

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA TIPIFICAR Y SANCIONAR LA CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULOS.

BOLETÍN N° 17.702-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar el proyecto que modifica la ley N° 18.290, de tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, individualizado en el epígrafe, de origen en una moción copatrocinada por los diputados señores Francisco Undurraga, Jorge Guzmán y Cristián Matheson, en primer trámite constitucional, con urgencia calificada de suma.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

- La presente iniciativa de ley tiene por objeto reformar el tipo penal de “carreras no autorizadas” contenido en el artículo 197 ter de la Ley de Tránsito, eliminando los elementos subjetivos y estructurales relacionados con la competencia o desafío entre vehículos, para reemplazarlos por una descripción objetiva y precisa de conductas de conducción temeraria o peligrosa, con el fin de asegurar una aplicación más efectiva de la norma penal y una mejor protección de la vida e integridad física de las personas.

De igual forma, se amplía la aplicación de la pena de comiso del vehículo a todas las hipótesis reguladas en el artículo 197 ter.

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

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CARLOS BIANCHI, FERNANDO BÓRQUEZ, FELIPE CAMAÑO, COSME MELLADO, JAIME MULET, LEONIDAS ROMERO Y JAIME SÁEZ (8x0x0).

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR FELIPE CAMAÑO CÁRDENAS.

Durante este trámite reglamentario se contó con la asistencia y colaboración de los señores Jorge Daza, Subsecretario de Transportes y Felipe González, Asesor Jurídico.

II.- ANTECEDENTES.

La moción en análisis considera los siguientes fundamentos:

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República, lo previsto en la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y lo establecido en el Reglamento de la Cámara de Diputadas y Diputados de Chile, y en mérito de los antecedentes y fundamentos que se indican a continuación, vengo en presentar la siguiente moción:

I. ANTECEDENTES DE HECHO

1. Desde el año 2000, Chile ha registrado un incremento sostenido en la cantidad de siniestros viales, reflejo de una tendencia estructural preocupante en materia de seguridad vial. Si bien en 2023 se contabilizaron 78.238 accidentes de tránsito (una cifra inferior a los 89.983 del año 2019) ambas superan ampliamente los 40.926 siniestros ocurridos en el año 2000. En cuanto a

víctimas fatales, el año 2022 alcanzó un peak con 1.745 fallecidos, superando incluso los 1.617 de 2019, lo que evidencia la persistencia de factores de riesgo graves y no suficientemente controlados.

2. La imprudencia del conductor y la conducción a velocidad imprudente continúan siendo las principales causas de siniestros con consecuencias fatales o lesivas. En 2023, el 64% de los accidentes fue atribuido a imprudencia del conductor, mientras que un 9% tuvo como origen la desobediencia a la señalización. De los 1.635 fallecidos ese mismo año, un 33% perdió la vida por imprudencia del conductor y un 27% por exceso de velocidad. En cuanto a los 45.679 lesionados, un 51% fue causado por imprudencia y un 12% por velocidad imprudente, reafirmando el carácter crítico de estas conductas en la siniestralidad vial.
3. El análisis comparado entre los años 2015 y 2023 revela un alarmante aumento en la incidencia de la velocidad imprudente como causa directa de siniestros. En dicho período, su participación creció en un 519% en el total de accidentes, en un 168% como causa de fallecimientos y en un 315% como origen de lesiones. Las cifras reflejan no solo una conducta en expansión, sino también la necesidad de adoptar medidas legislativas más eficaces que permitan su detección, disuasión y sanción.
4. En octubre de 2022, entró en vigencia la Ley N° 21.495, que sanciona la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos motorizados y otras conductas. Estas corresponden a aquellas que no cuentan con autorización o permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, en las que participan vehículos motorizados y se realicen en caminos, calles, ciclovías y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio del país. Además de su ilegalidad, estas prácticas suelen implicar maniobras temerarias, desplazamientos a velocidades extremas y otras conductas que ponen gravemente en riesgo la vida e integridad física de las personas.
5. Este tipo de conductas ha tenido lamentables consecuencias. En octubre de 2024, un lactante de tres meses falleció en la ciudad de Temuco, luego de que

uno de los vehículos involucrados en una carrera no autorizada no respetara una señal de Pare, provocando un accidente de tránsito con resultado fatal. Más recientemente, durante el mes de abril de 2025, cerca de 300 vehículos fueron sorprendidos participando en carreras no autorizadas en el sector del enlace Las Pataguas, en el límite entre las comunas de Cartagena y El Tabo, región de Valparaíso. Hasta ese lugar llegó personal de Carabineros para realizar la fiscalización correspondiente por el evento, momento en que uno de los automovilistas intentó atropellarlos, según se consignó desde la institución.

6. En el mes de enero de 2025, la Municipalidad de Vitacura presentó una denuncia formal ante la Fiscalía Local de Las Condes, tras una jornada de fiscalización realizada en la autopista Costanera Norte, en la que se detectaron conductas de conducción temeraria vinculadas a carreras no autorizadas. Según lo declarado por la alcaldesa Camila Merino, incluso se llegó a detectar a un vehículo circulando a 224 kilómetros por hora, poniendo en peligro su vida y la de las demás personas.
7. La ley 21.495 tuvo como propósito desincentivar conductas temerarias y elevar los estándares de seguridad vial en cumplimiento de compromisos asumidos por Chile tanto a nivel nacional (Política Nacional de Seguridad de Tránsito y Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial) como internacional (OCDE). No obstante, a casi tres años de su entrada en vigencia, la ley ha presentado múltiples complicaciones en su aplicación práctica, tornándola ineficaz para los fines perseguidos.
8. Una de las principales falencias del tipo penal vigente radica en que exige acreditar que el conductor participaba en una “carrera” o “competencia” no autorizada, lo que introduce un elemento subjetivo complejo de probar judicialmente. Esta exigencia ha generado una muy baja dictación de sentencias condenatorias y ha dejado sin sanción múltiples conductas de conducción gravemente peligrosas. Ello ha contribuido a una creciente frustración social, especialmente en zonas urbanas, donde estas actividades generan además externalidades negativas como ruidos molestos y amenazas constantes a la seguridad de los vecinos.

9. A su vez, se ha identificado como una dificultad práctica la imposibilidad de vincular la infracción directamente con el conductor, lo que ha obstaculizado la eficacia de la persecución penal. En este contexto, se vuelve relevante incorporar mecanismos que permitan imputar responsabilidad de manera eficaz, especialmente cuando no se puede individualizar al autor de la conducta.
10. Adicionalmente, las autopistas concesionadas cuentan con infraestructura tecnológica instalada (como cámaras, pórticos de control y sensores de velocidad) que permite registrar desplazamientos peligrosos o velocidades extremas. Dicha información constituye una herramienta útil para detectar y sancionar conductas temerarias, por lo que su incorporación como medio válido de fiscalización, denuncia e investigación es una medida necesaria para avanzar en el control de estas conductas de alto riesgo vial.

II. ANTECEDENTES DE DERECHO

1. El principio de legalidad penal, consagrado en el artículo 19 N.º 3 inciso séptimo de la Constitución Política de la República y en el artículo 1º del Código Penal, exige que las conductas sancionadas como delito estén previamente descritas en la ley de manera clara, precisa y cierta. Esta exigencia no solo protege a las personas frente a la arbitrariedad estatal, sino que también garantiza que el derecho penal sea previsible y racional, evitando interpretaciones extensivas que puedan afectar derechos fundamentales.
2. A su vez, el principio de tipicidad penal, como expresión del principio de legalidad, exige que la conducta delictiva encaje de manera estricta en la descripción legal. Si una norma penal utiliza términos vagos o excesivamente restringidos, su aplicación se vuelve difícil, se genera incertidumbre jurídica y se limita injustificadamente el campo de protección del bien jurídico tutelado.
3. Las carreras ilegales de vehículos motorizados no constituyen una problemática reciente en el país, sino una conducta reiterada y persistente en el tiempo, con consecuencias particularmente graves, tanto en términos de seguridad vial como de afectación a la vida e integridad física de las personas. En atención a esta situación, en el año 2022 se publicó la Ley N°21.495, que

modificó la Ley de Tránsito con el objeto de tipificar y sancionar penalmente estas conductas.

