

**INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA DEL DECRETO CON FUERZA DE LEY N°1 QUE FIJA EL TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY N°18.290 DE TRÁNSITO CON EL FIN DE ESTABLECER LA OBLIGACIÓN DE INFORMAR LOS DATOS DE VEHICULOS QUE SE IMPORTEN PARA LA VENTA EN EL PAÍS, Y DECLARAR LA PÉRDIDA TOTAL DE UN VEHÍCULO CON LA FINALIDAD DE IMPEDIR SU CLONACIÓN Y USO INDEBIDO DE PLACAS PATENTES**

**BOLETÍN 17387-25.**

**HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Seguridad Ciudadana viene en informar, **en primer trámite constitucional y primero reglamentario**, el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, originado en moción de la diputada señora Gloria Naveillan y de los diputados señores Araya, don Jaime; De la Carrera; Kaiser; Longton y Schalper.

**\*\*\*\***

**I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.**

**1.- IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES.**

fortalecer la trazabilidad y seguridad del Registro de Vehículos Motorizados mediante la obligación de los importadores de reportar los antecedentes individualizadores de los vehículos al Servicio de Registro Civil e Identificación.

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

No posee disposiciones que tengan rango de ley orgánica constitucional ni de quórum calificado.

### **3.- NORMAS QUE REQUIEREN TRÁMITE DE HACIENDA.**

No contiene normas de competencia de la Comisión de Hacienda.

### **4.- EN SESIÓN DE 14 DE ABRIL DE 2025, EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL.**

Puesta en votación en general, el 14 de abril de 2025, fue aprobado por unanimidad, con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini y Alejandra Placencia y de los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Henry Leal, Raúl Leiva, Andrés Longton y Miguel Mellado (10x0x0).

### **5.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.**

#### **ARTÍCULOS RECHAZADOS:**

Artículo 1°. - Agréguese un inciso décimo, undécimo, duodécimo y final, nuevos, al artículo 39 del decreto con fuerza de ley N° 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290 de tránsito, del siguiente tenor:

“En caso de pérdida total de un vehículo motorizado, ya sea como resultado de su destrucción, desarmadura total o accidente que lo haga irreparable, su propietario o, en su caso, la compañía aseguradora, deberá informar este hecho al Servicio de Registro Civil e Identificación dentro de un plazo máximo de 15 días desde dicha declaración.

Una vez que sea recibida dicha información se procederá a la cancelación de la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados, anotando su condición de pérdida total en el sistema. Además, se retirarán las patentes únicas asignada al vehículo y se registrará como cancelada. Todo lo anterior se incorporará al sistema público de consulta del Registro, señalando que el vehículo ha sido declarado como pérdida total y las placas patentes no podrán ser utilizadas en ningún vehículo.

El propietario o la compañía aseguradora deberá devolver las placas patentes únicas al Servicio en un plazo máximo de 10 días tras la cancelación.

El incumplimiento de estas obligaciones será sancionado con una multa de 10 a 50 UTM para los propietarios, y de 100 a 500 UTM para las compañías aseguradoras, según corresponda."

#### **INDICACIONES RECHAZADAS:**

Indicación del diputado señor Cristián Araya, para reemplazar el artículo primero por el siguiente:

"Artículo Primero: agrégase un inciso final al artículo 39 del decreto con fuerza de ley N°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290 de tránsito, del siguiente tenor: "El propietario de un vehículo cuya placa patente única haya sido objeto de robo o clonación podrá solicitar la cancelación de dicha patente ante el Servicio de Registro Civil e Identificación, acompañando los antecedentes que acrediten el robo o la falsificación o duplicación indebida. Una vez verificada la solicitud y previo informe de Carabineros de Chile, se procederá a cancelar la patente robada o clonada, asignando una nueva placa patente única al vehículo."

**INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES:**

No hubo.

**6.- RESERVA DE CONSTITUCIONALIDAD.**

No hubo.

**7.- DIPUTADA INFORMANTE** señora Gloria Naveillan**II.- EL PROYECTO.**

Señalan sus autores que actualmente, el Registro de Vehículos Motorizados constituye el único mecanismo de inscripción y trazabilidad de vehículos en el país. Sin embargo, vacíos normativos han permitido el fraude relacionado con la duplicidad de patentes, específicamente en los siguientes escenarios:

- Robo de vehículos, estafas y otros delitos: Los delincuentes crean sociedades ficticias para emitir facturas falsas de vehículos ya registrados y solicitan nuevas inscripciones en el Registro Civil, generando duplicidad de patentes, o bien, roban vehículos y usan las PPU de vehículos siniestrados.

