



**Boletín N° 16771-15**

**PROYECTO DE LEY**

**De la Honorable Senadora señora Vodanovic, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con el objeto de exigir a los propietarios o concesionarios de estaciones de servicio mantener el registro que indica**

**FUNDAMENTOS:**

El uso de motocicletas como medio de comisión de delitos contra la propiedad y contra la vida e integridad física es un modus operandi delictual que se ha extendido en Latinoamérica durante los últimos años. En México, por ejemplo, un estudio del Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República, titulado “Robo en motos, preocupación de las grandes urbes” (Mirada Legislativa, N° 172, Junio, 2019) informaba que sólo entre diciembre de 2018 y marzo de 2019, la Procuraduría de Justicia de la capital mexicana había abierto 350 carpetas de investigación por delitos perpetrados a bordo de motos que incluían homicidio doloso, robo y lesiones. Un reciente estudio realizado en Colombia, señala que, entre 2010 y 2018, el 16% de los delitos contra la propiedad se cometió por criminales que se movilizaban en motocicleta y el 21% de los homicidios con arma de fuego se llevaba a cabo en las mismas condiciones (Eduard F. Martínez-González, Michael Weintraub, y Leonardo Bonilla Mejía, «Restricciones a motocicletas y sus efectos sobre el crimen en Colombia», Centro de Estudios Sobre Desarrollo Económico, 2020, p.5). Sin embargo, el uso de motocicletas como medio de comisión de delitos no es nuevo en nuestro subcontinente. Una nota de InSight Crime de 2015 titulada “Asesinatos en motocicletas: táctica criminal en Latinoamérica” ya daba cuenta como en Colombia, Guatemala, Ecuador, Honduras y Uruguay esta táctica criminal se encontraba en aumento. En Chile la situación no es distinta. Un estudio del Centro de Análisis Criminal (CENACRIM) de la Policía de Investigaciones del año 2022 dio cuenta que la PDI



había investigado 564 robos en modalidad de “motochorro” (robo por sorpresa o intimidación por parte de una persona que conduce una motocicleta) ocurridos durante 2021 en la Región Metropolitana, destacando que “los delitos donde se utiliza la violencia o intimidación presentan una mayor frecuencia hacia sectores más residenciales y, de preferencia el área centro sur de la capital, ello, a diferencia de lo que ocurre con los robos por sorpresa concentrados en el sector centro oriente de Santiago.”

Dado el bajo costo relativo de la motocicleta como medio de transporte y la proliferación de aplicaciones tecnológicas que promueven servicio de delivery de todo tipo de bienes que es ejecutada por conductores de este tipo de vehículos, el número de permisos de circulación otorgados para motocicletas alcanzó la cifra de 248.957 permisos el año 2022, consolidando una tendencia sostenida al alza desde el año 2020. Las dimensiones de este parque vehicular hacen difícil que se ejerza una fiscalización exhaustiva por la policía preventiva, es decir, por Carabineros de Chile. Por este motivo, se debe recurrir a métodos distintos al control y supervigilancia policial directa, valiéndose de otras instituciones o incluso particulares para disminuir los riesgos asociados a la comisión de delitos o prevenir las condiciones mismas que los propician. Esta aproximación es conocida, en la literatura especializada como “third party policing” haciendo referencia a la utilización de las potestades de otros organismos públicos o incluso la influencia de empresas como coadyuvantes a la función del control del delito (David Weisburd y Anthony A. Braga, eds., *Police Innovation: Contrasting Perspectives*, 2.<sup>a</sup> ed., Cambridge University Press, 2019, p. 251).

El presente proyecto de ley, propone una modificación a la ley del tránsito con el fin que los concesionarios o dueños de estaciones de servicio de carga de combustible deban implementar sistemas de registro de la patente de las motocicletas que compran gasolina y de la licencia de quien la conduce. De esta manera, a través de las estaciones de servicio, se mantendrá un registro de las cargas de combustible de motocicletas de suma utilidad para fines de investigación policial y, a la vez, esta obligación de registro será un desincentivo para el uso de este vehículo como medio de comisión de delitos.



Por las consideraciones que anteceden, sometemos a la aprobación del Senado de la República, el siguiente

**PROYECTO DE LEY:**

PROYECTO DE LEY

“ARTÍCULO ÚNICO. Agrégase, a continuación del inciso segundo del artículo 200 bis de la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, el siguiente inciso tercero nuevo, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto y final:

“Los concesionarios o dueños de estaciones de servicio deberán implementar uno o más sistemas que permitan el registro fidedigno de las placas patentes de las motocicletas y de la licencia de los conductores a quienes se les vende o que realizan la carga de combustible en dichos vehículos, debiendo mantener dichos registros por, al menos, 90 días a disposición de Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones.”



Este documento fue firmado electrónicamente, de acuerdo con la ley N° 19.799.

Nombre Carolina Arcil Campos

Cargo Oficial de Partes

Fecha firma 22-04-2024 14:35

Para verificar la integridad y autenticidad de este documento ingrese el código de verificación: ee0f391b-3f77-4f4a-97e0-415abd138905 en <https://ofpartes.senado.cl/docinfo>