4. El actual artículo 197 ter de la Ley de Tránsito configura un tipo penal que gira en torno a la noción de “carreras no autorizadas”, y describe conductas como “carreras contra otros vehículos”, “competencias de destrezas” o “competencias de velocidad”. El problema radica en que dichos conceptos presuponen una estructura de competencia, desafío o rivalidad, lo cual implica una exigencia probatoria subjetiva que no es necesaria ni razonable desde el punto de vista del bien jurídico protegido.
5. En efecto, el objeto de protección del tipo penal en cuestión es la vida y la integridad física de las personas, bienes que pueden verse gravemente puestos en peligro por conductas de conducción temeraria incluso en ausencia de una carrera no autorizada formal. La realización de maniobras arriesgadas, deslizamientos, aceleraciones imprudentes o conducción a alta velocidad sin autorización, pone en riesgo a terceros, aunque no exista un ánimo competitivo.
6. Por tanto, exigir como requisito para la configuración del delito la existencia de una “carrera”, “competencia” o desafío entre conductores, limita de forma artificial e innecesaria la aplicación de la norma, genera espacios de impunidad frente a conductas gravemente riesgosas y atenta contra una protección penal efectiva del bien jurídico comprometido, como de hecho se ha visto en la práctica desde la publicación de la Ley N°21.495, en octubre de 2022, hasta hoy.
7. Por estas razones, resulta necesaria y urgente la modificación del tipo penal contenido en el artículo 197 ter, eliminando referencias subjetivas o estructurales innecesarias, y reemplazándolas por una descripción objetiva, clara y operativa de las conductas de conducción temeraria o peligrosa que deben ser sancionadas.

III. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Por medio de esta iniciativa se presenta una propuesta de modificación al artículo 197 ter de la Ley de Tránsito, con el objetivo de superar las limitaciones

del tipo penal vigente, el cual exige acreditar que el conductor participaba en una “carrera” o “competencia” no autorizada, lo que ha dificultado su aplicación práctica.

En este contexto, en lugar de centrarse en el ánimo subjetivo de competir, la propuesta redefine el foco del tipo penal hacia conductas objetivamente peligrosas, reduciendo significativamente la carga probatoria, pues bastará con acreditar la conducta riesgosa para que se configure la infracción, eliminando la necesidad de probar la existencia de una competencia entre vehículos.

Además, la propuesta amplía la protección del bien jurídico involucrado, vale decir, la vida y la integridad física de las personas, al sancionar toda forma de conducción temeraria, ya sea individual o grupal, sin necesidad de que exista coordinación entre los involucrados.

También se endurece la respuesta punitiva ante estas conductas, al tiempo que se incorporan agravantes específicas, y se amplía la aplicación de la pena de comiso del vehículo a todas las hipótesis reguladas en el artículo 197 ter.

Adicionalmente, se modifica el tratamiento de la conducción temeraria, que pasa a ser considerada una infracción de tránsito, y no un delito, con el objetivo de hacer más efectiva su persecución. En este nuevo régimen, la infracción podrá ser cursada de forma empadronada a la placa patente del vehículo, sin requerir la identificación del conductor, salvo en casos de accidentes con resultado de lesiones o fallecimiento. Para fortalecer la fiscalización, se incorpora a las sociedades concesionarias de autopistas como actores obligados a informar a los Juzgados de Policía Local sobre la ocurrencia de este tipo de infracciones.

III.- INTERVENCIONES.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, manifestó que el presente proyecto reviste gran importancia para el Ejecutivo, por cuanto viene a corregir y perfeccionar aspectos incorporados por primera vez en la “Ley de Carreras Clandestinas” del año 2022. Explicó que dicha normativa creó las figuras de carrera clandestina y velocidad temeraria, pero su aplicación práctica ha presentado dificultades, especialmente en lo relativo a la sanción de quienes participan, organizan o facilitan vehículos para estos eventos.

Señaló que el proyecto de ley introduce ajustes destinados a fortalecer la eficacia sancionatoria, simplificando definiciones y facilitando la acreditación de los hechos. En particular, precisó que la velocidad temeraria se configura cuando un conductor excede en 60 km/h o más la velocidad máxima permitida, ya sea en autopistas de 120 km/h (superando los 180 km/h) o en zonas urbanas de 50 km/h (superando los 110 km/h).

Asimismo, indicó que el texto propone diferenciar claramente la responsabilidad penal del conductor respecto de la responsabilidad administrativa de quien provee el vehículo, manteniendo el delito únicamente para la persona que conduce.

Destacó, además, que el proyecto incorpora mecanismos más eficientes de fiscalización de velocidad en autopistas, permitiendo que las infracciones sean tramitadas mediante la “Ley CATI”, a través de la Subsecretaría de Transportes, en lugar de los juzgados de policía local. Esto, afirmó, agiliza el procedimiento sancionatorio.

Finalmente, destacó que el proyecto faculta la instalación de cámaras en autopistas y obliga a las concesionarias a proporcionar las imágenes captadas por los sistemas ya existentes, fortaleciendo la capacidad del Estado para detectar y sancionar vehículos que circulen a velocidades excesivas.

Concluyó señalando que las indicaciones formuladas por el Ejecutivo al proyecto recogen varias de las propuestas e indicaciones formuladas por diputadas y diputados y que espera que el proyecto sea aprobado.

El diputado **Undurraga, don Francisco**, en su calidad de autor de la iniciativa legal, manifestó que gracias a la colaboración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, y de la alcaldesa de la comuna de Vitacura, señora Camila Merino, llevó adelante la presente moción, que ya inicia su estudio.

Sostuvo que desde el año 2000 en adelante los siniestros viales han aumentado sostenidamente en nuestro país. Ese año, en particular, se registraron 40.926 siniestros, y en 2023 ya se registró un total de 78.238 accidentes de tránsito

Agregó que 2022 marcó un *peak* histórico. Ese año perdieron la vida 1.745 personas, y en 2023, un total de 1.635. Las causas principales de los siniestros viales son: la imprudencia de los conductores, que registra una ocurrencia del 64% en 2023, y el exceso de velocidad, con un 27% de los fallecidos por esa causa.

Precisó que entre el 2015 y el 2023, la velocidad imprudente, como causa de accidentes, aumentó en un 519%; en muertes, dicha causal, aumentó un 168%; y en lesiones, un 315%.

Recordó que en octubre del 2022 se publicó la ley N° 21.495, que sanciona la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos y otras conductas, y en poco menos de tres años, desde el 2023 y lo que va del 2025, ya se han ingresado 881 causas a tribunales por esta norma legal.

En Santiago, las carreras clandestinas, como se conocen popularmente, suelen realizarse no solamente en Vitacura, sino también en Quilicura, San Bernardo, Cerrillos y Lo Barnechea. Asimismo, se han reportado en otras

ciudades como Arica, Antofagasta, La Serena, Viña del Mar, Rancagua, Concepción e incluso Coyhaique.

Recordó que en Temuco, el año 2024, un lactante falleció durante una carrera no autorizada, y en abril de 2025, en una carrera ilegal ocurrida en la comuna de Cartagena se contabilizaron 300 autos. En aquella oportunidad, incluso, un conductor intentó atropellar a un carabinero.

Señaló que la ley N° 21.495 busca desincentivar estas conductas, pero su aplicación práctica ha sido bastante ineficaz, a su juicio, y el principal problema que se ha identificado es la dificultad para probar la ocurrencia de una carrera o competencia. Ello, consecuentemente, lleva a una baja tasa de condenas y sanciones, debido a que Ministerio Público termina aplicando el principio de oportunidad, para abocarse a investigar otros delitos de mayor relevancia. También se han detectado dificultades para vincular la infracción o el delito al propietario del vehículo, ya que la responsabilidad penal es personal.

Con respecto al proyecto de ley, señaló que éste innova en cuatro materias.

En primer lugar, respecto del delito de carrera no autorizada, ya que se modifica la definición actual para sancionar la conducción temeraria y el exceso de velocidad, sin necesidad de probar la existencia de una carrera o una competencia entre vehículos. Aquí se tipifican expresamente tres conductas de riesgo objetivo: la conducción exceso de velocidad en grupo; exhibiciones peligrosas, tales como derrapes; y las destrezas o maniobras que pongan en riesgo la vía o integridad de terceros, que es una conducta que habitualmente se está viendo en la prensa.