- Falta de trazabilidad: El Registro Civil no cuenta con información desde el ingreso del vehículo al país, lo que impide verificar su origen y evitar fraudes al momento de la primera inscripción. Tampoco tiene la obligación de dar "muerte civil" al vehículo siniestrado, informado por el propietario o la aseguradora, por lo cual se produce el uso de PPU de vehículos siniestrados en vehículos robados.

Dado que la mayoría de los vehículos en Chile son importados, resulta necesario establecer un mecanismo que asegure la trazabilidad desde su ingreso al territorio nacional hasta su primera inscripción, para

así luego continuar con un registro de sus ventas y traspasos, siendo necesario darle fin en caso de siniestros totales.

Por ello, buscan fortalecer la trazabilidad y seguridad del Registro de Vehículos Motorizados mediante la obligación de los importadores de reportar los antecedentes individualizadores de los vehículos al Servicio de Registro Civil e Identificación. Para ello proponen:

1.- Prevenir la duplicidad de patentes: Asegurando que cada vehículo registrado tenga un historial único y verificable. Es preciso señalar que sería de gran relevancia que el Ejecutivo indicara una necesaria coordinación con Aduanas en dicho registro.

2.- Evitar el uso fraudulento de facturas: Exigiendo que el Registro Civil valide previamente los antecedentes del vehículo informados por los importadores.

3.- Mejorar la trazabilidad: Incorporando los datos desde el ingreso del vehículo al país.

4.- Coordinar información interinstitucional: Facilitando el cruce de datos con Aduanas y Carabineros para detectar irregularidades.

5.- Señalando la obligación de informar al registro, por parte de importadores, aseguradoras o propietarios del ingreso y de la destrucción total de los vehículos.

La incorporación de estas obligaciones al artículo 39 y 39 bis de la Ley N°18.290 complementa los sistemas ya existentes y se basa en la experiencia comparada de países que han implementado registros centralizados con requisitos de trazabilidad desde la importación, como en la Unión Europea y Estados Unidos.

La propuesta se enmarca, señalan, en el fortalecimiento de las herramientas legales existentes

para prevenir el fraude vehicular y proteger la fe pública en los registros estatales. El cambio normativo no solo asegura la trazabilidad de los vehículos, sino que además contribuye a desincentivar el delito y garantizar la seguridad jurídica de los compradores y vendedores en el mercado automotor.

### **III.- DISPOSICIONES LEGALES QUE EL PROYECTO MODIFICA.**

La iniciativa en estudio modifica los artículos 39 y 39 bis del decreto con fuerza de ley n°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley n°18.290 de Tránsito.

### **IV.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PROYECTO.**

#### **A.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN GENERAL.**

El señor Marcelo Mosso, vicepresidente ejecutivo de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G, recordó a la Comisión los fundamentos del proyecto y destacó como ejes principales tanto la obligación de las aseguradoras y propietarios de informar la pérdida total de un vehículo y devolver su patente al Servicio de Registro Civil e Identificación como la imposición de multas en caso de incumplimiento de las obligaciones que la iniciativa incorpora a la legislación.

En cuanto a la obligación de devolver las patentes, sostuvo que la ley vigente lo exige a las aseguradoras, en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 39 de la Ley de Tránsito.

A su vez, precisó que, en la actualidad, la ley también obliga a la aseguradora o al propietario a informar al Servicio de Registro Civil e Identificación la pérdida total de un vehículo y que, no obstante que la

norma es reciente, las aseguradoras han implementado acciones en ese sentido, aunque lo cierto es que informan a las policías.

En dicho contexto, el señor Mosso señaló que, en 2003, el Consejo de Autorregulación de las compañías de seguro emitió una directiva para regular ciertas materias relacionadas con los vehículos con pérdida total y dispuso la creación de un registro de todos los automóviles asegurados que han sido declarados pérdidas totales y enajenados, el cual se encuentra permanentemente disponible en el sitio web de la Asociación de Aseguradores de Chile (AACH).

