona el incumplimiento de la obligación de portar el certificado de inscripción con multa de 4 a 8 unidades tributarias mensuales.

Si quien incurre en esa infracción es el conductor del vehículo, se le sancionará con multa de 1 a 2 unidades tributarias mensuales.

Si el conductor es, a la vez, propietario, poseedor o tenedor, se le aplicará la primera de las multas previstas.

*La Diputada señora Caraball y los Diputados señores García, don René; Hernández; Letelier, don Juan Pablo; Vega y Venegas, formularon una indicación para reemplazar el artículo 13 por el siguiente:

“Artículo 13.- El incumplimiento de alguna de las obligaciones a que se refiere el inciso primero del artículo 11 será sancionado con multa de 4 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 11, se le aplicará sólo la multa prevista en el inciso anterior.”

El asesor legislativo de la Subsecretaría de Transportes, señor Patricio Bell, explicó que lo que se sanciona con multa de 4 a 8 unidades tributarias mensuales es el incumplimiento de la obligación de inscribir y de proporcionar al conductor el certificado de inscripción en el Registro. Agregó que es una multa que se impone al dueño del vehículo o al tenedor o poseedor del mismo.

*El Diputado señor Venegas consideró muy alto el mínimo de la multa, de 4 unidades tributarias, aplicable al conductor, por lo que formuló una indicación para que el rango sea de 1 a 8 unidades tributarias mensuales.

- Puesta en votación la indicación sustitutiva del artículo 13, incluida la indicación del Diputado señor Venegas, fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 14.

Se establece que toda otra infracción de esta ley que no esté contemplada en el artículo anterior será sancionada con multa de 1 unidad tributaria mensual y que, en caso de reincidencia de las conductas establecidas en el artículo anterior, las multas podrán aumentarse al doble.

*La Diputada señora Caraball y los Diputados señores García, don René; Vega y Venegas, formularon una indicación para agregar, en el inciso primero, a continuación del vocablo "ley", la expresión "y su reglamento".

- Puesto en votación el artículo 14 con la indicación incluida, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo 15.

Se dispone que las multas que se apliquen serán de beneficio fiscal.

- Puesto en votación el artículo 15, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo primero transitorio.

Se preceptúa que esta ley entrará en vigencia un año después de su publicación en el Diario Oficial.

- Puesto en votación el artículo primero transitorio, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Artículo segundo transitorio.

Este artículo establece que 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, para inscribir estos vehículos en el Registro.

Se agrega que el mismo plazo tendrán los propietarios de camiones y tractocamiones actualmente inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados para inscribirlos en el nuevo Registro.

El Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, señor Héctor Moya, informó, respecto de esta norma, que el gremio ha sostenido conversaciones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de establecer en el reglamento un sistema para realizar las inscripciones en el Registro, que tenga como duración máxima doce meses. En el reglamento se puede hacer coincidir el último dígito de la placa patente de cada camión con determinados meses, operación que se podría completar en un máximo de doce meses.

- Puesto en votación el artículo segundo transitorio, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Título del proyecto.

*La Diputada señora Caraball y de los Diputados señores García, don René; Letelier, don Juan Pablo; Vega y Venegas, presentaron una indicación para sustituir el título del proyecto de ley por el siguiente:

“Crea el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre”.

- Puesta en votación la indicación, fue aprobada sin discusión 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:

- El artículo 11 del proyecto contiene normas de rango orgánico constitucional.
- No hay artículos que deban ser conocidos por la Comisión de Hacienda.
- La aprobación en general del proyecto se efectuó por la unanimidad de los Diputados presentes.

VIII. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY APROBADO.

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

PROYECTO DE LEY.

“Crea el Registro Nacional de Vehículos de Transporte de Carga Terrestre.

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 3.860 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 6°.- 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 7°.- 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 8°.- La inscripción en el Registro de un vehículo a que se refiere el artículo 2° 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 9°.- 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.- Será competente para conocer de las infracciones de esta ley el juez de policía local donde se hubiere cometido la

infracción, rigiéndose por el procedimiento previsto en la ley N°18.287. Serán competentes para efectuar las denuncias respectivas Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales.

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso anterior, de la resolución fundada del Director General del Servicio de Registro Civil e Identificación que niegue lugar a una solicitud de inscripción en el Registro o que no dé lugar a una rectificación, modificación o cancelación solicitada, podrá reclamarse ante el juez civil correspondiente al domicilio del requirente, con sujeción a los artículos 175 y 176 del Código Orgánico de Tribunales. La reclamación se regirá, en todo lo que fuere aplicable, por lo dispuesto en el artículo 43 de la ley N°18.290.

Artículo 12.- 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 13.- 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 14.- 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.”

Se designó Diputada Informante a la señora Eliana Caraball Martínez.

SALA DE LA COMISIÓN, a 09 de julio de 2001.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de las sesiones de fechas 5, 12 y 19 de junio, y 3 de julio de 2001, con la asistencia de los Diputados Letelier, don Juan Pablo (Presidente); Caraball, doña Eliana; Ceroni, don Guillermo; Delmastro, don Roberto; García, don René Manuel; Hernández, don Miguel; Letelier, don Felipe; Pareto, don Luis; Salas, don Edmundo; Van Rysselberghe, don Enrique; Vega, don Osvaldo, y Venegas, don Samuel.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.