En segundo lugar, se endurecen las sanciones y se agregan agravantes específicas. A su vez, se incrementan las penas privativas de libertad y se amplían las multas tanto para infractores como para los organizadores. Situación que hoy no existe.

Respecto de las sanciones accesorias, tales como el comiso del vehículo y la suspensión o cancelación de licencia de conductor, éstas se aplican a todas las conductas tipificadas. Además, se incorpora como agravante la realización de estas prácticas en zonas urbanas, cercanas a colegios, centros de salud o lugares de alta frecuencia de personas.

En tercer lugar, se establece una nueva regulación de la conducción temeraria en el artículo 199 bis de la “Ley del Tránsito”. Además, se trasladan los procesos por conducir a exceso de velocidad a la competencia de los juzgados de policía local. Al extraerla del tratamiento penal, se hace más efectiva su persecución, como una infracción a la “Ley del Tránsito”.

Se introduce también un cambio que hace posible la responsabilidad solidaria del propietario o tenedor del vehículo, cuando no se identifica al conductor. Aunque éste podrá eximirse, si acredita que no conducía el vehículo al momento de la infracción.

En cuarto lugar, se establece un fortalecimiento de la fiscalización del exceso de velocidad en las autopistas concesionadas, porque, en la práctica, no existe en ninguna de ellas la fiscalización al exceso de velocidad. Para esto, se obliga a los concesionarios a remitir mensualmente a los juzgados de policía local un listado con todos los vehículos infractores registrados, que incluya los datos de la placa patente, velocidad registrada, tramo recorrido y método de medición.

Por último, se establece que se aceptan como válidos en las investigaciones los registros audiovisuales o digitales que se puedan aportar, provenientes de cámaras, pódicos, sensores u otros dispositivos obtenidos mediante infraestructura tecnológica instalada en las autopistas concesionadas.

La alcaldesa de la comuna de Vitacura, señora Camila Merino, expuso apoyada en una presentación en power point¹. agradeció la invitación a exponer sobre el proyecto relativo a las carreras clandestinas, destacando que se trata de una demanda sentida de los vecinos de Vitacura, así como de un problema que afecta no solo a la comuna, sino a todo el país. Valoró que el Ministerio de Transportes haya otorgado suma urgencia a esta iniciativa, dado que se trata de una amenaza concreta contra la vida de las personas.

Recordó que las carreras clandestinas no son un fenómeno reciente, sino de larga data, con registros desde al menos el año 2010.

Indicó que la ley que sanciona las carreras clandestinas y la conducción temeraria, dictada en septiembre de 2022, representó un avance, pero su aplicación ha resultado compleja, toda vez que el municipio, en coordinación con la fiscalía, Carabineros y el Ministerio de Transportes, ha constatado dificultades prácticas que justifican ajustes legales.

Identificó dos problemas principales. En primer lugar, la actual normativa exige la comprobación de una competencia entre dos o más vehículos para configurar el delito, lo que deja fuera a la mayoría de los casos observados en la práctica, que corresponden a exhibiciones de destreza, “piques” y maniobras temerarias, con registros de hasta 224 km/h en la Costanera Norte. En segundo lugar, se refirió a la dificultad para sancionar la velocidad temeraria, dado que, si bien se logra identificar al dueño del vehículo mediante registros de las autopistas, resulta casi imposible acreditar quién era el conductor al momento de la infracción.

Explicó que el municipio ha realizado diversos operativos junto a Carabineros y concesionarias, logrando algunas detenciones, pero con resultados limitados y sanciones bajas, en comparación al alto costo operativo desplegado. Y resaltó que, en la mayoría de los casos, las denuncias no prosperan, lo que desalienta la acción sostenida de las policías, frente a la ocurrencia de otros delitos graves.

Finalmente, planteó la necesidad de modificar la ley en dos aspectos concretos: primero, que la tipificación de carreras clandestinas no requiera la existencia de competencia, sino que también incluya exhibiciones de destrezas, tales como derrapes y aceleraciones; y segundo, que la sanción de la velocidad temeraria pueda aplicarse mediante partes empadronados dirigidos al propietario del vehículo, con multas altas y crecientes en caso de reincidencia. Señaló que esta medida sería simple, eficiente y permitiría aliviar la carga del Ministerio Público, concentrando los esfuerzos en delitos de mayor complejidad.

El diputado, señor **Ilabaca**, señaló que, aunque actualmente no es miembro titular de la Comisión, lo fue durante los cuatro años anteriores, participando activamente en la discusión de la ley N°21.495, que “Sanciona la Organización y

¹ https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=368211&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

Participación en Carreras no Autorizadas de Vehículos Motorizados y Otras Conductas”, correspondiente al boletín N° Boletín N°10109-15. Recordó que la exministra Gloria Hütt tuvo un rol muy activo en su momento, y que tras un arduo debate, se logró establecer en Chile la figura delictual de conducción imprudente, lo cual significó un importante avance.

En ese sentido, enfatizó que el uso irresponsable de un vehículo motorizado, especialmente a exceso de velocidad, constituye un arma permanente que pone en riesgo la vida, la seguridad y la salud de las personas. Por ello, advirtió que sería un retroceso eliminar el carácter penal de la conducción imprudente y reemplazarlo únicamente por una multa, lo que, en su opinión, normalizaría velocidades extremadamente peligrosas.

Asimismo, valoró varios de los planteamientos expuestos por la señora alcaldesa, en especial lo relativo a la falta de definición de la figura de carreras clandestinas y a la posibilidad de impunidad. Del mismo modo, destacó que el proyecto asigna responsabilidad al dueño del vehículo, estimando que aquello permitiría sanciones más efectivas.

Respecto de la norma que sustituye la sanción de prisión por solo una multa en casos de conducción temeraria, manifestó su reparo, señalando que sería preferible aumentar las multas, pero manteniendo la pena de presidio. Sugirió, además, conocer antecedentes de CONASET y Carabineros sobre casos de conducción imprudente, subrayando que esta problemática no se limita solo a Santiago.

Finalmente, consideró que podría revisarse la normativa sobre suspensión y cancelación de licencias, para mejorar su técnica legislativa. Sin embargo, insistió en que eliminar la figura penal de la conducción imprudente constituiría un error y un retroceso en la legislación.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz, señaló que junto a la señora alcaldesa de Vitacura han compartido la frustración debido a la escasa efectividad que ha tenido hasta ahora la normativa vigente. Indicó que, si bien la ley aprobada en octubre de 2022 representó un avance al tipificar como delito la participación en carreras clandestinas y al establecer la conducción temeraria cuando se sobrepasa en 60 km/h la velocidad máxima permitida, la experiencia práctica ha demostrado la necesidad de ajustes para hacerla más eficiente.

Explicó que la tipificación actual de las carreras clandestinas exige acreditar la existencia de una competencia organizada, lo que dificulta obtener condenas, incluso cuando se logra identificar a los conductores. En consecuencia, se genera un espacio de impunidad que este proyecto busca cerrar. Algo similar ocurre con la conducción temeraria, donde la identificación del conductor ha resultado muy compleja. Por ello, se propone complementar la responsabilidad penal personal con la posibilidad de sancionar en sede de policía local al propietario del vehículo, cuando éste haya sido facilitado.

Coincidió con el diputado señor Ilabaca, en cuanto a distinguir entre la sanción al conductor —quien debe mantener la mayor responsabilidad— y la del propietario, que incluso puede no tener conocimiento de la infracción. Estimó que esta separación es adecuada para avanzar en sanciones efectivas.

Agregó que otro aspecto a perfeccionar es la legitimación activa para interponer denuncias, lo que permitiría clarificar competencias institucionales y agilizar los procedimientos, evitando confusiones y fortaleciendo la colaboración en materia de seguridad vial. Destacó, además, la necesidad de aprovechar las tecnologías disponibles por las autopistas y dispositivos de control, transformándolos en herramientas más robustas para la fiscalización y acreditación de infracciones.

Finalmente, subrayó que el Ejecutivo ha otorgado suma urgencia a esta iniciativa, convencido de que se trata de una materia perfectible que requiere una mirada interinstitucional. Recalcó que la lucha contra la conducción temeraria no admite divisiones políticas y que el objetivo principal debe ser la protección de vidas humanas.