Además, dio cuenta de que en la misma resolución se estableció que las compañías de seguros que enajenen vehículos motorizados como chatarra, por mandato de sus asegurados, deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la cancelación de la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados. Agregó que la recomendación es rematar la chatarra para evitar la compraventa entre particulares.

También, el vicepresidente ejecutivo de AACH dijo que la circular N° 2043, del 2011, instruyó a las aseguradoras remitir a la Sección de Encargo y Búsqueda de Vehículos de Carabineros y a la Jefatura Nacional contra Robos y Focos Criminales de la Policía de Investigaciones información relativa a vehículos que vendan o rematen, a raíz de siniestros con pérdida total.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, preguntó si la información se enviaba después de retirar las patentes.

El señor Marcelo Mosso respondió que, una vez declarada la pérdida total, las aseguradoras retiran la

patente y, simultáneamente, notifican a las instituciones policiales.

En cuanto al proyecto en estudio, planteó algunos comentarios generales.

En primer lugar, y respecto de la calificación del estado de pérdida total, advirtió un problema de implementación en el caso de los vehículos que no son asegurados, por lo cual sugirió definir quién va a realizar la declaración de pérdida total para que esté provista de cierta formalidad. En esa línea, explicó que el concepto de pérdida total es propio de la industria aseguradora y se aplica cuando el precio de la reparación del vehículo supera el valor del mismo.

Sobre los plazos y las multas, hizo presente que en la circular N° 2043 de la Comisión para el Mercado Financiero se establece que la información debe enviarse el día 20 del mes siguiente a la declaración de pérdida total.

En relación a lo anterior, el señor Mosso mencionó que una de las dificultades observadas por las compañías es que un número no menor de vehículos se encuentra con limitaciones al dominio producto de deudas financieras, lo cual implica plazos indeterminados para su resolución.

Por otra parte, calificó de desproporcionadas las multas, en razón de que las compañías de seguros y los propietarios son los afectados y el costo promedio de los autos es muy inferior a lo que se exige. Preciso que se proponen multas de hasta 500 UTM, lo cual equivale aproximadamente a 35 millones de pesos, mientras que el valor promedio de los vehículos robados es de 7,5 millones de pesos.

Luego, destacó algunas acciones que ha emprendido la industria para combatir el robo de vehículos, entre ellas, la creación del Departamento de

Prevención de Robo de Vehículos en la AACH, el cual trabaja de forma activa en colaboración con el sector público, particularmente con la Subsecretaría de Prevención del Delito y el Ministerio Público, lo que ha contribuido a disminuir la incidencia de estos delitos.

En segundo lugar, el ejecutivo mencionó la figura del vehículo condicionado para los vehículos declarados con pérdida total que pueden ser reparados, la cual permite la reinscripción solo tras un proceso de inspección y aprobación técnica. Explicó que se trata de una medida preventiva, financiada por las propias aseguradoras, que busca evitar que la documentación de vehículos siniestrados sea utilizada para encubrir autos robados.

Otra acción de la industria a la que el señor Mosso se refirió es la implementación de sistemas de lectura automática de patentes, que permiten, a través de teléfonos móviles, identificar placas patentes clonadas o de vehículos con encargo por robo. Señaló que el sistema opera en más de 240 comunas y ha permitido recuperar más de 3.500 vehículos, de los cuales el 80 por ciento no estaba asegurado.

El vicepresidente de AACH insistió en que es necesario integrar todos estos puntos de lectura al sistema estatal Sitia a la brevedad posible.

Para disminuir el fraude y la clonación, el señor Mosso propuso implementar un procedimiento para periciar la autenticidad del número VIN de los vehículos recuperados y, además, establecer la obligación de lectura y registro de placas patentes en estacionamientos públicos y privados, a fin de identificar vehículos robados mediante el sistema Sitia.

Por último, planteó la posibilidad de unificar los registros de permisos de circulación, reemplazando el sistema comunal actual por una base centralizada que

permita verificar digitalmente la autenticidad de los permisos. Afirmó que, de esa manera, se perfeccionará la fiscalización, se reducirá la evasión tributaria y se pondrán trabas a la falsificación de documentación, lo cual contribuye a la seguridad y el control del parque vehicular del país.