La Secretaria Ejecutiva de la CONASET, señorita Luz Renata Infante, expuso apoyada en una presentación en power point². Presentó información sobre la siniestralidad de tránsito y su relación con la velocidad. Destacó que, aunque los excesos de velocidad representan una proporción menor de los siniestros viales — cercana al 9% en la última década y 6% en 2024—, estos casos concentran casi el 30% de las muertes en el tránsito, lo que refleja la gravedad del factor velocidad.

Contexto



En la **última década**, la causa velocidad imprudente representó solo el **8,8%** de los **siniestros de tránsito**, pero concentró el **28,9%** de los **fallecidos**, dando cuenta de su severidad.

Durante **2024**, la situación fue similar, representando el **6%** de los **siniestros de tránsito** y el **24,5%** de los **fallecidos**.

Nota: La velocidad imprudente es la segunda causa de muerte por siniestros de tránsito, tanto en la última década como en el último año.

Señaló que la reducción de la velocidad máxima en zonas urbanas tuvo efectos positivos, disminuyendo en un 38% las muertes en dichas áreas desde 2018. Asimismo, informó que en 2024 el grupo más afectado por fallecimientos asociados a velocidad imprudente correspondió a conductores adultos jóvenes de entre 30 y 44 años, con 115 muertes registradas.

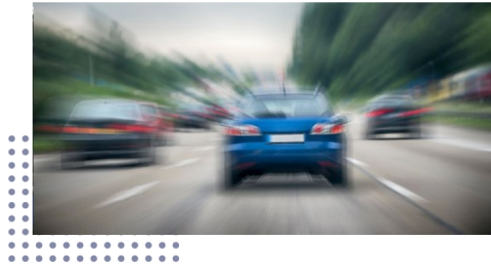
² https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=368219&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

Contexto



En relación con la **reducción** de la **velocidad máxima** en **zonas urbanas**, durante 2024 se registró una **disminución** del **38%** en los **fallecidos** por velocidad imprudente respecto al período anterior a la implementación de la ley (2018).

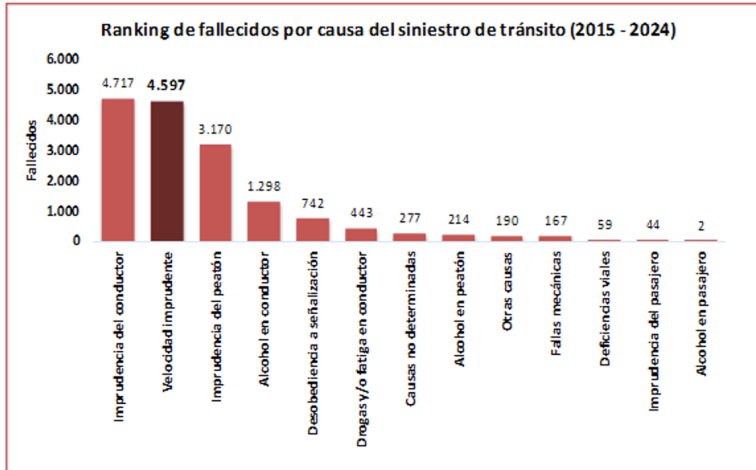
Contexto



Durante 2024, los **adultos jóvenes** (30 a 44 años) fueron quienes **más participaron** en siniestros de tránsito atribuidos a la **velocidad imprudente**, y también fueron quienes **más fallecieron**, registrando un total de 115 víctimas fatales.

Explicó que, en los últimos diez años, la imprudencia del conductor es la principal causa de muertes viales, mientras que la velocidad imprudente ocupa el segundo lugar, con casi 4.600 fallecidos en ese período. Recalcó que las estadísticas elaboradas por la CONASET, en conjunto con Carabineros y el Observatorio de Datos, muestran que cualquier exceso de velocidad, sin importar su rango, conlleva consecuencias fatales.

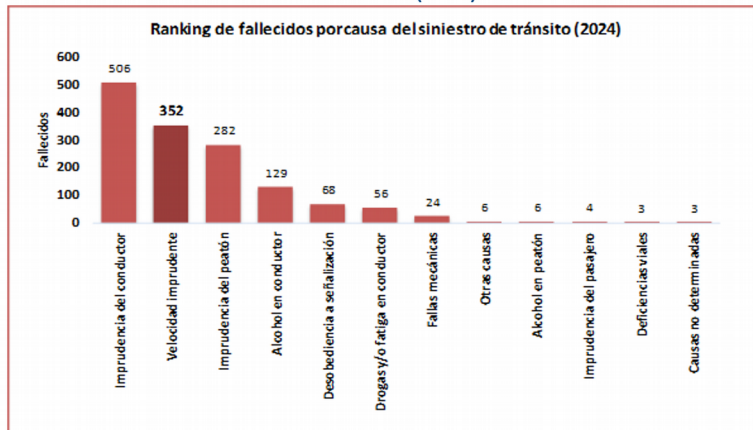
Ranking de fallecidos en siniestros de tránsito (2015-2024)



Fuente: Carabineros de Chile – Elaboración: CONASET.

Finalmente, indicó que en 2024 la velocidad imprudente desplazó al alcohol como una de las principales causas de muertes en el tránsito, consolidándose junto con la imprudencia del conductor como los dos factores más relevantes. Subrayó que, aunque los excesos de velocidad no explican la mayor parte de los siniestros, sí están detrás de una proporción muy significativa de fallecidos.

Ranking de fallecidos en siniestros de tránsito según causa de ocurrencia (2024)



Fuente: Carabineros de Chile – Elaboración: CONASET.

Nota: Que la imprudencia del conductor concentre más fallecidos se debe, en gran parte, a la cantidad de causas que agrupa (18 causas).

La abogada asesora de la Unidad de Asesoría Jurídica del Ministerio Público, señora María Angélica San Martín manifestó que la Fiscalía manifiesta su parecer favorable respecto de la iniciativa en estudio.

Respecto del proyecto de ley, sobre las modificaciones propuestas al artículo 197 ter, opinó que las formuladas a la letra a, números 1 y 2, apuntan a mejorar la tipicidad de la actual figura y están acordes con el bien jurídico protegido por el tipo penal de “carreras no autorizadas”.

En cuanto al número 3 de la propuesta, sugirió sustituir la expresión “pongan” por “puedan”, ya que se trata de un delito de peligro para la seguridad e integridad de terceras personas, y el riesgo se debe estimar siempre concurrente, en atención a los lugares en que se desarrollan estas carreras, según el artículo 1 de la Ley de Tránsito.

Asimismo, estimó adecuadas las modificaciones formuladas respecto de los restantes incisos del artículo 197 ter. No obstante, respecto de la agravante propuesta, sostuvo que, dados los lugares en que se puede cometer este delito, según el inciso primero de la norma, la circunstancia de ejecutarse en zonas urbanas es parte de la descripción del delito, por lo que no podría constituir, además, una agravante.

Respecto de las modificaciones propuestas al artículo 197 quinquies, sostuvo que los cambios que se introducen a las letras a y b son útiles y no reportan dificultad alguna.

Ahora, en cuanto a las propuestas a las letras c y d, que incorporan una presunción simplemente legal de participación respecto del dueño del vehículo, indicó que actualmente en nuestro Código Penal existe una presunción legal de participación similar en el artículo 454 del siguiente tenor: “*Se presumirá autor del robo o hurto de una cosa aquel en cuyo poder se encuentre, salvo que justifique su legítima adquisición o que la prueba de su irreprochable conducta anterior establezca una presunción en contrario.*”. Sin embargo, esta norma no ha tenido gran aplicación de parte de los tribunales, dada la existencia del tipo penal de receptación, que sanciona una conducta similar y con una pena más baja.

Agregó que la presunción simplemente legal de responsabilidad del propietario del vehículo que se propone contribuye a enfrentar la dificultad probatoria cuando este delito se comete en autopistas urbanas, cuya tecnología actualmente disponible permite acreditar fehacientemente el delito, pero no así la persona que conduce. Esta presunción, permitiría fundar una condena, pero no impone una obligación al tribunal de condenar, al admitir prueba en contrario, por lo que no altera la exigencia de convicción del tribunal, propia de nuestro sistema.

Respecto de las modificaciones propuestas al artículo 199 ter, expresó que habría que separar los dos temas que trata: por una parte, la obligación de las concesionarias de remitir en forma mensual la información relativa a los hechos constitutivos del delito de conducción temeraria a los Juzgados de Policía Local; y, por otra, la relativa a la utilización y valoración de tecnologías para los efectos establecidos en la norma “fiscalización, denuncia e investigación”, al que habría que agregar “sanción”.

En cuanto al primer tema, manifestó que se debe incorporar un nuevo numeral al artículo 199 de la Ley de Tránsito que establezca una sanción infraccional a la conducta, como, asimismo, establecer una norma similar al

artículo 78 bis del Código Penal, que indique que la sanción infraccional se descontará o abonará de la pena en caso de concurrir ambas.

Finalmente, realizó algunas propuestas de reformas legales a la regulación de la Ley de Tránsito de interés del Ministerio Público, a saber:

1.- Modificar el artículo 197 relativo a los procedimientos aplicables en sede penal, permitiéndose la aplicación del procedimiento monitorio para todos aquellos delitos de la Ley de Tránsito en que el Ministerio Público, pida como pena principal la pena de multa.

Sostuvo que se propone esta modificación porque el procedimiento monitorio, regulado en el Código Procesal Penal, sólo permite su aplicación a faltas penales sancionadas con pena de multa, y los delitos de la Ley de Tránsito, ya sea por la cuantía de la multa o por las penas de inhabilidades que traen aparejadas, los deja fuera de su ámbito de acción. Ello permitiría dar celeridad a los procedimientos y realizar juicios simplificados efectivos.

2.- Restituir el carácter de ilícito penal de la conducta consistente en ocultar la placa patente.

Manifestó que les parece una mala decisión de política criminal la que tomó el Legislador en la ley N° 21.601 (11.09.2023), que reemplazó el literal e) del artículo 192 que castigaba con una pena de presidio menor en su grado medio a máximo y, en su caso, con la suspensión de la licencia de conductor o inhabilidad para obtenerla, hasta por 5 años, y multa de 50 a 100 unidades tributarias mensuales, y trasladó dicha conducta dentro del artículo 199, que establece las infracciones graves y gravísimas de competencia de los Juzgados de Policía Local, como un número 7, nuevo.

Por tanto, dada la criminalidad que actualmente afecta a la seguridad vial con delitos tales como encerronas, turbazos y abordazos, sostuvo que les parece necesario reconocer la gravedad de la conducta de ocultar la patente de los vehículos. Ello permitiría, además, la actuación en flagrancia de Carabineros, practicar detenciones y sacar de circulación estos vehículos, devolviéndolos a sus legítimos dueños en el caso de tratarse de vehículos robados.

3.- El actual inciso final del artículo 197 quinquies, indica: *“En caso de producirse las lesiones o muerte descritas en los incisos segundo y tercero del artículo 197 ter se aplicarán las penas privativas de libertad y pecuniarias que ese artículo establece.”*.

Al respecto, manifestó que esta remisión deja fuera la pena de suspensión o inhabilitación de la licencia de conducir, por lo que se sugiere modificarla, indicando que sí a consecuencia de este delito se producen lesiones o muerte, se aplicarán las penas privativas de libertad, pecuniarias y de suspensión o inhabilitación para conducir vehículos a tracción mecánica, establecidas en el artículo 197 ter.

El Prefecto de la Prefectura de Investigación de Accidentes en al Tránsito (SIAT) Teniente Coronel, señor Carlos Cortés, informó que en lo que va del año se han registrado 1.123 fallecidos en accidentes de tránsito, mientras que en los años anteriores las cifras alcanzaron a 1.745 en 2022, 1.635 en 2023 y 1.439 en 2024. Explicó que la principal causa de los siniestros viales es la velocidad imprudente, la cual suele combinarse con otros factores como la

conducción no atenta a las condiciones del tránsito y el estado de ebriedad. Destacó la gravedad de estos hechos, recordando que un vehículo a 120 km/h recorre 33 metros por segundo, lo que demuestra el riesgo que implica el exceso de velocidad.

Indicó que la reducción de la velocidad máxima en zonas urbanas de 60 a 50 km/h significó un real avance, pero que la infracción sigue siendo frecuente, especialmente, cuando se supera el límite de velocidad en más de 60 km/h, conducta que la presente iniciativa legal busca abordar. Señaló que en muchas ciudades se observan competencias espontáneas entre conductores que, al detenerse frente a un semáforo, aceleran de forma simultánea hasta el siguiente, configurando carreras clandestinas de corta duración.

Subrayó la importancia de incorporar nuevas tecnologías para la detección y denuncia de estos hechos, ya que actualmente es necesario que un carabinero presencie el delito para denunciarlo. Expresó su apoyo a la iniciativa que permite el uso de medios tecnológicos, como cámaras y sistemas automáticos, para acreditar infracciones, lo que aliviaría la carga de trabajo policial y facilitaría la persecución de los responsables.

Explicó que actualmente el propietario del vehículo no es considerado responsable del delito si no se puede identificar al conductor, lo que genera dificultades operativas y exige una extensa labor investigativa por parte de Carabineros y de las unidades territoriales, restando recursos que podrían destinarse a labores preventivas. Valoró, por tanto, que la propuesta contemple que la denuncia pueda ser originada directamente por las concesionarias o sistemas automáticos, sin requerir la intervención directa de personal policial.

Advirtió, sin embargo, que la aplicación de la tecnología debe ser integral y equitativa a nivel nacional, no solo en autopistas urbanas. Señaló que el 71,4 % de los fallecidos en accidentes de tránsito ocurre en zonas rurales, donde las condiciones viales son deficientes —sin iluminación, bermas ni aceras— y donde también deberían instalarse dispositivos de control y cámaras. Destacó además que los peatones son el grupo más vulnerable, con 206 fallecidos en lo que va del año.

Finalmente, solicitó que la comisión analice la posibilidad de instalar sistemas de control de velocidad en los accesos a caminos y rutas rurales, idealmente en las cercanías de las tenencias carreteras, y reiteró la importancia de diferenciar claramente entre delitos y faltas. Recordó que el exceso de velocidad en más de 60 km/h sobre el límite permitido constituye un delito, mientras que otras infracciones, como la ocultación de patentes, son faltas, por lo que se requiere una tipificación precisa que evite duplicar esfuerzos investigativos y fortalezca la eficacia de la aplicación de la ley.

La Presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA A.G), señora Gloria Hutt Hesse, agradeció la invitación y manifestó que el gremio reconoce la gravedad e impacto del exceso de velocidad en las autopistas concesionadas, las cuales están diseñadas para una circulación a mayores velocidades, pero dentro de márgenes seguros. Destacó que este tipo de conductas temerarias representa un riesgo no solo para

quienes las cometen, sino también para el resto de los usuarios, generando situaciones de alta peligrosidad.

Indicó que es necesario distinguir entre dos tipos de conductas: por un lado, el exceso de velocidad, que constituye una infracción temeraria frecuente tanto en autopistas como en vías urbanas; y por otro, las carreras clandestinas, que generalmente involucran a varios vehículos y, en algunos casos, presentan vínculos con bandas delictuales, lo que añade un componente de mayor riesgo. Señaló que ambas problemáticas requieren un abordaje diferenciado dentro del marco legal.

Destacó que las autopistas concesionadas disponen de información relevante para la fiscalización, pero operan bajo restricciones contractuales que limitan sus facultades, toda vez que, si bien las concesionarias colaboran entregando antecedentes cuando son requeridas, no poseen atribuciones institucionales ni potestad de ministro de fe, por lo que deben canalizar la información a través de Carabineros u otros organismos fiscalizadores competentes.

Añadió que identificar al conductor responsable de una infracción es una tarea compleja, ya que los sistemas de monitoreo permiten seguir al vehículo, pero no determinar quién lo conduce. En consecuencia, la implementación de un sistema regular de entrega de información a los juzgados de policía local o a la Fiscalía requeriría de ajustes contractuales y validación por parte del Ministerio de Obras Públicas, a través de un inspector fiscal.

Coincidió con otros expositores en la necesidad de definir claramente los roles institucionales, precisando las competencias del juzgado de policía local, de las autopistas y de los fiscalizadores, así como la distinción entre faltas y delitos. Asimismo, subrayó la importancia de resguardar los datos personales de los usuarios, recordando que la información vinculada al uso del dispositivo TAG y al tránsito pertenece a las personas, por lo que debe protegerse adecuadamente en caso de ser utilizada en una denuncia.