En esa línea, concluyó que, si bien valoran el objetivo del proyecto, es necesario fortalecer los mecanismos ya existentes antes de imponer nuevas obligaciones. Además, recomendó incorporar tecnologías modernas y herramientas legislativas que permitan combatir el delito y simplificar la recuperación de vehículos robados, advirtiendo que el sistema actual podría facilitar la falsificación de documentación, la evasión tributaria y el ocultamiento de estos vehículos.

El diputado Miguel Mellado pidió una explicación clara sobre el destino de los vehículos con pérdida total, preguntando si su condición es informada al realizar el traspaso de dominio, ya que esto permitiría su circulación posterior sin las debidas restricciones. También propuso instalar lectores de patentes en entradas de ciudades y barrios, para facilitar la detección de vehículos involucrados en delitos. Por último, señaló que con inteligencia artificial la unificación del registro podría ser implementada de manera más eficiente.

El diputado Andrés Longton preguntó si el proceso de informar la pérdida total al Registro Civil, que actualmente debe realizarse dentro de un plazo de quince días, es efectivamente ejecutado y si esa información resulta clave para cancelar la inscripción y evitar usos indebidos de las patentes. Asimismo, pidió

aclaraciones sobre los vehículos importados y cómo el Registro Civil los integra a su sistema, dado que se han planteado dificultades por parte de este servicio.

El diputado Cristián Araya destacó que las aseguradoras siguen siendo las principales fuentes de información sobre vehículos encargados por robo, lo que obliga a los municipios a depender de privados. Además, criticó que Carabineros aún no habilita un sistema de acceso público a esa base de datos, por lo cual propuso officiar a la institución.

Por último, pidió a la Asociación de Aseguradores de Chile sugerencias para enfrentar el robo y duplicación de placas patentes, lo cual genera múltiples complicaciones actualmente no abordadas por el sistema.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, planteó varias inquietudes: primero, recalcó que, según el director del Registro Civil, las aseguradoras no están devolviendo las placas patentes tras declarar una pérdida total. Luego, consultó quién gestiona el registro de vehículos condicionados -aquellos reparables o vendidos por partes- y si dicho registro es público. Para terminar, expresó su preocupación por el cambio de motores sin que se actualice el número en el Registro Civil, lo cual, a su juicio, debería impedir la aprobación en revisiones técnicas; sin embargo, consideró que este control es deficiente.

El señor Marcelo Mosso comenzó explicando que existen dos tipos de procedimientos en casos de pérdida total: por una parte, si el vehículo es considerado chatarra, se elimina el registro y se remata por peso; por otra, si es una pérdida total condicionada o

reparable, se establece una prenda legal, se remata el auto y el nuevo dueño no puede revenderlo ni usarlo hasta pasar una inspección técnica certificada; solo con ese documento es posible alzar el condicionamiento y transferir formalmente el dominio.

Expresó su total coincidencia con la idea de que la lectura de placas patentes debe estar ampliamente implementada e integrada. Afirmó que la tecnología está disponible y no representa un costo significativo.

Posteriormente, disipó las dudas del diputado Andrés Longton, indicando que existe una circular que obliga a las compañías aseguradoras a informar a las policías sobre pérdidas totales de vehículos, pero no al Registro de Vehículos Motorizados. Preciso que las aseguradoras deben informar inmediatamente y devolver la placa patente cuando se confirma una pérdida total, aunque advirtió que esto se complica cuando los vehículos están en prenda, ya que esta se debe levantar antes.

El señor Mosso también señaló que uno de los problemas del proyecto de ley en debate radica en cómo definir una pérdida total en vehículos no asegurados, ya que en esos casos la percepción del conductor puede diferir del criterio económico de las compañías.

Más adelante, aludió al inciso quinto del artículo 2 de la propuesta, el cual hace referencia al número de factura o documento de importación.

El señor Diego Rojas, gerente de prevención de robos de vehículos de la Asociación de Aseguradores de Chile A.G, explicó que el inciso citado está relacionado con el trabajo de enrolamiento de vendedores de vehículos, lo cual permite controlar de mejor manera la legalidad de las importaciones. Comentó que antes del enrolamiento no existía forma de demostrar la procedencia de un vehículo extranjero y afirmó que la actual

normativa cubre ese aspecto y que se está haciendo prevención efectiva.