Finalmente, planteó la conveniencia de revisar ciertos aspectos operativos y de procedimiento, tales como el decomiso y custodia de vehículos involucrados en infracciones graves o delitos cometidos dentro de autopistas concesionadas, para asegurar una correcta aplicación de la ley. Concluyó dando la palabra al señor Diego Sabino, gerente general de autopista bajo su tuición, quien profundizaría en la descripción técnica y el funcionamiento de los sistemas de control y monitoreo.

El gerente general del Grupo Costanera Diego Savino, expuso apoyado en una presentación en power point³. Señaló que, tras la entrada en vigencia de la actual ley sobre carreras clandestinas y conducción temeraria, se conformó una mesa de trabajo entre el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Obras Públicas, Fiscalía, Carabineros y las autopistas, con el fin de evaluar su aplicación práctica y la posibilidad de perseguir a quienes incurren en estas conductas.

Explicó que, en el marco de dicha colaboración, se desarrolló un plan piloto en el sector norte de la autopista Costanera Norte, utilizando no solo la velocidad

³ https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=369806&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION

instantánea registrada en los pódicos de cobro, sino también un método de velocidad promedio entre dos o tres puntos de control, similar al aplicado en varios países europeos. Este sistema permitió obtener resultados precisos a través de una fórmula matemática que calcula el tiempo y la distancia recorrida entre los puntos, lo que brinda una medición exacta de la velocidad real de los vehículos.

Informó que el plan piloto permitió identificar 1.023 casos de vehículos que circularon a más de 160 km/h de velocidad media, con evidencia fotográfica y videográfica en los puntos de control. Aclaró que, si bien se dispone de imágenes y videos con las patentes visibles, no existe tecnología que permita identificar con certeza al conductor de un vehículo que circula a altas velocidades (por ejemplo, a 190 km/h o más).

Detalló que, según los registros del primer semestre de 2025, el 56,4 % de los usuarios cumple con la velocidad permitida en la autopista, mientras que un 43% la excede, y un 0,6 % incurre en velocidad delictual, superando en más de 60 km/h el límite máximo. Ahora, durante el horario nocturno, entre las 22:00 y las 05:59 horas, la proporción de infractores aumenta a 53,3 %, y el porcentaje de conductas delictuales sube a 0,9 %.

Agregó que en 2024 se registraron 12.744 contingencias en la concesión, muchas de ellas requiriendo la activación del Plan ABC (ambulancia, bomberos y Carabineros), y algunas relacionadas directamente con seguridad pública y delitos. El tiempo promedio de respuesta ante incidentes fue de 5,10 minutos. Destacó además que Carabineros mantiene presencia permanente en el centro de control del Grupo Costanera las 24 horas del día y los 365 días del año, desde donde se han cursado 1.462 sanciones entre abril y agosto de 2025, utilizando la tecnología disponible para detectar infracciones como el no uso del cinturón o la ocultación de la placa patente.

A continuación, presentó registros audiovisuales de distintos incidentes ocurridos en la autopista, incluyendo colisiones entre vehículos que competían a más de 180 km/h, maniobras temerarias grabadas por los propios conductores y accidentes de motociclistas en condiciones de alta velocidad o bajo los efectos del alcohol. Señaló que, aunque el diseño y los estándares de seguridad de las autopistas concesionadas han evitado un mayor número de fallecidos, las conductas temerarias deben ser sancionadas y erradicadas.

Finalmente, formuló dos observaciones respecto del proyecto de ley. En primer lugar, advirtió que si no se incorpora expresamente la mención a los vehículos que transitan en autopistas concesionadas, los artículos 145 y 146 podrían dejar una laguna interpretativa que excluya estos recintos, donde las velocidades máximas son fijadas por el Ministerio de Obras Públicas. En segundo lugar, señaló que el Grupo Costanera no tiene inconvenientes en entregar información a las autoridades, pero consideró necesario que esta sea validada por un funcionario con potestades de fe pública, como un inspector fiscal o un carabinero destinado en el centro de control, antes de su envío a los juzgados de policía local, para resguardar así la legalidad y transparencia del procedimiento.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A.- DISCUSIÓN GENERAL.

Con el mérito de los fundamentos contenidos en la moción y lo expuesto por las autoridades y demás organizaciones invitadas, la señora diputada y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó de innegable importancia reformar el tipo penal de “carreras no autorizadas”, contenido en el artículo 197 ter de la Ley de Tránsito, eliminando los elementos subjetivos y estructurales relacionados con la competencia o desafío entre vehículos, para reemplazarlos por una descripción objetiva y precisa de conductas de conducción temeraria o peligrosa, con el fin de asegurar una aplicación más efectiva de la norma penal y una mejor protección de la vida e integridad física de las personas.

Junto con ello, se amplía la aplicación de la pena de comiso del vehículo a todas las hipótesis reguladas en el artículo 197 ter, como es, conducir excediendo la velocidad permitida, mediante desplazamientos simultáneos o sucesivos en relación con otros vehículos y ejecutar destrezas, deslizamientos, derrapes o maniobras, que puedan poner en peligro la vida o integridad física de terceras personas, entre otras.

Asimismo, la Comisión se manifestó favorable a aumentar la sanción aplicable al que condujere un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas, a un rango máximo de tres años. Y si como resultado de la acción se causaren lesiones menos graves o graves, aumentar la sanción a un rango máximo de cinco años. La sanción pecuniaria se ve aumentada a un tramo de entre “veinte a cincuenta” unidades tributarias mensuales.

Además, en sustituir la expresión “clandestinas” por “no autorizadas”, dando una mayor precisión a la configuración del ilícito. Para quien organizare carreras “no autorizadas” se aumenta el rango de sanción de multa de 8 a 20 a de 8 a 50 unidades tributarias mensuales.

También hubo consenso en cuanto a considerar como una circunstancia agravante, el ejecutar las referidas conductas en las inmediaciones de establecimientos educacionales, centros de salud o lugares de alta afluencia de personas, ubicados en zonas urbanas o en zonas cuya velocidad máxima sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora.

Asimismo, se concordó en que pueda el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinar la instalación de dispositivos del Sistema Automatizado de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, establecido en la ley N° 21.549, en vías o tramos que formen parte de las autopistas o caminos concesionados, de acuerdo con la metodología establecida en el reglamento a que

se refiere el artículo 5° de dicha ley, previa coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, con el fin de determinar que los lugares donde ellos sean instalados no afecten la seguridad vial de los usuarios de las concesiones de obras públicas viales.

Tales dispositivos podrán ser utilizados para la fiscalización de la infracción en que incurra el propietario o tenedor del vehículo motorizado que sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad fijados en la ley, siendo sancionado con una multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales, salvo que acredite que no conducía el vehículo al momento de la infracción o que este fue tomado sin su conocimiento o sin su autorización expresa o tácita.

Las infracciones detectadas por estos dispositivos se sujetarán íntegramente al procedimiento, notificación, mecanismos de impugnación y limitaciones establecidos en la ley N° 21.549 y sus reglamentos.

También hubo consenso en cuanto a que sea la sociedad concesionaria la obligada a permitir la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos, bastando que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comunique al Inspector Fiscal respectivo la necesidad de instalar dichos dispositivos en la obra pública fiscal vial correspondiente.

Finalmente, se manifestaron contestes en que el Inspector Fiscal establezca las pertinentes coordinaciones con la sociedad concesionaria respectiva, con el fin de que esta otorgue las facilidades que permitan la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos en los puntos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las normas legales y reglamentarias vigentes.

La iniciativa de ley fue aprobada en general por unanimidad.

B.- DISCUSIÓN PARTICULAR.

Artículo único.- Modifícase el Decreto con Fuerza de Ley N°1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.290, del Tránsito, en el siguiente sentido:

1. Modifícase el artículo 197 ter de la siguiente manera:

a. Sustitúyanse en el inciso primero, los números 1 a 3 por los siguientes:

“1°. Conducir excediendo la velocidad permitida, realizando desplazamientos simultáneos o sucesivos con otros vehículos en circunstancias que revelen la realización de una carrera o competencia no autorizada.

2°. Exhibición de destrezas, deslizamientos o derrapes.

3°. Exhibición de maniobras o de velocidad que pongan en peligro la vida o integridad física de terceras personas.”.

-La diputada Emilia Nuyado y los diputados Carlos Bianchi, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Jaime Mulet, Jaime Sáez, Diego Schalper y Gastón Von Mühlenbrock formularon una indicación para reemplazar el literal a. del numeral 1 del artículo único, por el siguiente:

“a. Reemplázase, en el inciso primero, los numerales 1 al 3, por los siguientes numerales 1 y 2, nuevos:

“1° Conducir excediendo la velocidad permitida, mediante desplazamientos simultáneos o sucesivos en relación con otros vehículos.

2° Ejecutar destrezas, deslizamientos, derrapes o maniobras, que puedan poner en peligro la vida o integridad física de terceras personas.”.”.

-Puesta en votación la indicación sustitutiva, resultó aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS GASTÓN VON MÜHLENBROCK (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO FERNANDO BÓRQUEZ), CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

b. En el inciso segundo, reemplazase la expresión “mínimo” por “mínimo a medio”.

c. En el inciso tercero, reemplazase la expresión “medio” por “medio a máximo”.

d. En el inciso cuarto, sustitúyase la frase “ocho a veinte” por “veinte a cincuenta”.

Las letras b, c, d, fueron aprobadas por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (0x8x0).

.....
e. En el inciso quinto, sustitúyase la frase “los incisos segundo y tercero” por “este artículo”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el literal e. del numeral 1, (que ha pasado a ser b), por el siguiente:

“b. (e)Reemplázase en el inciso quinto la frase “segundo y tercero” por “segundo, tercero y sexto”.”.

-Puesta en votación la indicación formulada por el Ejecutivo resultó aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

f. En el inciso sexto, sustitúyase la expresión “clandestinas” por “no autorizadas”.

-Puesta en votación la letra f. del numeral 1 fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

g. En el inciso final vigente, sustitúyase la frase “de 8 a 20” por “de 8 a 50”.

-Puesta en votación la letra g. del numeral 1 fue aprobada por unanimidad, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

h. Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

“Constituirá una agravante específica el hecho de ejecutar las conductas establecidas en este artículo en zonas urbanas, inmediaciones de establecimientos educacionales, centros de salud o lugares de alta afluencia de personas.”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el literal h. del numeral 1, (que ha pasado a ser d), por el siguiente:

“d. (h)Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

“Constituirá una circunstancia agravante, ejecutar las conductas establecidas en el presente artículo en las inmediaciones de establecimientos educacionales, centros de salud o lugares de alta afluencia de personas, ubicados en zonas urbanas o en zonas cuya velocidad máxima sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora.”.

-Puesta en votación la indicación sustitutiva de la letra h. del numeral 1. del Ejecutivo fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

2. Modifícase el artículo 197 quinquies de la siguiente manera:

a. Reemplázase el guarismo “197 quinquies” por “199 bis”, pasando el artículo a ubicarse a continuación del artículo 199 vigente.

b. En el inciso primero, sustitúyase la frase “con la pena de prisión en su grado máximo o multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales” por “multa de 5 a 15 unidades tributarias mensuales”.

c. En el inciso primero, a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido, incorporase la siguiente frase “Igual sanción de multa será aplicable al propietario o tenedor del vehículo, en caso de que no sea posible identificar al conductor responsable.”.

d. Incorporase un inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero, del siguiente tenor:

“El propietario del vehículo podrá eximirse de responsabilidad si acredita fehacientemente que no conducía el vehículo al momento de la infracción.”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el numeral 2 por el siguiente:

“2. Incorpórase, a continuación del artículo 197 quinquies, el siguiente artículo 197 sexies, nuevo:

“Artículo 197 sexies.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar la instalación de dispositivos del Sistema Automatizado de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, establecido en la ley N° 21.549, en vías o tramos que formen parte de las autopistas o caminos concesionados, de acuerdo con la metodología establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 5° de dicha ley, previa coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, a fin de determinar que los lugares donde ellos sean instalados no afecten la seguridad vial de los usuarios de las concesiones de obras públicas viales.

Dichos dispositivos podrán ser utilizados para la fiscalización de la infracción establecida en el inciso final del artículo 203.

Las infracciones detectadas por estos dispositivos se sujetarán íntegramente al procedimiento, notificación, mecanismos de impugnación y limitaciones establecidos en la ley N° 21.549 y sus reglamentos.

La sociedad concesionaria deberá permitir la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos. Para lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá comunicar al Inspector Fiscal respectivo la necesidad de instalar dichos dispositivos en la obra pública fiscal vial correspondiente.

El Inspector Fiscal coordinará con la sociedad concesionaria respectiva, a fin de que esta otorgue las facilidades que permitan la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos en los puntos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las normas legales y reglamentarias vigentes.”.”.

-Puesta en votación la indicación sustitutiva del numeral 2. del Ejecutivo fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZAVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

3. Incorporase un artículo 199 ter del siguiente tenor:

“Artículo 199 ter.- Las empresas concesionarias de autopistas (*) deberán remitir mensualmente a los Juzgados de Policía Local competentes un listado con las placas patentes únicas de los vehículos que hayan incurrido en la conducta descrita en el artículo 199 bis. Este listado deberá incluir información relativa a la velocidad y circulación de los vehículos en los tramos respectivos, así como el método y los medios utilizados para calcular la velocidad informada, la cual podrá determinarse mediante la estimación de la velocidad media observada entre dos pórticos de cobro.

Para efectos de fiscalización, denuncia e investigación de infracciones a la Ley de Tránsito, se considerará válida la utilización de registros audiovisuales o digitales obtenidos mediante infraestructura tecnológica instalada en las autopistas concesionadas, tales como cámaras de vigilancia, pórticos de control, sensores de velocidad u otros dispositivos de características similares.”.”.

-El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar el numeral 3 por el siguiente:

3. Incorpórase al artículo 203, un inciso final, nuevo, del siguiente tenor:

“El propietario o tenedor del vehículo motorizado que sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad fijados en los artículos 145 y 146 será sancionado con una multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales, salvo que acredite que no conducía el vehículo al momento de la infracción o que este fue tomado sin su conocimiento o sin su autorización expresa o tácita.”.”.

-Puesta en votación la indicación sustitutiva del numeral 3. del Ejecutivo fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZAVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

-El diputado Diego Schalper formuló una indicación para incorporar un numeral 4) nuevo, del siguiente tenor.

“4) Modificase el inciso segundo del artículo 209, de la siguiente manera:

a) Sustitúyase la conjunción “y”, por una coma (,)

b) Agregase, inmediatamente después del número 196, lo siguiente “y 197 ter”.”.

-Puesta en votación la indicación fue aprobada por unanimidad.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA EMILIA NUYADO Y LOS DIPUTADOS JUAN IRARRÁZVAL, CARLOS BIANCHI, FÉLIX BUGUEÑO, FELIPE CAMAÑO, JAIME MULET, JAIME SÁEZ Y DIEGO SCHALPER (EN REEMPLAZO DEL DIPUTADO LEONIDAS ROMERO) (8x0x0).

C.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- Del diputado Undurraga, don Francisco, para agregar un numeral nuevo al artículo único, que modifique el artículo 192, letra e, de la Ley de Tránsito, incorporando entre las expresiones “vehículo,” y “cuando”, la frase “con su placa patente oculta total o parcialmente, o utilizando cualquier objeto, accesorio, luz o aditamento que obstaculice su plena percepción”.

2.-Del Ejecutivo, para suprimir los literales b, c y d del numeral 1, readecuándose el orden correlativo de los literales siguientes.

3.- La letra a. del literal 1. Del texto del proyecto de ley:

1. Modifícase el artículo 197 ter de la siguiente manera:

a. Sustitúyanse en el inciso primero, los números 1 a 3 por los siguientes:

“1º. Conducir excediendo la velocidad permitida, realizando desplazamientos simultáneos o sucesivos con otros vehículos en circunstancias que revelen la realización de una carrera o competencia no autorizada.

2º. Exhibición de destrezas, deslizamientos o derrapes.

3º. Exhibición de maniobras o de velocidad que pongan en peligro la vida o integridad física de terceras personas.”.

4.- Del diputado Undurraga, don Francisco, al artículo único del proyecto, número 1, letra a), para sustituir en el número 3º propuesto la palabra “pongan” por la frase “puedan poner”.

5.- Del ejecutivo, para suprimir los literales b, c y d del numeral 1.

6.- El literal e. del numeral 1 del proyecto de ley: “e. En el inciso quinto, sustitúyase la frase “los incisos segundo y tercero” por “este artículo”.