El señor Marcelo Mosso retomó la palabra para abordar una consulta del diputado Araya sobre el sitio web Auto Seguro y señaló que la AACH entrega a 240 municipalidades el acceso a una base de datos que reúne información de vehículos robados, tanto por denuncias de aseguradoras como de vecinos. Sin embargo, aclaró que esta base no está integrada con la de Carabineros y lamentó la falta de coordinación.

El señor Diego Rojas, sobre el robo y duplicación de placas patentes, sostuvo que es un problema grave y común, ejemplificando con situaciones en que personas recibían multas del TAG en ciudades que nunca habían visitado.

Explicó que la falta de cruce e integración de datos permite estas irregularidades, pero que con las herramientas entregadas por la AACH a los municipios se están detectando alertas en tiempo real. Propuso explorar mecanismos para que víctimas de clonación puedan cambiar su patente, ya que muchas siguen recibiendo multas años después, y señaló la necesidad de integrar los lectores de placas para dificultar la suplantación de vehículos.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, reflexionó sobre la necesidad de una placa patente única a nivel nacional que evite diferencias entre municipios.

El señor Marcelo Mosso aclaró sobre las denuncias relacionadas con placas patente en el registro de vehículos motorizados. Señaló que, como asociación gremial, no manejan la misma información que el Registro

Civil, pero que sí tienen antecedentes sobre lo denunciado.

En ese sentido, manifestó que algunas placas patente fueron devueltas y que se comunicaron con las personas involucradas para tratar de buscar soluciones en caso de que persistiera algún problema.

Respecto del registro de vehículos condicionados, explicó que la asociación es la que lleva el registro del parque asegurado condicionado y que dicha información se encuentra disponible en su página web.

Por último, añadió que se trata de un esfuerzo de autorregulación por parte de la industria para contribuir a la prevención de robos y alteraciones que nos pueden afectar a todos.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, pidió una respuesta respecto del cambio de un motor en panne.

El señor Diego Rojas explicó que debe presentarse la factura en el Registro Civil, con el objeto de que el registro nacional de vehículos motorizados efectúe la anotación correspondiente y en la revisión técnica siguiente haya coherencia entre el número de motor y de chasis, tal como lo establece la normativa.

Desde su perspectiva, falta educación sobre el tema, porque el proceso ya está regulado.

Para finalizar, dijo que reutilizar motores provenientes de vehículos siniestrados en automóviles con problemas es una práctica beneficiosa tanto para el medio ambiente como para la economía. Sin embargo, reiteró que debe cumplirse la normativa vigente.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, agradeció a la Asociación de Aseguradores de Chile por su presencia y por los aportes entregados durante la sesión.

Luego, indicó que se procedería a votar en general el proyecto de ley.

El diputado Cristián Araya expresó que votaría a favor, pero que había quedado en evidencia que el proyecto de ley requiere bastantes modificaciones para que pueda ser aprobado en la Sala.

Puesto en votación en general, el 14 de abril de 2025, fue aprobado por la unanimidad de las y los diputados presentes, diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini y Alejandra Placencia y de los diputados Jorge Alessandri, Cristián Araya, Henry Leal, Raúl Leiva, Andrés Longton y Miguel Mellado (10x0x0).

#### **B.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN PARTICULAR.**

La señora presidenta dispuso poner en votación la indicación de su autoría, juntamente con los diputados Araya, don Jaime; Joaunnet y Longton, que señala lo siguiente:

“Artículo 1°. - Para incorporar los siguientes incisos décimo; undécimo; décimo segundo y décimo tercero al artículo 39 de la Ley de Tránsito, del siguiente tenor:

“En caso de la destrucción completa de un vehículo motorizado, sea por el resultado de un hecho fortuito, la desarmadura total o un accidente que lo haga irreparable e inutilizable para los fines que está construido, el propietario o, en su caso, la compañía aseguradora, informarán de este hecho al Servicio de Registro Civil e Identificación en un plazo de 20 días

hábiles desde la ocurrencia del hecho, o desde que tome conocimiento de este.

Una vez que sea recibida dicha información se procederá a la cancelación de la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados, anotando la condición de pérdida total en el sistema. Además, se retirarán las patentes únicas asignadas al vehículo y se registrarán como canceladas. Todo lo anterior se incorporará al sistema público de consulta del Registro, señalando que el vehículo ha sido declarado pérdida total y las placas patentes no podrán ser utilizadas en ningún vehículo.

El propietario o, en su caso, la compañía aseguradora deberá devolver las placas patentes únicas al Servicio en un plazo máximo de 10 días hábiles tras la cancelación indicada en los incisos anteriores. Si las placas patentes hubieren sido objeto de desaparición o destrucción total, se informará en la oportunidad indicada en el inciso décimo al Registro Civil e identificación.

El incumplimiento de estas obligaciones será sancionado con una multa de 10 a 30 UTM.”

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, explicó que su indicación elimina el concepto de pérdida total, amplían el plazo que se discutió y establecen un margen de multa de entre diez y treinta unidades tributarias mensuales (UTM), en concordancia con lo planteado por los diputados de la Comisión.

El diputado **Andrés Longton** valoró las indicaciones, porque, en su opinión, mejoran significativamente el texto.

Sin embargo, expresó preocupación por la falta de claridad sobre quién debe asumir la obligación

principal de informar sobre la destrucción total de un vehículo y su condición de irreparable e inutilizable, pues se menciona tanto al propietario como a la compañía aseguradora. Planteó que esa ambigüedad podría provocar que ninguna de las partes cumpla con la obligación o a que ambas lo hagan, lo que generaría confusión.

Por ello, el parlamentario propuso establecer un orden correlativo de obligaciones o consignar que, en caso de duda, la aseguradora debe informar.

El diputado **Longton** dijo que una inquietud se originaba en relación con las placas patente únicas, por lo que reiteró la necesidad de precisar una responsabilidad principal y otra subsidiaria, a fin de asegurar el cumplimiento efectivo del deber de informar.

El diputado **Jorge Alessandri** indicó que la responsabilidad principal de informar le corresponde al propietario del vehículo. Explicó que, en su opinión, la nueva redacción busca establecer que, en caso de la destrucción completa de un vehículo motorizado, si el automóvil se encuentra en poder de la aseguradora, esta última es la encargada de entregar la información.

El parlamentario sostuvo que el texto no consigna con claridad suficiente lo anterior y sería conveniente precisarlo.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, señaló que el objetivo de la nueva redacción es resolver las dudas planteadas por las aseguradoras, a las que les preocupa que se les exija cumplir con obligaciones que no les corresponden.

Agregó que se buscó dejar establecido que, en caso de que el vehículo no esté asegurado, el propietario igualmente debe cumplir con el deber de informar.

El señor Mario Rebolledo, secretario, dijo que la inquietud del diputado Longton está solucionada en el inciso décimo: "el propietario o, en su caso, la compañía aseguradora". Explicó que esa fórmula, que es a lo que refería el diputado Jorge Alessandri, debería repetirse en el inciso duodécimo, que es el anterior al inciso final.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, confirmó que las mejoras a la redacción quedarían en manos de la Secretaría.

El diputado **Raúl Leiva** planteó sus dudas sobre el reemplazo del concepto "pérdida total" por "destrucción total", ya que este último carece de una definición precisa. Argumentó que, desde la perspectiva de los contratos de seguros, la pérdida total implica la imposibilidad de reparación del vehículo, lo que obliga a la compañía aseguradora a indemnizar o sustituir el bien asegurado; sin embargo, al no existir una definición estándar de "destrucción total", el criterio podría variar significativamente entre distintas aseguradoras. En consecuencia, expresó su inquietud por la falta de claridad respecto del momento en que nace la obligación de la aseguradora y cómo se determina la existencia de una destrucción total.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, replicó que el objetivo principal del proyecto es dar de baja las placas patentes de los vehículos siniestrados, de modo que, si un vehículo es repuesto por la aseguradora, debe entregarse con una nueva patente.

El diputado **Raúl Leiva** advirtió que, a pesar de su acuerdo general con el propósito del proyecto, mantenía su duda por la falta de una definición precisa en la ley. En ese sentido, reiteró los riesgos de dejar este criterio al arbitrio de los contratos particulares de seguros, ya que incluso situaciones menores, como el estallido de airbags, podrían ser consideradas pérdida total por algunas compañías.

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, puso en votación la indicación sustitutiva del artículo 1°.

Puesta en votación la indicación, se aprobó por mayoría, con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini, y Alejandra Placencia, y de los diputados Jorge Alessandri, Jaime Araya, Andrés Jouannet y Andrés Longton. Se abstuvo el diputado Raúl Leiva (8x0x1).

La diputada **Gloria Naveillan**, presidenta, puso en votación los artículos 2° y 3° del proyecto.

Puestos en votación se aprobaron por mayoría, con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillan, Maite Orsini, y Alejandra Placencia, y de los diputados Jorge Alessandri, Jaime Araya, Andrés Jouannet y Andrés Longton. Se abstuvo el diputado Raúl Leiva (8x0x1).

\*\*\*\*\*

Por las razones señaladas y por los argumentos que expondrá oportunamente el señor diputado informante, la Comisión de Seguridad Ciudadana, haciendo

las adecuaciones contempladas en el artículo 15 del reglamento, recomienda aprobar el siguiente:

#### **PROYECTO DE LEY**

"Artículo 1°. - Para incorporar los siguientes incisos décimo; undécimo; décimo segundo y décimo tercero al artículo 39 de la Ley de Tránsito, del siguiente tenor:

"En caso de la destrucción completa de un vehículo motorizado, sea por el resultado de un hecho fortuito, la desarmadura total o un accidente que lo haga irreparable e inutilizable para los fines que está construido, el propietario o, en su caso, la compañía aseguradora, informarán de este hecho al Servicio de Registro Civil e Identificación en un plazo de 20 días hábiles desde la ocurrencia del hecho, o desde que tome conocimiento de este.

Una vez que sea recibida dicha información se procederá a la cancelación de la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados, anotando la condición de pérdida total en el sistema. Además, se retirarán las patentes únicas asignadas al vehículo y se registrarán como canceladas. Todo lo anterior se incorporará al sistema público de consulta del Registro, señalando que el vehículo ha sido declarado pérdida total y las placas patentes no podrán ser utilizadas en ningún vehículo.

El propietario o, en su caso, la compañía aseguradora deberá devolver las placas patentes únicas al Servicio en un plazo máximo de 10 días hábiles tras la cancelación indicada en los incisos anteriores. Si las placas patentes hubieren sido objeto de desaparición o destrucción total, se informará en la oportunidad indicada en el inciso décimo al Registro Civil e identificación.

El incumplimiento de estas obligaciones será sancionado con una multa de 10 a 30 UTM.”

Artículo 2°. - Incorpórese un nuevo inciso tercero, cuarto y quinto al artículo 39 bis, del decreto con fuerza de ley N°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290 de tránsito, pasando el actual a ser sexto y así sucesivamente, del siguiente tenor:

“Los importadores de vehículos motorizados, sean personas naturales o jurídicas, deberán informar al Servicio de Registro Civil e Identificación, dentro de un plazo máximo de 15 días desde el ingreso del vehículo al país, los datos individualizadores del mismo, que incluirán:

1. Número de chasis o VIN.
2. Número de motor.
3. Marca, modelo y año de fabricación.
4. País de origen.
5. Número de factura de compra o documento equivalente que acredite la importación.
6. Fecha de ingreso al país, conforme a la información proporcionada por la Dirección Nacional de Aduanas.

El Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar esta información en el Registro de Vehículos Motorizados como anotación previa, asociada al importador correspondiente, hasta que se efectúe la primera inscripción a nombre del adquirente final.

La inscripción definitiva de un vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados y la asignación de la patente única respectiva no podrán efectuarse si no se verifica previamente la existencia de los datos registrados por el importador.

En caso de discrepancia, el Servicio deberá rechazar la inscripción hasta que se aclaren los antecedentes."

Artículo 3°. - Agréguese un nuevo inciso al final del artículo 39 bis del decreto con fuerza de ley N°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°18.290 de tránsito:

"El incumplimiento de la obligación de informar al Servicio de Registro Civil e Identificación por parte de los importadores será sancionado con una multa de 10 a 50 UTM, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera derivarse en caso de falsificación de documentos o declaraciones maliciosas."

\*\*\*\*\*

Sala de la Comisión, 14 de mayo de 2025.

Tratado y acordado en sesiones de 12 de marzo, 14 de abril y 14 de mayo de 2025.

**Mario Rebolledo Coddou**  
Abogado Secretario de Comisiones