7.- El literal h. del numeral 1. del proyecto de ley:

h. Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

“Constituirá una agravante específica el hecho de ejecutar las conductas establecidas en este artículo en zonas urbanas, inmediaciones de establecimientos educacionales, centros de salud o lugares de alta afluencia de personas.”.

8.- Indicación del diputado Undurraga, don Francisco, al artículo 1 del proyecto, número 2, que modifica el artículo 197 quinquies de la ley (artículo 199 bis, nuevo):

a. Para agregar una letra d), nueva, pasando la actual a ser e) y así sucesivamente, que incorpore en el inciso primero del artículo, entre las expresiones “artículos 145 y 146” y “será sancionado”, la frase “de esta ley o fijados por el Ministerio de Obras Publicas tratándose de obras concesionadas, de conformidad con la ley vigente”.

b. Para agregar una letra nueva, que sustituya en el inciso segundo la frase “las lesiones o muerte descritas en los incisos segundo y tercero del artículo 197 ter” por “lesiones o muerte”.

c. Para agregar una letra nueva, que sustituya en el inciso segundo la frase “y pecuniarias que ese artículo establece” por “pecuniarias y de suspensión o inhabilitación para conducir vehículos a tracción mecánica, establecidas en el artículo 197 ter.”.

9.- Indicación de la diputada Emilia Nuyado y del diputado Marcos Ilabaca para suprimir el numeral 2 del artículo único del proyecto de ley.

10.- Indicación del diputado Undurraga, don Francisco, al numeral 3 del proyecto, que introduce un artículo 199 ter nuevo, para incorporar en el inciso primero, entre las palabras “autopistas” y “deberán”, la frase: “, así como los organismos públicos o municipales que administren vías urbanas o interurbanas,”.

11.- Indicación de la diputada Emilia Nuyado y del diputado Marcos Ilabaca para agregar en el numeral 3) el siguiente inciso final:

“Se deberá remitir a su vez una copia del listado mensual a la Subsecretaría de Transportes y a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, para fines estadísticos, de planificación y prevención de siniestros viales.”.

12.- Número 2. Del artículo único:

a. Reemplázase el guarismo “197 quinquies” por “199 bis”, pasando el artículo a ubicarse a continuación del artículo 199 vigente.

b. En el inciso primero, sustitúyase la frase “con la pena de prisión en su grado máximo o multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales” por “multa de 5 a 15 unidades tributarias mensuales”.

c. En el inciso primero, a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido, incorporase la siguiente frase “Igual sanción de multa será aplicable al propietario o tenedor del vehículo, en caso de que no sea posible identificar al conductor responsable.”.

d. Incorporase un inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero, del siguiente tenor:

“El propietario del vehículo podrá eximirse de responsabilidad si acredita fehacientemente que no conducía el vehículo al momento de la infracción.”.

13.- Número 3. Del artículo único:

Incorporase un artículo 199 ter del siguiente tenor:

“Artículo 199 ter.- Las empresas concesionarias de autopistas (*) deberán remitir mensualmente a los Juzgados de Policía Local competentes un listado con las placas patentes únicas de los vehículos que hayan incurrido en la conducta descrita en el artículo 199 bis. Este listado deberá incluir información relativa a la velocidad y circulación de los vehículos en los tramos respectivos, así como el

método y los medios utilizados para calcular la velocidad informada, la cual podrá determinarse mediante la estimación de la velocidad media observada entre dos pórticos de cobro.

Para efectos de fiscalización, denuncia e investigación de infracciones a la Ley de Tránsito, se considerará válida la utilización de registros audiovisuales o digitales obtenidos mediante infraestructura tecnológica instalada en las autopistas concesionadas, tales como cámaras de vigilancia, pórticos de control, sensores de velocidad u otros dispositivos de características similares.”.”.

14.-Del diputado Undurraga, don Francisco, para agregar un numeral nuevo al artículo único, que derogue el numeral 7 del artículo 199 de la Ley de Tránsito.

D.- INDICACIÓN DECLARADA INADMISIBLE.

-Del diputado Undurraga, don Francisco, para agregar un numeral nuevo al artículo único, que modifique el artículo 197, inciso segundo, de la Ley de Tránsito reemplazando la frase: “Tratándose de procedimientos por faltas, el fiscal podrá solicitar la aplicación del procedimiento monitorio establecido en el artículo 392 del Código Procesal Penal”, por la siguiente: “Tratándose de procedimientos por faltas, así como de todos aquellos delitos de la Ley de Tránsito en que el Ministerio Público solicite como pena principal la pena de multa, el fiscal podrá pedir la aplicación del procedimiento monitorio establecido en el artículo 392 del Código Procesal Penal”.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo Único: Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes; y Ministerio de Justicia; Subsecretaría de Justicia:

1) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 197 ter:

a. Sustitúyense en el inciso primero los números 1° al 3°, por los siguientes números 1° y 2°, nuevos:

“1° Conducir excediendo la velocidad permitida, mediante desplazamientos simultáneos o sucesivos en relación con otros vehículos.

2° Ejecutar destrezas, deslizamientos, derrapes o maniobras, que puedan poner en peligro la vida o integridad física de terceras personas.”.

b. Reemplázase, en el inciso segundo, la expresión “mínimo” por “mínimo a medio”.

c. Reemplázase, en el inciso tercero, la expresión “medio” por “medio a máximo”.

d. Reemplázase, en el inciso cuarto, la expresión “ocho a veinte” por “veinte a cincuenta”.

e. Reemplázase, en el inciso quinto, la frase “segundo y tercero” por “segundo, tercero y sexto”.

f. Sustitúyese, en el inciso sexto, la expresión “clandestinas” por “no autorizadas”.

g. Sustitúyese, en el inciso final, los términos “de 8 a 20” por “de 8 a 50”.

h. Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

“Constituirá una circunstancia agravante, ejecutar las conductas establecidas en el presente artículo en las inmediaciones de establecimientos educacionales, centros de salud o lugares de alta afluencia de personas, ubicados en zonas urbanas o en zonas cuya velocidad máxima sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora.”.

2) Incorpórase, a continuación del artículo 197 quinquies, el siguiente artículo 197 sexies, nuevo:

“Artículo 197 sexies.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar la instalación de dispositivos del Sistema Automatizado de Tratamiento de Infracciones del Tránsito, establecido en la ley N° 21.549, en vías o tramos que formen parte de las autopistas o caminos concesionados, de acuerdo con la metodología establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 5° de dicha ley, previa coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, a fin de determinar que los lugares donde ellos sean instalados no afecten la seguridad vial de los usuarios de las concesiones de obras públicas viales.

Dichos dispositivos podrán ser utilizados para la fiscalización de la infracción establecida en el inciso final del artículo 203.

Las infracciones detectadas por estos dispositivos se sujetarán íntegramente al procedimiento, notificación, mecanismos de impugnación y limitaciones establecidos en la ley N° 21.549 y sus reglamentos.

La sociedad concesionaria deberá permitir la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos. Para lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá comunicar al Inspector Fiscal respectivo la necesidad de instalar dichos dispositivos en la obra pública fiscal vial correspondiente.

El Inspector Fiscal coordinará con la sociedad concesionaria respectiva, a fin de que esta otorgue las facilidades que permitan la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos en los puntos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las normas legales y reglamentarias vigentes.”.

3) Incorpórase, en el artículo 203, el siguiente inciso final, nuevo:

“El propietario o tenedor del vehículo motorizado que sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad fijados en los artículos 145 y 146 será sancionado con una multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales, salvo que acredite que no conducía el vehículo al momento de la infracción o que este fue tomado sin su conocimiento o sin su autorización expresa o tácita.”.

4) Sustitúyese en el inciso segundo del artículo 209, la conjunción “y” por una coma (,), y agrégase luego del guarismo 196, los términos “y 197 ter”

SALA DE LA COMISIÓN, a 5 de diciembre de 2025.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 9, 16 y 30 de septiembre; y 2 de diciembre de 2025, con asistencia de la diputada señora Emilia Nuyado y de los diputados señores René Alinco, Carlos

Bianchi, Fernando Bórquez, Félix Bugueño, Felipe Camaño, Juan Antonio Coloma, Juan Irrázaval, Cosme Mellado, Jaime Mulet, Leonidas Romero y Jaime Sáez.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión