

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN LOS PROYECTOS QUE MODIFICAN LA LEY DE TRÁNSITO PARA SANCIONAR LA ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN CARRERAS NO AUTORIZADAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y OTRAS CONDUCTAS QUE INDICAN

BOLETINES N°s 12.065-15 y 10.109-15 (Refundidos).

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre los proyectos de ley referidos en el epígrafe, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia, originados en las iniciativas que a continuación se enuncian:

1.- Mensaje del Presidente de la República con el que inicia un proyecto de ley que modifica el decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de Tránsito, para sancionar la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos motorizados. **Boletín N° 12.065-15.**

2.- Moción de la diputada señora Jenny Álvarez y adherentes, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para agravar las penas y sanciones cuando la infracción se cometiere conduciendo a exceso de velocidad. **Boletín N°10.109-15.**

Cabe hacer presente que en virtud de lo dispuesto en el artículo 17A de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, por Oficio N° 15.355, de 4 de marzo de 2020, la Sala acordó que las iniciativas sean refundidas y tramitadas en conjunto.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DE LOS PROYECTOS.

A través de estas iniciativas se crea un nuevo tipo penal correspondiente a la conducción de vehículos motorizados participando en carreras no autorizadas, que se sanciona con una pena base y gradual, según sea la concurrencia de resultados lesivos o dañinos que origine la realización de la conducta típica, como, asimismo, se establece un aumento en las sanciones aplicables a los conductores que excediendo los límites de velocidad permitidos, provoquen accidentes con graves consecuencias a la integridad y vida de las personas.

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

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No existen normas en esta situación.

4.- LOS PROYECTOS FUERON APROBADOS, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, EDUARDO DURÁN, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADA INFORMANTE A LA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ VERA.

Asistieron la señora Gloria Hutt, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones; el General Manuel Valdés y Coronel Marcela González, Prefecto de la Prefectura de Tránsito y Carreteras; la señora Johanna Vollrath, Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset); el señor Pablo Celedón, jefe de asesores y don Gonzalo Santini del Ministerio del Interior; la señora Maria Josefina Hubner, asesora del MTT.; el señor Luis Alberto Stuen, ex Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset); la señora Gabriela Rosende, ex Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; el señor Alberto Escobar, de Automóvil Club de Chile; la señora Carolina Figueroa, de la Fundación Emilia Silva; el Coronel Jorge Valenzuela, y el Prefecto de la Sección de Investigación de Accidentes del Tránsito (SIAT) Santiago, y

el señor René Verdejo Barraza, Encargado de Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas.

II. ANTECEDENTES.

1.- MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N°1, DE 2009, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE FIJA TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO, PARA SANCIONAR LA ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN CARRERAS NO AUTORIZADAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS. BOLETÍN N° 12.065-15.

Señala el mensaje que en el marco del deber del Gobierno de resguardar la seguridad de la ciudadanía, notoria relevancia ha tomado una práctica que progresivamente ha ido en aumento y que constituye un peligro para la integridad física e, inclusive, la vida de cualquier persona que transite a pie o por cualquier medio de transporte, por la vía pública: la organización y práctica de carreras no autorizadas de vehículos motorizados.

Que la práctica de estas carreras no autorizadas conoce diversas modalidades, que dependen del tipo de competición o desafío en que se basan, no obstante todas aquellas tienen como denominador común una inherente manifestación de voluntad por parte de sus organizadores y participantes de no respetar el ordenamiento jurídico, principalmente en aquello que se relaciona con las normas del tránsito y, aún más particularmente, respecto de aquellas cuyo fundamento es el resguardo de los ciudadanos mientras se encuentren en la vía pública. En ellas, abiertamente se propone una conducción que exceda los límites de velocidad o la realización de maniobras que son completamente contrarias a la prudencia y responsabilidad que el DFL 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, mandata a lo largo de todo su articulado. Desde dicha perspectiva, toda organización, promoción y participación en carreras no autorizadas constituye, de por sí, una conducta que atenta contra el orden social y la seguridad de las personas.

Que de acuerdo con la Prefectura Técnica y Seguridad Vial de Carabineros de Chile, durante el año 2017 se registraron 957 accidentes de tránsito a nivel nacional cuya causa basal se encuentra asociada a “velocidad mayor que la permitida” y “velocidad no razonable ni prudente”. En ellos se incluyen atropellos, caídas, colisiones, choques, volcaduras y otro tipo de accidentes. Producto de aquellos, hubo 133 muertos, 219 lesionados graves, 97 personas sufrieron lesiones menos graves y 824 resultaron con lesiones leves. Si bien estos casos no

corresponden necesariamente a accidentes causados en el contexto de carreras no autorizadas, constituyen un reflejo de la peligrosidad y dañosidad que importa la conducción imprudente y fuera de las normas que contempla la Ley de Tránsito.

Que el fenómeno de las carreras no autorizadas se encuentra en creciente aumento y tal es su masificación que su organización y promoción se realiza abiertamente a través de redes sociales, sitios web y otros tipos de medios de comunicación masivos, publicándose con absoluta impunidad videos en todo tipo de plataformas, tales como los portales Youtube, Twitter o Facebook.

Que en mérito de lo anterior, para el Gobierno constituye nada menos que un deber el abordar esta materia, pues aquello resulta necesario para el resguardo de la seguridad de las personas en nuestros espacios públicos y, muy especialmente, en nuestras calles y carreteras.

Que, en último término, el tratamiento de esta materia se encuentra en concordancia con el espíritu de otras iniciativas legislativas y acciones de este Gobierno que tienen como finalidad la recuperación de los espacios públicos para las familias chilenas y la disminución de la sensación de inseguridad de la ciudadanía, como es el caso del boletín N° 11.913-25, que Sanciona Conductas que Afectan la Convivencia Ciudadana y Aumentan la Sensación de Inseguridad en la Población.

FUNDAMENTOS DEL PROYECTO DE LEY

Que el actual DFL N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, no contempla figuras sancionatorias especiales para este tipo de conductas, en circunstancias que nuestra legislación sí contempla otros comportamientos vinculados a la regulación del tránsito que importan una puesta en riesgo de menor entidad que la realización de carreras no autorizadas.

Que, por lo tanto, ante una carrera no autorizadas de vehículos motorizados, el participante en aquella solo se ve expuesto a la sanción por la infracción a lo dispuesto en los artículos 145 y 146 del cuerpo legal previamente citado, referidos a trasgredir los límites máximos de velocidad permitida, cuya sanción se encuentra determinada en los artículos 203 y 204, tratándose de penas de multa que pueden fluctuar entre 0,5 a 3 unidades tributarias mensuales.

Que, adicionalmente, en caso de accidentes de tránsito el exceso de velocidad importa únicamente una causal de presunción de responsabilidad del conductor, ello de conformidad al artículo 167 N° 7 del DFL 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Por lo tanto, en el caso de carreras no autorizadas

que ocasionaren accidentes de tránsito, el hecho de participar dolosamente en una de aquellas no importa en nuestro actual ordenamiento jurídico penal un mayor reproche y, por tanto, esta circunstancia no agrava la responsabilidad penal a pesar de constituir una conducta que notoriamente genera una puesta en riesgo de la vida o la integridad física de cualquier persona que transite, ya sea a pie o en otro vehículo, por el lugar en que se realice la carrera no autorizada.

Que en ese orden de ideas, resulta imperativo proveer a nuestro ordenamiento jurídico de una normativa que permita sancionar no solo a quienes participan en carreras no autorizadas, sino también a quienes las organizan, pues estos últimos son los principales promotores y causantes de la proliferación de estas conductas. En su actuar, desde un punto de vista de causalidad, los organizadores de carreras no autorizadas generan situaciones de riesgo, aun cuando no sean aquellos quienes realicen materialmente la conducción de vehículos motorizados con ocasión de estas carreras.

Que, atendido lo anteriormente expuesto, el Gobierno estima imperativo que se incorpore a nuestra normativa jurídico-penal en materia de tránsito, una regulación que sancione estas conductas, pues su disvalor de acción y de resultado, deben ser enfrentadas decididamente, para así avanzar en la misión inherente del Estado de garantizar la seguridad de la ciudadanía en los espacios públicos y, particularmente, en nuestras calles, caminos y carreteras.

CONTENIDO DEL PROYECTO

Que el proyecto de ley contempla la modificación del DFL 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, para incorporar sanciones a lo que, en su tenor, define como carreras no autorizadas. Para ello, a través de un artículo único, propone la creación de dos artículos nuevos en dicho cuerpo legal, que contienen tanto tipos penales como normas procesales.

Que en la redacción del presente proyecto de ley se tuvo en consideración diversas iniciativas legislativas que se encuentran actualmente en tramitación en el Congreso Nacional, y que de diversas formas buscan sancionar las carreras no autorizadas, tales como el boletín N° 11.815-07 de los honorables senadores Iván Moreira Barros, Víctor Pérez Varela, Felipe Harboe Bascuñán, Francisco Huenchumilla Jaramillo y Alfonso De Urresti Longton; boletín N° 11.595-15 del Honorable Diputado Iván Flores García y del ex diputado Ricardo Rincón González; boletín N° 9019-15 de los honorables diputados Marcela Sabat Fernández, Frank Sauerbaum Muñoz, Alejandro Santana Tirachini, Leopoldo Pérez Lahsen y ex diputados Cristián Monckeberg Bruner, Germán Verdugo Soto, Joaquín Godoy Ibáñez y Pedro Browne Urrejola; y el boletín N° 8919-15 del Senador Francisco Chahuán Chahuán y ex senadores Ignacio Walker Prieto y Andrés Zaldívar Larraín, cuyo texto fue refundido con los boletines 10.464-15, 10.834-15, 11.013-15, 10.475-15,

8.710-15, 9.067-15, 5.374-15, 9.963-15, 11.153-15, 11.552-15, 7.657-15, 9.801-15, 8.919-15, 9.817-15, 9.857-15, 6.081-15, 11.021-15, 7.615-15, 8.545-15 y 11.308-15.

Concepto de carreras no autorizadas

Que en un nuevo artículo 197 ter se crea el concepto de carrera no autorizada, que constituye el núcleo fáctico de la conducta prohibida. Los elementos esenciales descritos para su definición son básicamente tres: que no se tuviese el permiso correspondiente de la autoridad competente, que importe la conducción de, a lo menos, un vehículo motorizado y que sean realizadas contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidades máximas o hasta llegar o pasar un punto, meta o destino determinado.

Que, de esta forma, se entrega al Sistema de Justicia Penal un elemento normativo relevante que permite distinguir las carreras no autorizadas de otras posibles formas de infracción a las normas del tránsito asociadas a una conducción imprudente, en atención al especial injusto que deviene de la participación en carreras no autorizadas.

El delito de conducción participando en carreras no autorizadas

Que en el mismo artículo 197 ter nuevo, y utilizando una estructura similar a aquella prevista para el delito de conducción en estado de ebriedad previsto en el artículo 196 de dicho cuerpo legal, se establece una tipología que sanciona la conducción participando en carreras no autorizadas. En consecuencia, se crea una figura base y otras calificadas con una agravación gradual de la pena, dependiendo de la concurrencia de resultados lesivos o dañinos que devengan de la realización de la conducta típica.

Que la sanción a estos delitos importa penas de presidio, multa y suspensión de la licencia de conducir o, en los casos más graves, la inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso. Con todo, no obstará la pena de comiso a los derechos que puedan ejercer terceros de conformidad a las normas generales del Código Procesal Penal.

El delito de organización de carreras no autorizadas

Que el inciso quinto del nuevo artículo 197 ter establece una sanción penal para quien organice carreras no autorizadas, que conlleva pena de presidio menor en su grado medio y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Además, se establece una agravación de la pena en caso que el autor o un tercero perciban un beneficio económico por la realización de la conducta. La justificación de

este tipo penal deviene de la necesidad de castigar penalmente no solo a quienes participan en las carreras no autorizadas, sino que además las organizan y, desde tal perspectiva, tienen incidencia causal directa en la realización de éstas.

La colaboración relevante como nueva circunstancia atenuante de responsabilidad penal

Que en el nuevo artículo 197 quáter se configura un nuevo tipo de circunstancia atenuante de responsabilidad penal, a saber, la colaboración relevante para quien aporte información valiosa para el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen o conduzcan en carreras no autorizadas. En virtud de aquella, el juez podrá rebajar la pena en un grado, lo que se deberá efectuar con posterioridad a la aplicación de las demás circunstancias modificatorias de responsabilidad penal.

Que con ello se busca no solamente que el comitente del tipo penal entregue antecedentes de relevancia respecto del hecho propio y de quienes coparticiparon en éste, sino también respecto de quienes organicen las carreras no autorizadas, de forma tal de poder conocer la identidad de aquellos que, como se señaló precedentemente, a través de organizar estas carreras, fomentan y tienen incidencia directa en su promoción y realización.

Técnicas especiales de investigación

Que con la finalidad de facilitar las investigaciones seguidas contra los organizadores y participantes en la organización de carreras no autorizadas, y muy especialmente para prevenir su comisión y desarticular la organización de las mismas, en el nuevo artículo 197 ter se incorpora la posibilidad de utilizar las técnicas especiales de investigación previstas en el artículo 226 bis del Código Procesal Penal.

2.- MOCIÓN DE LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y ADHERENTES, QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA AGRAVAR LAS PENAS Y SANCIONES CUANDO LA INFRACCIÓN SE COMETIERE CONDUCIENDO A EXCESO DE VELOCIDAD. BOLETÍN N°10.109-15.

1.- Fundamentos.-.

La moción señala que, en general, se advierte una tendencia político criminal, en relación a figuras típicas de tráfico vehicular, mediante la introducción al sistema punitivo de conductas “que se corresponden a delitos de peligro abstracto, las cuales pretenden

cautelar la salud individual o la vida de las personas”¹. En este sentido, han tenido lugar reformas, que especialmente dicen relación con el consumo de alcohol u otras sustancias que alteran las condiciones físicas de los conductores, en el sentido de exasperar las sanciones penales que traen aparejadas tanto en las hipótesis simples como aquellas que generan un resultado (lesiones o muerte). Sin embargo, la actual regulación no resulta enteramente satisfactoria, respecto a otros factores de riesgo para la salud y la vida de las personas en el contexto del tráfico vehicular. En este sentido, la conducción a exceso de velocidad, es un factor relevante según los especialistas, más si se tiene presente que a consecuencia de estos hechos resultan la muerte o graves lesiones para las personas, las que actualmente son reconducidas por la infracción de reglamentos al castigo como mera imprudencia o negligencia de los participantes siendo sancionado como un delito culposo (cuasidelito) de conformidad con el artículo 492 del Código Penal.

Que, anualmente, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) utiliza datos de Carabineros de Chile y el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para desarrollar estudios sobre los accidentes de tránsito, sus consecuencias e indicadores; siendo el primer estudio elaborado a partir de estadísticas de 1972. En dichos estudios se analizan, entre otros elementos, algunas de las causas de los accidentes, días y zonas de ocurrencia, edad y género de los participantes.

Que el académico e ingeniero en Transporte de la UC, Francisco Fresard, ha señalado que “por cada persona muerta producto de la delincuencia, mueren seis en accidentes de tránsito”. Este dato cobra mucha fuerza a la hora de legislar nuevamente sobre seguridad vial. Según datos del Informe Anual del INE y Carabineros de Chile, en el año 2013 se produjeron 73.276 accidentes de tránsito en el país (véase página 255 del Informe²). De ellos, la mayor cantidad de accidentes se debió a Conducir no atento a las condiciones del tránsito en el momento, cifra que ascendió a 19.513. Este número es inmensamente superior a los accidentes relacionados a conducir bajo la influencia del alcohol, drogas, por imprudencias de los peatones o por exceso de velocidad, entre otros casos. Si bien no se puede atribuir al uso del celular los casi 20.000 accidentes anuales por “no estar atento a las condiciones del tránsito”, existe un consenso sobre que este factor es uno de los más comunes cuando se habla de causas de accidentes de tránsito.

Que la mayor cantidad de infracciones efectuadas por Carabineros en 2013 se debieron a exceso de velocidad (43.204)³, principal problema del país según Fresard –pese a que no

¹ Balmaceda, Gustavo. *Manual de Derecho Penal. Parte Especial*. Editorial Librotecnia, 2014: p. 139 y ss.

² INE y Carabineros de Chile. *Informe final*. 2013. Disponible en: http://www.ine.cl/canales/menu/publicaciones/calendario_de_publicaciones/pdf/informe_anual_carabineros_2013.pdf

³ Sigweb. *Multas por conducir usando celular suben en el primer trimestre y llegan a 16 mil*. 2013. Disponible en: <http://www.sigweb.cl/sitio/wp-content/uploads/2013/06/Multas-por-conducir->

aparece como una de las causas centrales de accidentes-. Le siguen conducir sin licencia (38.802), estacionarse en lugares prohibidos (34.618) y estacionarse en forma indebida (21.060). En el quinto lugar se ubican las multas por conducir usando celular, las cuales aumentaron en el primer trimestre de 2013 hasta llegar a bordear los 16.000 casos. La Ley del Tránsito establece que conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, a menos que sea con manos libres, es una infracción grave y expone al infractor a multas de hasta \$60 mil.

Que en este contexto, la existencia de una sanción meramente administrativa por la responsabilidad contravencional o administrativa, que por regla general cubre la ley de tránsito. De esta manera, nuestro sistema jurídico, no refleja, el disvalor que merece la conducta. Especial atención cobra, en el contexto actual, que en nuestro país las estadísticas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte.

Que, es por eso, que se hace necesario una revisión en esta materia, toda vez que como consecuencia de estas infracciones se produce como resultado lesiones graves o la muerte, pues la respuesta del sistema en estos casos, debe ser más rigurosa, aumentando la pena en un grado si el conductor responsable excede los límites de velocidad. Es por eso que el proyecto busca corregir, una regulación que no es satisfactoria en la respuesta atendida la magnitud de sus consecuencias, especialmente referida a las lesiones o muerte de víctimas, tratándose de delitos de tráfico vehicular originados por el consumo deliberado de sustancias por el conductor, o bien, a consecuencia de su negligencia.

2. Derecho comparado.-

Que la consideración de estas conductas como delictivas, tiene diversas expresiones en la órbita comparada como ocurre con el art. 261 del Código Penal Boliviano que dispone una pena de reclusión de 1 a 3 años al culpable de la muerte o la producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado. Por su parte en España, el adelantamiento de la punibilidad se traduce en un delito de peligro abstracto, como el tipificado en el art. 379.1 del Código Penal Español que castiga con una pena de prisión a 3 a 6 meses y la suspensión de la licencia de 1 a 4 años, al que “condujere un vehículo de motor o ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente”⁴, si bien no exige reado alguno “la conducta de conducir con velocidad excesiva se justifica en la conexión estadísticamente comprobada entre el exceso de velocidad y la siniestralidad”. En cuanto a la agravación en caso de muerte y lesiones,

[usando-celular-suben-en-el-primer-trimestre-y-llegan-a-16-mil.pdf](#)

⁴ Código Penal Español, Concordancias, comentarios y jurisprudencia. Editorial Colex 2014, 11ª edición: p. 1124.

por manejo a exceso de velocidad el sistema Español prevé una regla concursal (art. 382), según la cual se castiga el delito más grave (homicidio o lesiones) aplicando la pena en la mitad superior.

3.- Historia Legislativa.-

Que en el ámbito de reformas son diversas las medidas legislativas en el ámbito del tránsito terrestre, muestra de lo anterior son las diversas enmiendas introducidas por la ley N°20.068 de 2005⁵, en materia preventiva, la ley N°20.580 de 2012, sobre tolerancia cero y sanciones accesorias y la más reciente la ley N°20.770 de 2014. Existen diversos precedentes en relación a la conducción a exceso de velocidad, que han pretendido regular esta materia como la moción que agrega un nuevo inciso final al artículo 148, de la ley N° 18.290, de tránsito, con el objeto de sancionar con mayor pena el manejo a exceso de velocidad (Boletín 4335-15) de fecha 12 de julio de 2006 de los ex Diputados Alvarado, Bauer, Cubillo, Eluchans, Estay, Forni, y Diputados Bobadilla, Nogueira y Ward, el que señala “que manejar a una velocidad muy superior a la permitida, se crean las condiciones necesarias para que el conductor concientemente se exponga al peligro no solo de su seguridad personal, sino que mucho más grave aún, expone a peatones y a otros conductores a este peligro innecesario”; el que sanciona como delito al conductor temerario que conduce a exceso de velocidad y a los que realizan competencias ilegales estableciendo, además, una multa en contra del dueño del vehículo en que se comete la infracción (5.075-15) de 5 de junio de 2007, de los ex Diputadas Muñoz, Saa, Soto y Diputados Hales, Leal y Quintana, de los Diputados Ceroni, Farías, Jaramillo, que considera como delito “el conducir un vehículo a exceso de velocidad, cuando se sobrepasa en un 50% el límite máximo de velocidad”; Alvarado, Bauer, Cubillo, Eluchans, Estay, Forni, y Diputados Bobadilla, Nogueira y Ward; el que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, con el objeto de aumentar las sanciones por conducir a exceso de velocidad (Boletín 5.124-15) de 12 de junio de 2007, del ex senador Novoa y el Senador Larraín, que señala “que la conducción a una velocidad de tal entidad que, comprobadamente, pone en peligro la vida o la salud de los peatones o los otros conductores, siendo, además, más objetiva su determinación que en el caso del manejo con ingestión alcohólica previa. Como también se encuentra comprobado, el alcohol incide de diversa manera según las características de las personas. En el caso del exceso de velocidad, en cambio, sus efectos peligrosos no dependen de las características del conductor, pues afecta de igual manera a todas las personas y, adicionalmente, se determina a través de medios mecanizados”, más reciente es el proyecto que establece como falta grave la conducción de vehículos a exceso de velocidad en zonas donde existan establecimientos educacionales de (Boletín 7.594-15), de fecha 14 de abril de 2011, de los ex Diputados Bauer, Calderón, Cristi y García Huidobro, y de los Diputados Kast, Macaya, Sandoval, Silva, Squella y Ward que busca “consagrar sanciones más altas a quienes conduzcan en sectores donde se encuentran asentados colegios, universidades o centros de formación

⁵ Publicada en el D. O. de 10 de Diciembre de 2005.

técnica en que a partir del elevado número de alumnos principalmente, el exceso de velocidad puede ser considerado más peligroso que en otra circunstancia, consagrando dicha conducta como una infracción grave”.

4. Ideas matrices.-

Que el proyecto de ley tiene por finalidad establecer un aumento en las sanciones aplicables a los conductores que excediendo los límites de velocidad permitidos, provoquen accidentes con graves consecuencias a la integridad y vida de las personas. En este sentido se establece un alza en la punibilidad atendido el criterio vigente en el artículo 490 del Código Penal, y se establece una norma con idénticas penas a las establecidas por la ley Núm. 20.770. De la misma manera, se aumenta la penalidad en materia de suspensiones de licencia y se agrava la responsabilidad de ciertas formas de conducción a velocidades que incluso superan en más de 50 Km. por hora los límites máximos de velocidad (conducción a velocidad excesiva).

III.- INTERVENCIONES.

El señor José Luis Domínguez, Subsecretario de Transportes, relata que el proyecto contempla la modificación del DFL 1 del MTT, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, para incorporar sanciones a lo que, en su tenor, define como “carreras no autorizadas.” Para ello, propone la creación de dos artículos nuevos en dicho cuerpo legal, que contienen tanto tipos penales como normas procesales.

Explica que según los antecedentes, el fenómeno de las carreras no autorizadas se encuentra en creciente aumento y tal es su masificación que su organización y promoción se realiza abiertamente a través de redes sociales, sitios web y medios de comunicación masivos, publicándose con absoluta impunidad en plataformas, tales como Youtube, Twitter o Facebook.

Aclara que la práctica de estas carreras conoce diversas modalidades, no obstante todas tienen como común denominador una inherente manifestación de voluntad por parte de sus organizadores y participantes, de no respetar el ordenamiento jurídico, principalmente en aquello que se relaciona con las normas del tránsito y, aún más particularmente, respecto del resguardo de los ciudadanos mientras se encuentren en la vía pública.

Relata que esta práctica propone abiertamente una conducción que excede los límites de velocidad y la realización de maniobras imprudentes e irresponsables. Comprendiendo, no solo la participación en carreras no autorizadas, sino que la organización y

promoción de las mismas, constituyendo una conducta que atenta contra el orden social y la seguridad de las personas.

Añade que el exceso de velocidad es un de las principales causas de muerte en siniestros de tránsito. Durante el año 2018 la velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo registraron 7.396 accidentes de tránsito a nivel nacional. Producto de esto, hubo 385 muertos y 7.663 lesionados. Lo anterior refleja lo peligroso que resulta la conducción imprudente y/o a acceso de velocidad.

Fundamenta que el actual DFL N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, no contempla figuras sancionatorias especiales para este tipo de conductas, en circunstancias que nuestra legislación sí contempla figuras sancionatorias especiales para otros comportamientos vinculados a la regulación del tránsito que importan una puesta en riesgo de menor entidad que la realización de carreras no autorizadas.

Sostiene que ante una carrera no autorizadas de vehículos motorizados, el participante sólo se ve expuesto a la sanción por la infracción a lo dispuesto en los artículos 145 y 146 del cuerpo legal previamente citado, referidos a trasgredir los límites máximos de velocidad permitida, cuya sanción se encuentra determinada en los artículos 203 y 204, tratándose de penas de multa que pueden fluctuar entre 0,5 a 3 unidades tributarias mensuales.

En mérito de lo anterior, para el Gobierno constituye un deber imperioso abordar esta materia, pues resulta necesario para el resguardo de la seguridad de las personas en los espacios públicos, especialmente, en nuestras calles y carreteras.

Se refiere al contenido del proyecto:

1. Concepto de carreras no autorizadas.

Se agrega un nuevo artículo "197 ter" que crea el concepto de "carrera no autorizada", cuyos elementos esenciales son básicamente tres: no tener el permiso correspondiente de la autoridad competente; que importe la conducción de a lo menos un vehículo motorizado; y que sean realizadas contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidad o hasta llegar a una meta o destino determinado.

Sostiene que de esta forma, se entrega al Sistema de Justicia Penal un elemento normativo relevante que permite distinguir las carreras no autorizadas de otras posibles formas de infracción a las normas del tránsito asociadas a una conducción imprudente, en atención al especial injusto que deviene de la participación en carreras no autorizadas.

2. Delito de conducción en carreras no autorizadas.

En el mismo artículo 197 ter nuevo, y utilizando una estructura similar a aquella prevista para el delito de conducción en estado de ebriedad, se establece una tipología que sanciona la conducción participando en carreras no autorizadas.

Se crea una figura base y otras calificadas con una agravación gradual de la pena, dependiendo de la concurrencia de resultados lesivos o dañinos que devengan de la realización de la conducta típica.

La sanción a estos delitos importa penas de presidio, multa y suspensión de la licencia de conducir o, en los casos más graves, la inhabilidad perpetua para conducir.

3. El delito de organización de carreras no autorizadas.

El nuevo artículo 197 ter, en su inciso quinto, establece una sanción penal para quien organice carreras no autorizadas, que conlleva pena de presidio menor en su grado medio y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales.

Además, se establece una agravación de la pena en caso que el autor o un tercero perciban un beneficio económico por la realización de la conducta.

La justificación de este tipo penal deviene de la necesidad de castigar penalmente no sólo a quienes participan en las carreras no autorizadas, sino que además las organizan y, desde tal perspectiva, tienen incidencia causal directa en la realización de éstas.

4. La colaboración relevante como atenuante de responsabilidad penal.

En el artículo “197 quáter” se configura un nuevo tipo de atenuante de responsabilidad penal: la “colaboración relevante” para quien aporte información valiosa para el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen o conduzcan en carreras no autorizadas.

El juez podrá rebajar la pena en un grado, lo que se deberá efectuar con posterioridad a la aplicación de las demás circunstancias modificatorias de responsabilidad penal.

Con ello se busca que entreguen antecedentes de relevancia respecto del hecho propio y de quienes coparticiparon en éste, y también respecto de quienes organizaron las carreras, de forma tal

de poder conocer la identidad de aquellos que fomentan y tienen incidencia directa en su promoción y realización.

5. Técnicas especiales de investigación.

Con la finalidad de facilitar las investigaciones seguidas contra los organizadores y participantes en la organización de carreras no autorizadas, y muy especialmente para prevenir su comisión y desarticular la organización de las mismas, en el nuevo artículo 197 ter se incorpora la posibilidad de utilizar las técnicas especiales de investigación previstas en el artículo 226 bis del Código Procesal Penal.

El señor Pablo Celedón, asesor del Ministerio del Interior, sostiene que como ministerio se hacen cargo del proyecto, sin embargo, según su parecer, la iniciativa corresponde a un tema de seguridad vial, que a seguridad pública. Por lo que, sostiene que sería interesante escuchar al ministerio de Obras públicas, Conaset y Carabineros de Chile al respecto.

El señor Celedón propone lo siguiente, en relación a las indicaciones presentadas por los parlamentarios, hace presente las siguientes consideraciones:

En relación a las indicaciones números 1 y 10 (en tanto son complementarias), por sus particularidades y complejidades, serán abordadas más adelante en extenso.

En relación a la indicación número 2, esta busca 3 objetivos: disponer reglas de reincidencia más estrictas, aumentar los plazos de suspensión de licencia y bajar la sanción a quienes organizaren de penas privativas de libertad a multas. En relación a la reincidencia, parece atendible seguir la lógica de regla que dispone actualmente la Ley del Tránsito a propósito de la conducción en estado de ebriedad. Finalmente, cree que en muchos de los casos, hay una organización que da lugar a este tipo de conductas, y que si bien se debe revisar y rebajar la entidad de la pena, esta no debe quedar reducida a una multa.

En relación a la indicación número 3, parece atendible que si no hay consecuencias, se reduzca la pena los términos propuestos. Sin embargo, parece adecuado para mantener la consistencia de la propuesta original presentada por el Ejecutivo, que la pena, tal como ocurre en delito de baja entidad como el daño simple, se establezca en presidio menor en su grado mínimo o multa con las accesorias ya consideradas.

En relación a las indicaciones números 4, 6 y 7, que importan sancionar penalmente la promoción y la participación en

carácter de espectador o incluso a quienes participen de copiloto/acompañante, pareciera que ello supone una respuesta desmedida o desproporcionada de la facultad sancionadora estatal. Ello en base del dominio del hecho que tiene el conductor o el organizador en relación a las nuevas categorías que se pretenden incorporar, y porque la activación de la respuesta penal requiere de ciertas condiciones mínimas de la conducta como por ejemplo su lesividad, algo que particularmente respecto de la promoción y de los espectadores, no se configura en la especie.

Por otra parte, en lo relativo a los copilotos y acompañantes, particularmente respecto del primero pudiese concurrir algún grado de participación culpable los términos del artículo 15 del Código Penal, por lo que su sanción debiese ser permitida de acuerdo a un análisis particular que realice el juez con la creación del nuevo tipo penal y de conformidad a las reglas generales del derecho penal.

No obstante lo anterior, la promoción, que supone actos positivos tendientes a dar vida a una conducta que estima socialmente reprochable, pudiese ser sancionada a título de falta o contravención grave o menos grave en los artículos 200 y 201 de la Ley de Tránsito.

La indicación número 5 es adecuada.

En relación a la indicación número 8, parece que en la medida que exista concierto previo y facilitación de medios para la comisión del delito, efectivamente siguiendo las reglas generales, dicho sujeto debiese ser imputado en calidad de autor conforme a lo señalado por el artículo 15 N°3 del Código Penal.

En relación a la indicación número 9, parece no existir diferencia con lo propuesto por el Ejecutivo.

En relación a las indicaciones números 1 y 10, parecen abordar el fenómeno de la conducción temeraria a exceso de velocidad de acuerdo a fórmulas ya incorporadas en el derecho comparado. De cualquier manera, en tanto no se asocian directamente con la propuesta original del Ejecutivo, requieren de una discusión específica y de consenso con participación de quienes tienen competencia en seguridad vial: MTT, Conaset y Carabineros de Chile al menos.

Si se decide avanzar en ese sentido, ya sea en esta iniciativa o en otra separada, estima que se deben tener a la vista los siguientes elementos con miras a la discusión legislativa:

Lesividad: Este exceso de velocidad debe ser sancionado cuando ésta constituye efectivamente un peligro, de conformidad a criterios y parámetros objetivos determinados por organismos técnicos respectivos.

Proporcionalidad: Pareciere conveniente sancionar este exceso de velocidad como una “falta” penal, con penas asociadas de prisión de hasta 60 días y multa. Por último, tal como se recomendó antes, establecer una sanción de presidio menor en su grado mínimo o multa. Todo lo anterior, teniendo como presupuesto el establecimiento de una pena proporcional a las que existen en la legislación vigente; así como el establecimiento de las penas accesorias que disuadan la comisión de estos delitos, como son, el comiso del vehículo en determinados casos, la suspensión o cancelación de la licencia, en otros. Lo anterior no obsta a sanciones privativas de libertad cuando existieren resultados de lesiones o muerte. Cabe señalar que lo anterior está en relación a la propuesta, que supone exceder en 50 kms por hora el límite establecido. En la medida que ese estándar se suba, también se puede aumentar la respuesta penal.

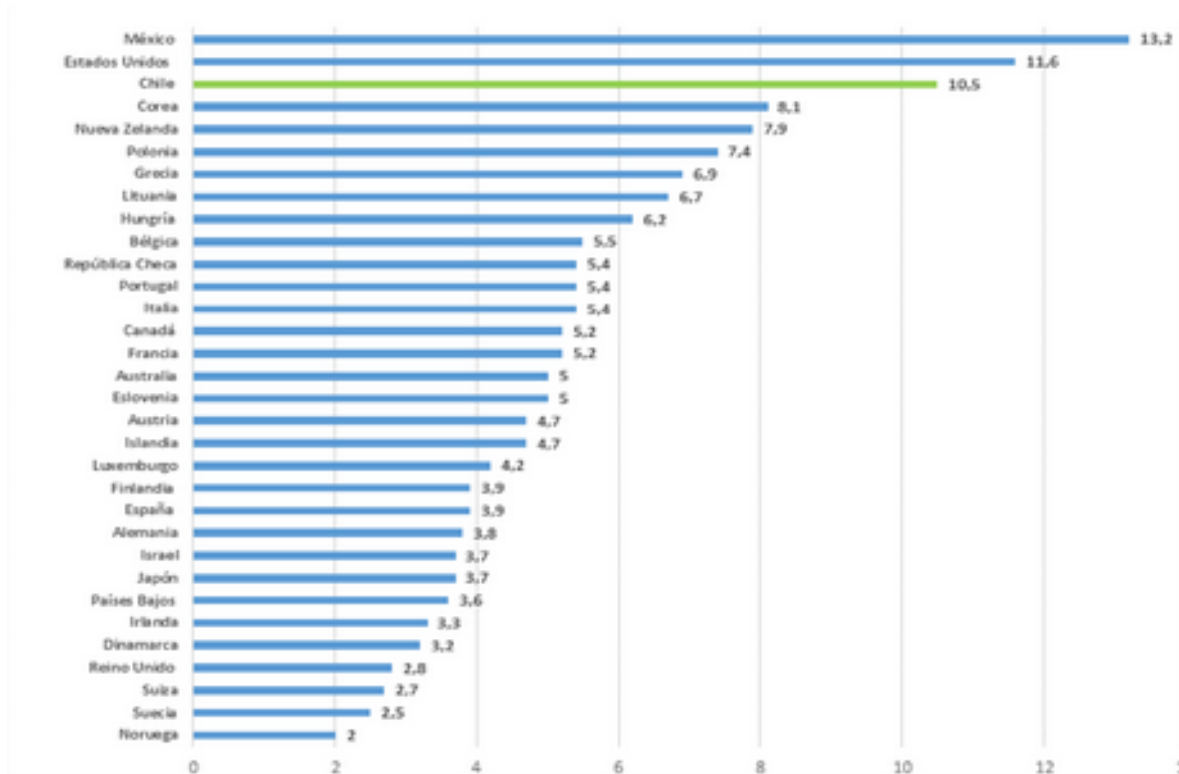
Diferenciación exceso velocidad urbano/interurbano: Del mismo modo, debe evaluarse la necesidad de establecer criterios diferenciados para la sanción por exceso, según éste ocurra en vías urbanas e interurbanas, de conformidad a las estadísticas que manejan los organismos competentes. Al respecto, han tenido a la vista el caso del Código Penal español, que en su artículo 379, sanciona la conducción a velocidad superior en 60 u 80 km/s, en vía urbana e interurbana, respectivamente.

Viabilidad sancionatoria: Asimismo, le parece pertinente considerar si se contará con los mecanismos necesarios para que los agentes del tránsito puedan fiscalizar y denunciar el incumplimiento de la prohibición, de manera que la ley no padezca de ineficacia una vez que entre en vigencia.

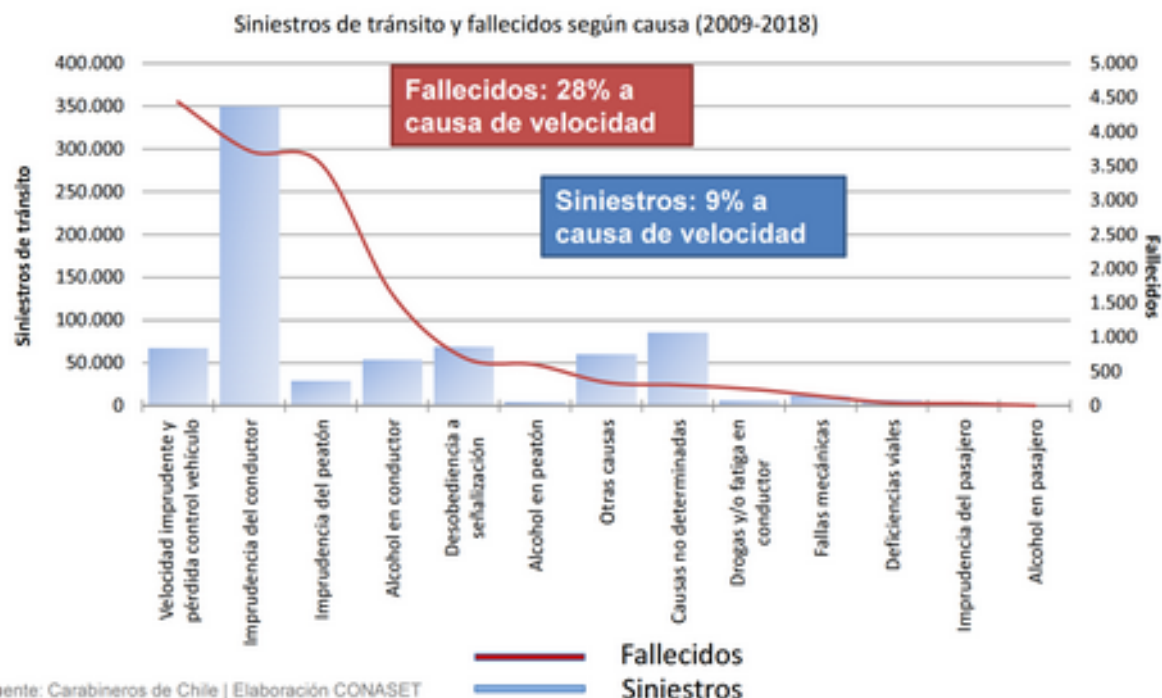
La señora Johanna Vollrath, Secretaria Ejecutiva, de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), explica que nuestro país con 18.751.405 de habitantes, un parque automotriz de 5.498.895 de vehículos, en el año 2018 ocurrieron 89.311 siniestros de accidentes, falleciendo 1.507 personas y lesionados 57.939. Acota que los siniestros viales en Chile son la primera causa de muerte externa de niños entre 1 y 14 años y jóvenes.

Añade que el 51% de los fallecidos son usuarios vulnerables, el costo de los accidentes fueron el 2.1% del PIB en el 2018.

A continuación muestra un cuadro comparativo con los miembros de la OCDE de fallecidos por cada 100.000 habitantes.

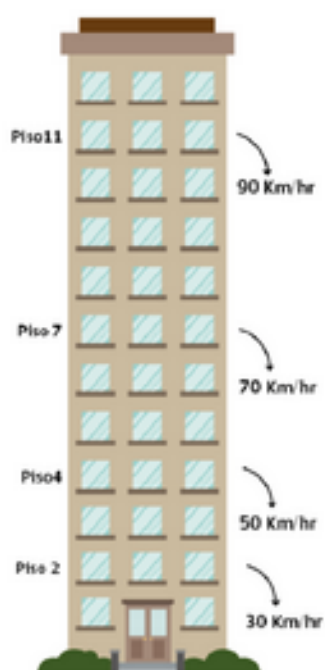


Luego expone un cuadro donde se muestra que la principal causa de muerte a nivel nacional es la velocidad.

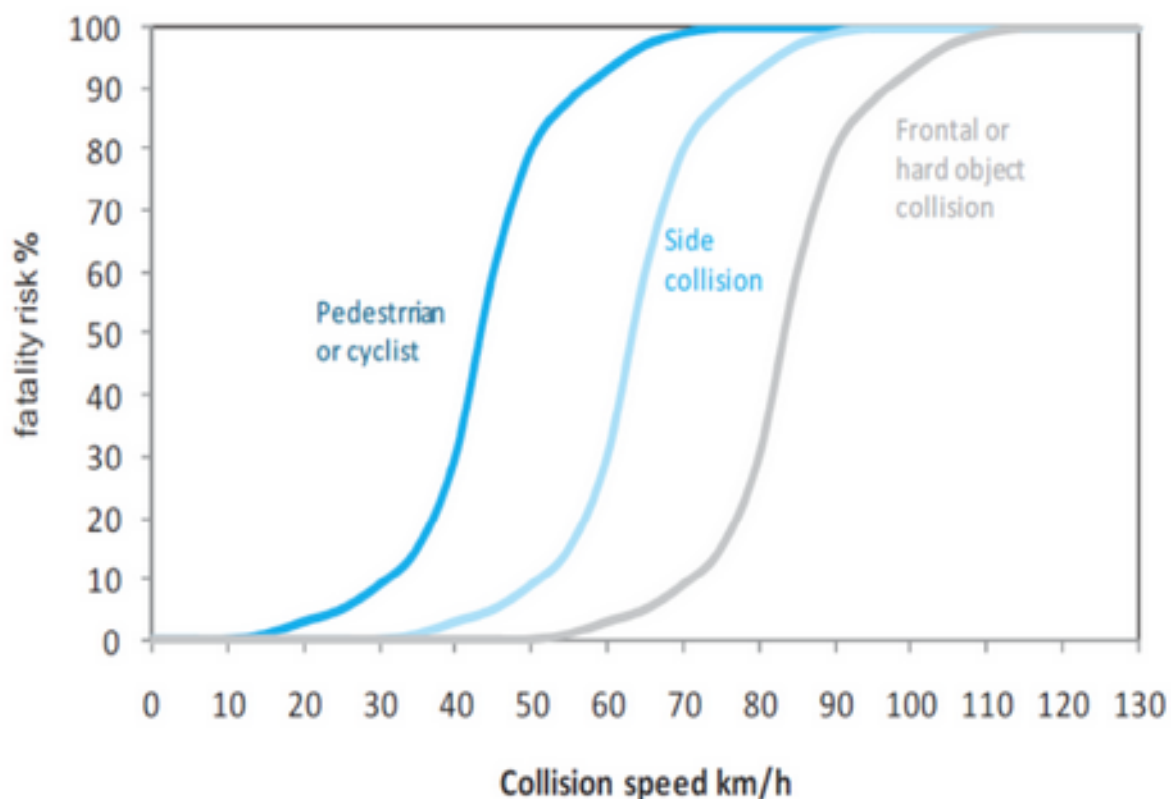


Comenta sobre la equivalencia de un choque frontal, a mayor velocidad aumentan los riesgos de lesiones graves y muerte en caso de siniestro.

La Relación entre la Velocidad de Impacto y el Riesgo de Fatalidad para distintos tipos de Siniestros.



Las probabilidades de supervivencia se reducen drásticamente después de velocidades mayores a:
Peatón o ciclista: 30 km/h Pasajero impacto lateral*: 50 km/h Pasajero impacto frontal*: 70 km/h



Sanciones por exceso de velocidad - Chile

	GRAVÍSIMA	GRAVE	MENOS GRAVE
INFRACCIÓN	Exceder en más de 20 km/h el límite máximo de velocidad.	Exceder de 11 a 20 km/h el límite máximo de velocidad.	Exceder hasta en 10 km/h el límite máximo de velocidad.
MULTA	1.5 a 3 UTM y suspensión de la licencia de conductor de 5 hasta 45 días	1 a 1.5 UTM	0.5 a 1 UTM

Comenta que no se diferencia el exceso de velocidad “excesivo”. Actualmente, en caso de lesiones o muerte, el exceso de velocidad está tipificado como un cuasidelito.

Sanciones por exceso de velocidad - Francia

Velocidad sobre el límite	Meno de 20 km/h	De 20 a 29 km/h	De 30 a 39 km/h	De 40 a 49 km/h	≥50 km/h	Reincidencia ≥ 50 km/h dentro de 3 años
Sanciones	135 Euros* 1 puntos	135 Euros 2 puntos	135 Euros 3 puntos Suspensión de licencia por 3 años	135 Euros 4 puntos Suspensión de licencia por 3 años Comiso del vehículo	1.500 Euros 6 puntos Suspensión de licencia por 3 años Comiso del vehículo	3.750 Euros 6 puntos Suspensión de licencia por 3 años Comiso del vehículo Penas de tres meses de cárcel

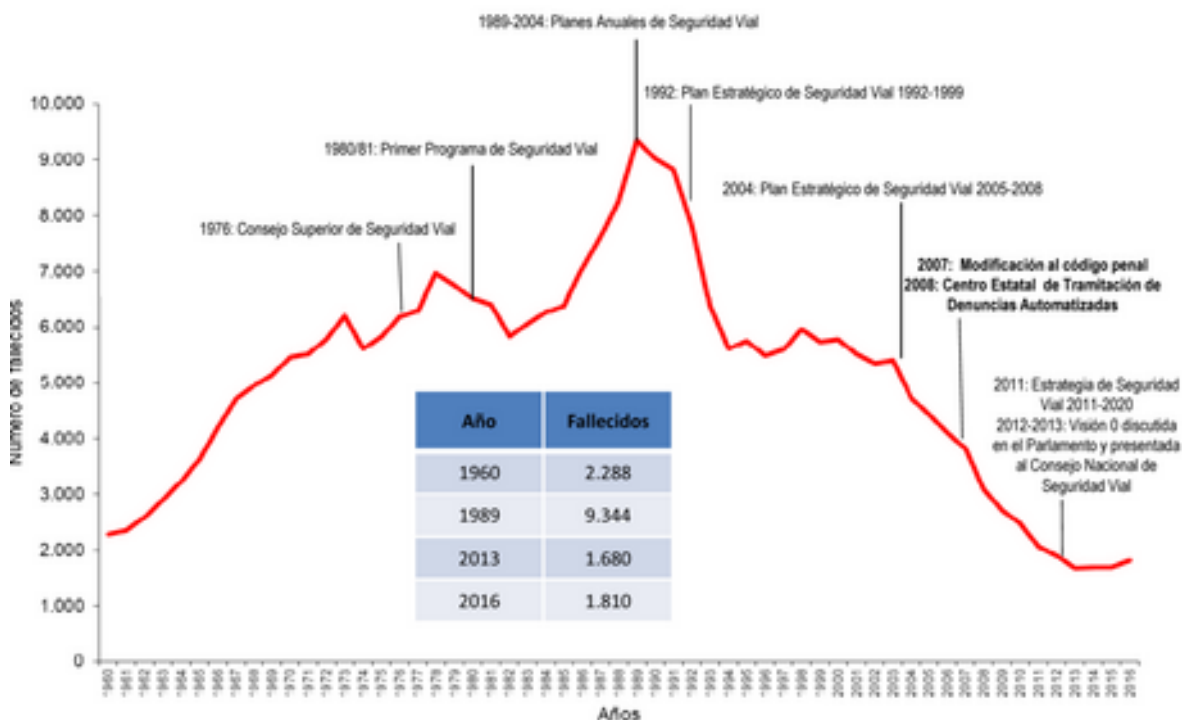
Sanciones por exceso de velocidad – España



El artículo 379 del Código Penal establece que «el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en **60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana** a la permitida reglamentariamente, será castigado con **la pena de prisión de tres a seis meses** o a la de multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, a la de **privación del derecho a conducir** vehículos a motor y ciclomotores por **tiempo superior a uno y hasta cuatro años**».

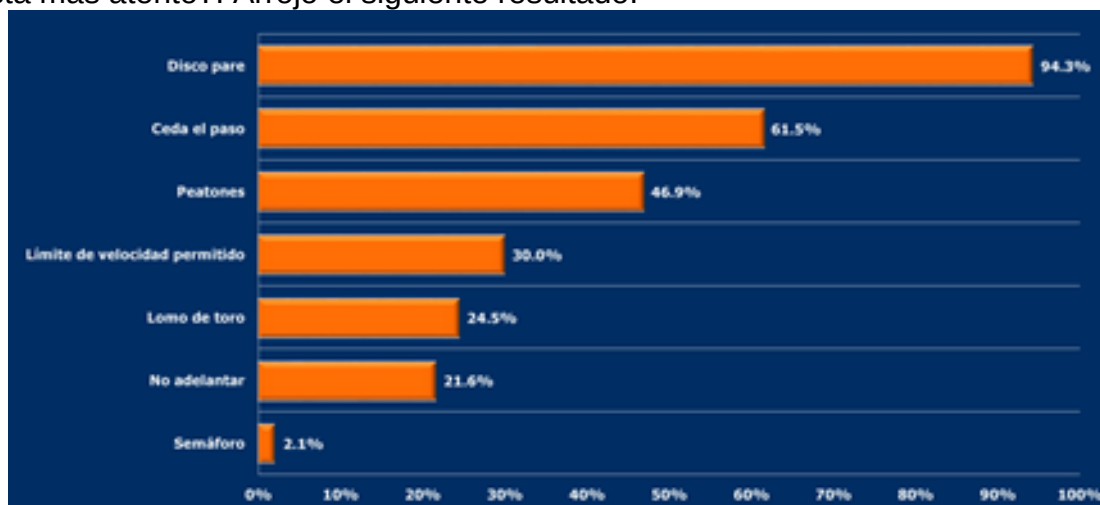
España

Impacto de la Gestión de la seguridad vial -



El señor Alberto Escobar de Automóvil Club de Chile, quien basa su exposición en encuestas realizadas en Santiago.

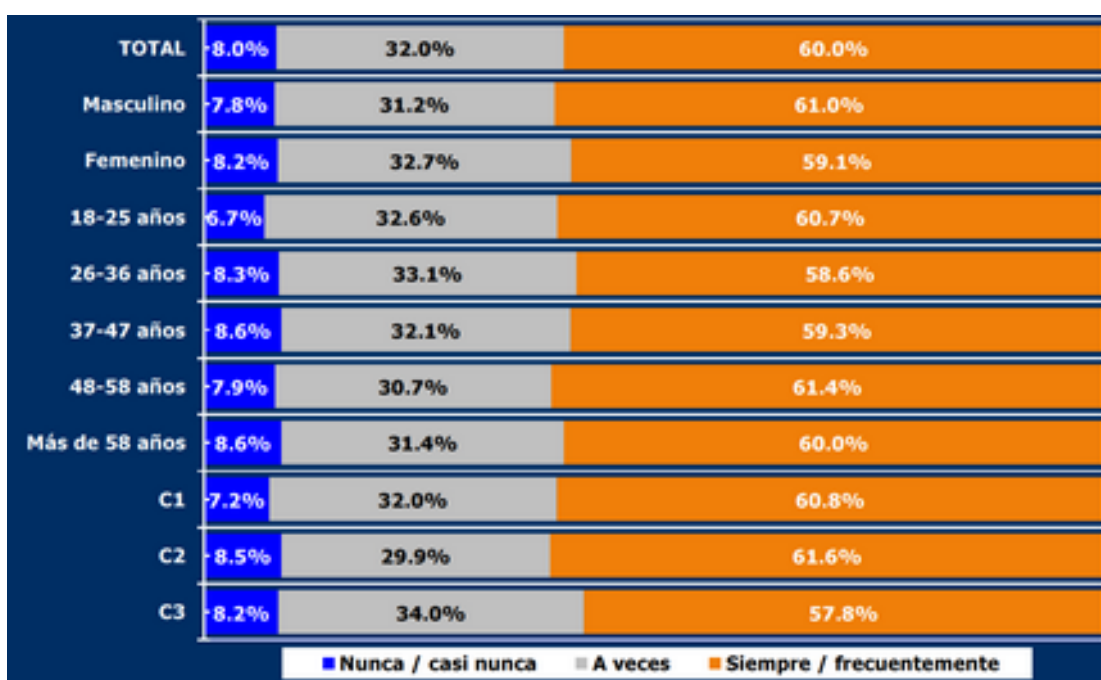
Dice que consultaron lo siguiente: cuando usted conduce en calles o carreteras, ¿a cuál de las siguientes señalizaciones está más atento?. Arrojo el siguiente resultado.



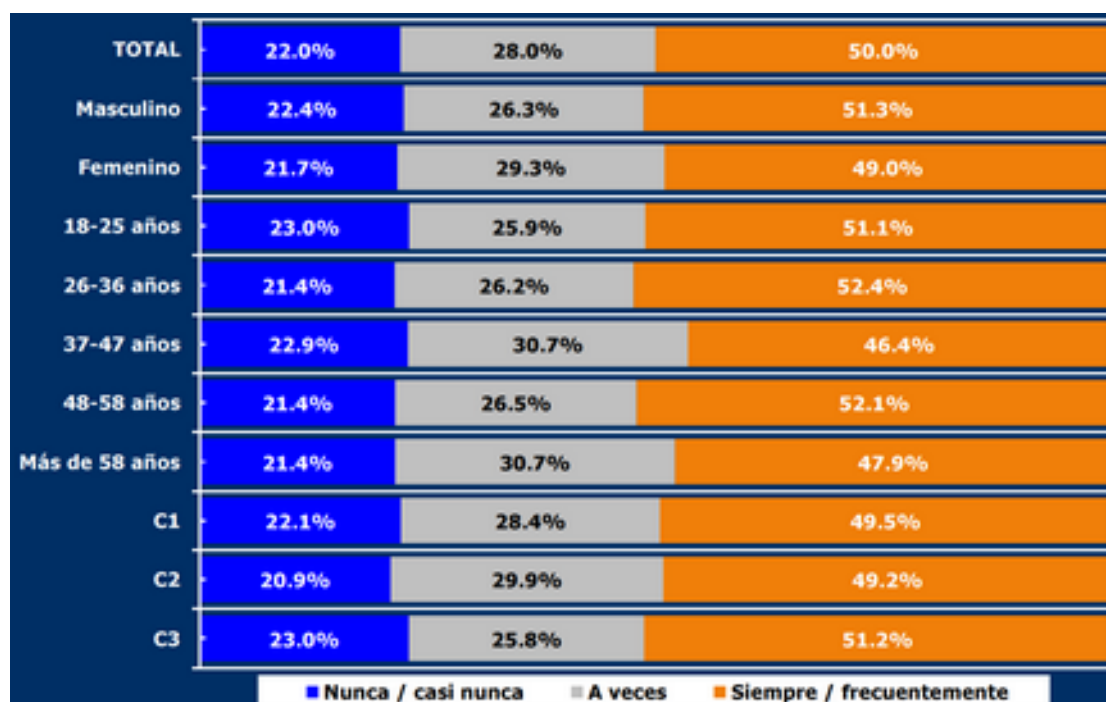
Cuando usted conduce en calles o carreteras, ¿a cuál de las siguientes señalizaciones está más atento?

	Sexo Entrevistado		Edad Entrevistado			Nivel Socioeconomico			Total
	Masculino	Femenino	18 - 30 años	31 - 50 años	Más de 50 años	C1	C2	C3	
Disco Pare	95,1%	93,5%	91,7%	95,6%	95,8%	93,8%	95,6%	93,9%	94,3%
Ceda El Paso	57,0%	66,0%	65,2%	60,5%	57,6%	63,0%	60,0%	61,3%	61,5%
Peatones	47,9%	45,8%	50,3%	43,0%	49,2%	51,2%	41,5%	47,0%	46,9%
Límites de velocidad permitido	31,3%	28,6%	24,3%	32,0%	34,7%	30,9%	27,4%	30,9%	30,0%
Lomo de Toro	24,5%	24,4%	22,1%	27,2%	22,9%	25,3%	23,7%	24,3%	24,5%
No Adelantar	22,3%	21,0%	18,8%	25,0%	19,5%	14,8%	26,7%	23,5%	21,6%
Semáforo	1,5%	2,7%	2,2%	1,8%	2,5%	0,6%	2,2%	3,0%	2,1%

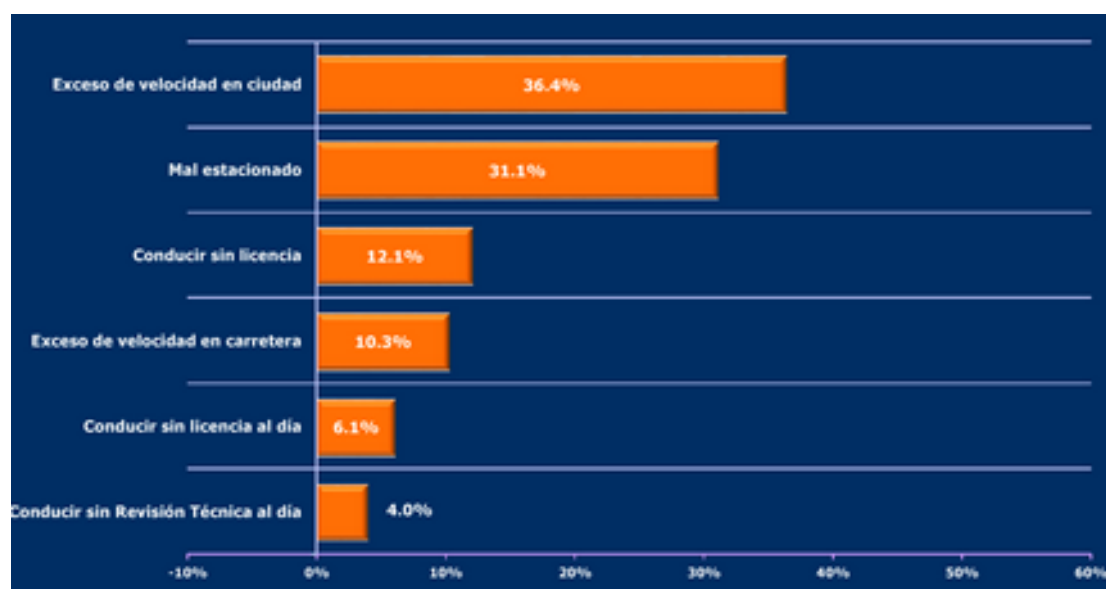
Otra consulta fue ¿con qué frecuencia sobrepasa el límite de velocidad en la ciudad?



Asimismo, se consultó ¿con qué frecuencia sobrepasa el límite de velocidad en la carretera?



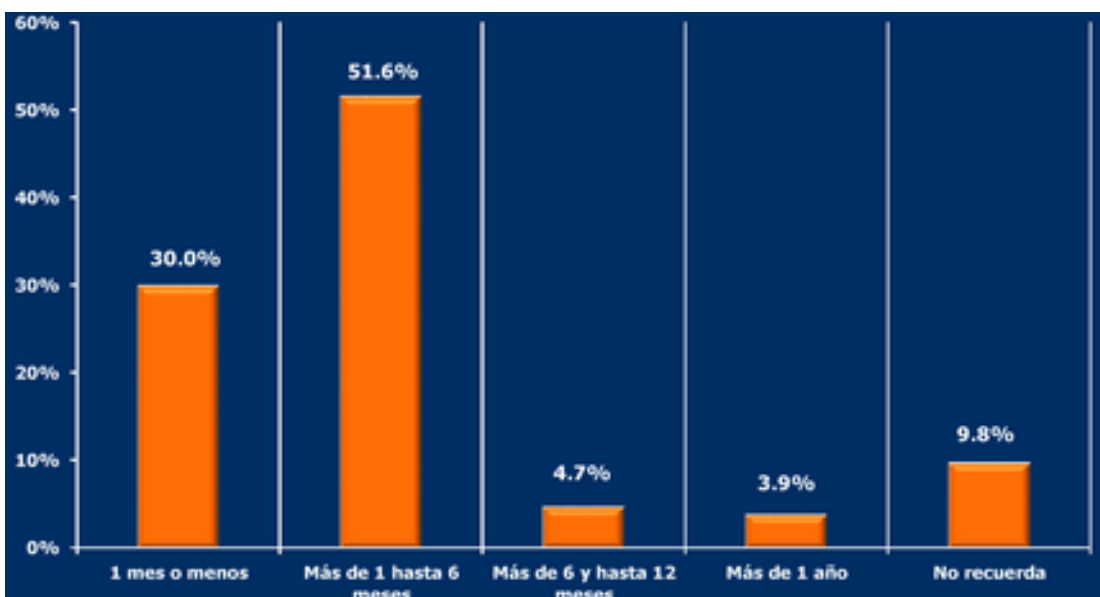
¿El último parte por infracción que usted tuvo, fue por...?



¿El último parte por infracción que usted tuvo, fue por...?

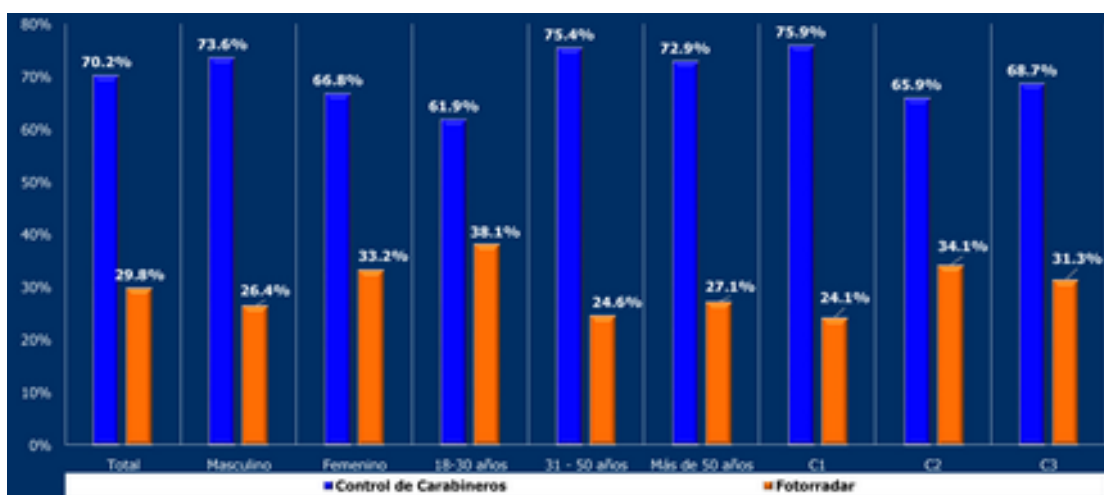
	Sexo Entrevistado		Edad Entrevistado					Nivel Socioeconomico			Total
	Masculino	Femenino	18 - 25 años	26 - 36 años	37 - 47 años	48 - 58 años	59 a 65 años	C1	C2	C3	
Exceso de velocidad en ciudad	37,0%	35,7%	40,7%	37,9%	35,0%	31,4%	36,4%	39,6%	30,3%	38,9%	36,3%
Mal Estacionado	29,9%	32,1%	28,9%	23,4%	34,3%	32,9%	36,4%	25,7%	32,5%	34,8%	31,1%
Conducir sin licencia	11,7%	12,5%	8,9%	13,8%	7,9%	17,1%	12,9%	15,8%	12,8%	8,2%	12,1%
Exceso de velocidad en carretera	11,0%	9,7%	14,1%	6,2%	9,3%	13,6%	8,6%	10,8%	11,1%	9,0%	10,3%
Conducir sin licencia al día	4,5%	7,4%	3,0%	16,6%	2,9%	4,3%	3,6%	3,6%	8,5%	6,1%	6,1%
Conducir sin Revisión Técnica al día	5,8%	2,6%	4,4%	2,1%	10,7%	0,7%	2,1%	4,5%	4,7%	2,9%	4,0%

¿Hace cuánto tiempo le cursaron el parte?

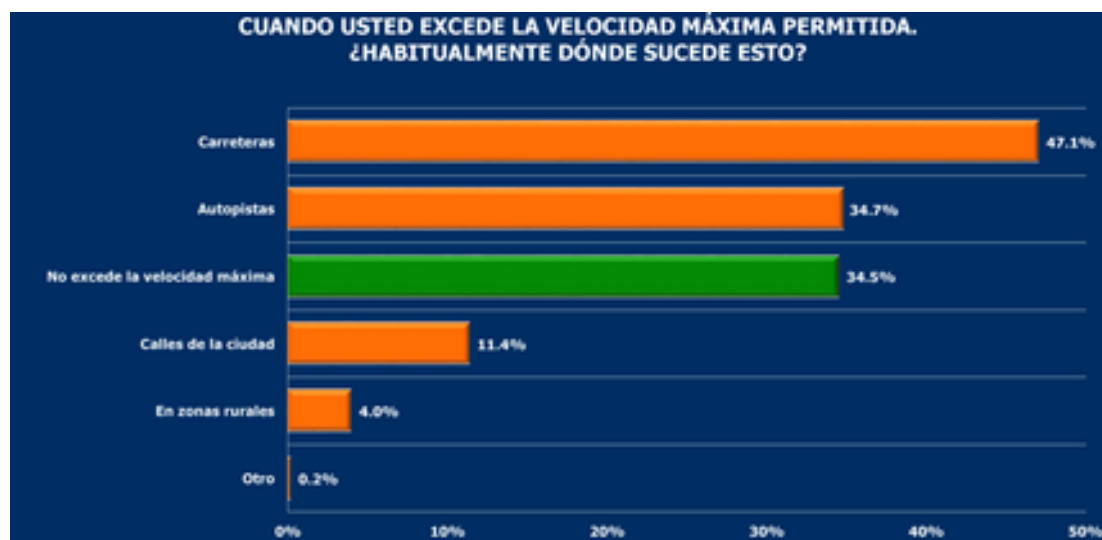


	Sexo Entrevistado		Edad Entrevistado					Nivel Socioeconomico			Total
	Masculino	Femenino	18 - 25 años	26 - 36 años	37 - 47 años	48 - 58 años	59 a 65 años	C1	C2	C3	
1 mes o menos	28,9%	30,9%	37,8%	29,7%	28,6%	24,3%	30,0%	32,5%	30,3%	27,0%	30,0%
Más de 1 mes hasta 6 meses	55,8%	48,2%	62,2%	53,1%	50,0%	50,0%	42,9%	46,8%	53,8%	53,7%	51,6%
Más de 6 meses hasta 12 meses	2,6%	6,4%		6,9%	6,4%	6,4%	3,6%	5,4%	4,3%	4,5%	4,7%
Más de 1 año	5,2%	2,8%		2,1%	0,7%	5,0%	11,4%	3,2%	5,1%	3,3%	3,9%
No recuerda	7,5%	11,7%		8,3%	14,3%	14,3%	12,1%	11,7%	6,4%	11,5%	9,9%

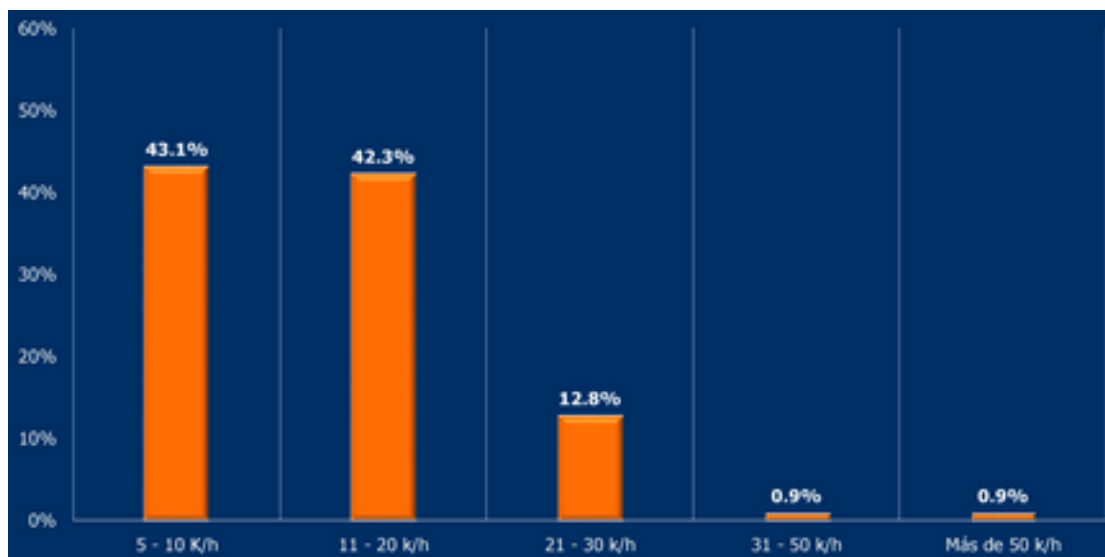
Respecto al control de velocidad, ¿cuál sistema de fiscalización considera que es más objetivo y transparente para los automovilistas?



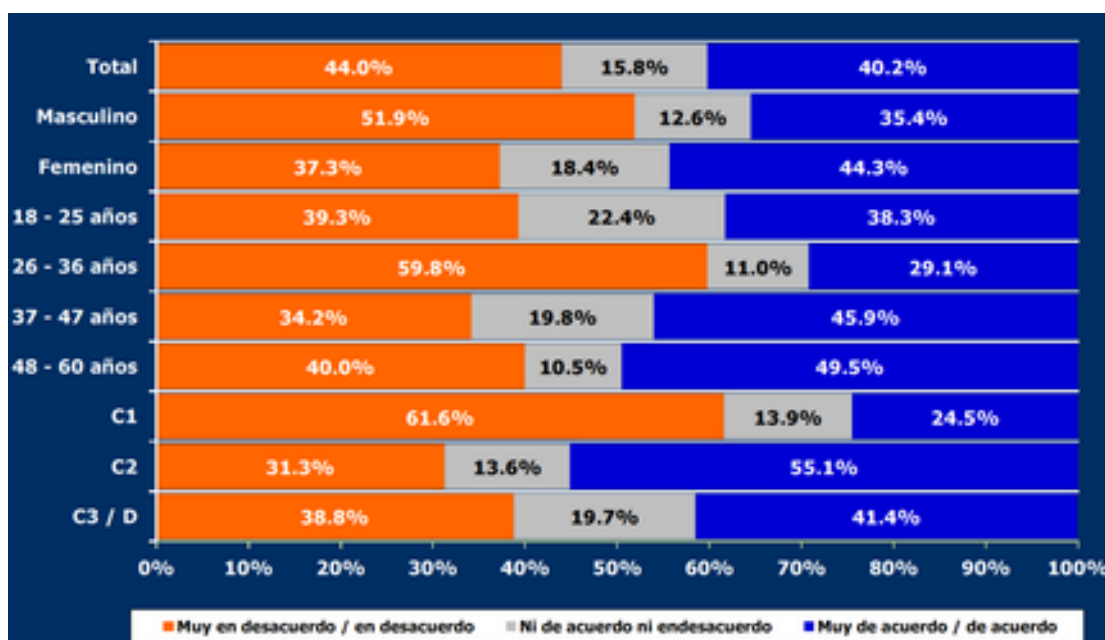
permitida. Cuando usted excede la velocidad máxima
¿Habitualmente dónde sucede esto?



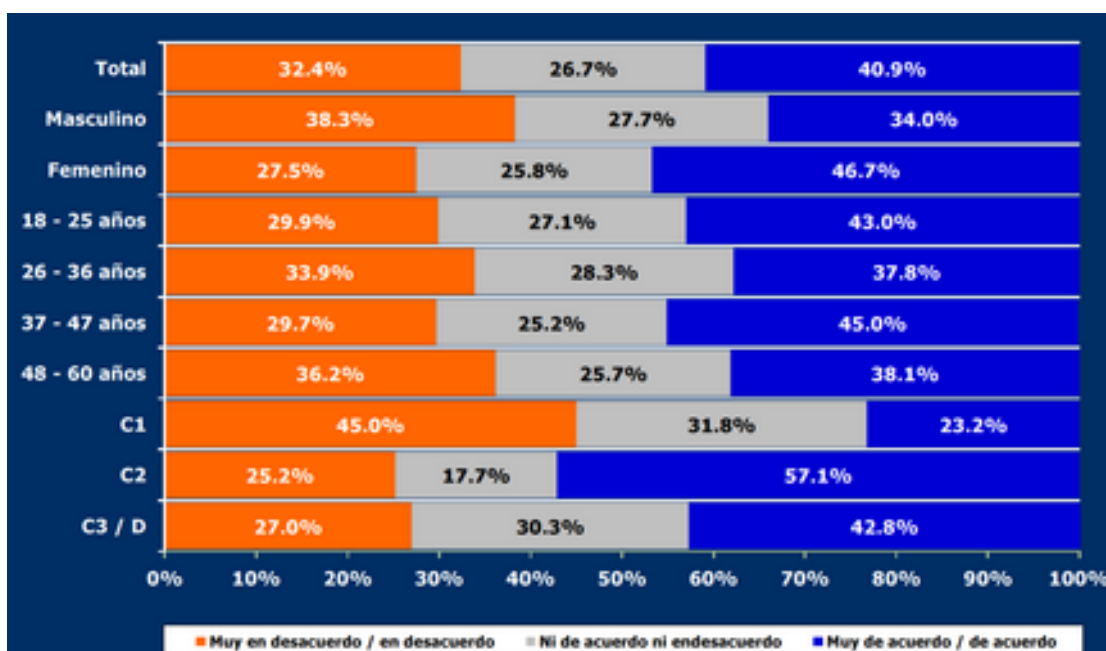
aproximadamente, Cuando excede la velocidad máxima,
¿En cuántos km/hrs lo hace?



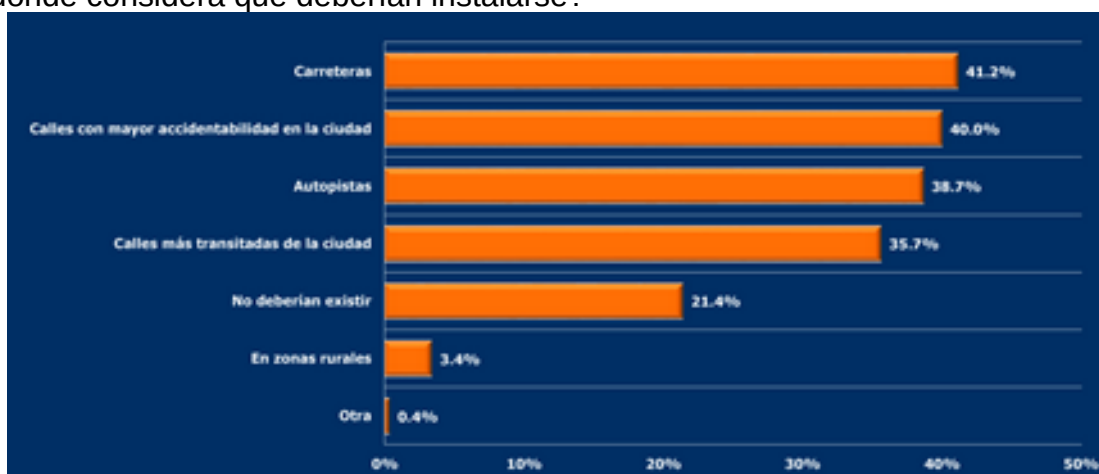
Sostiene que se estudiando la posibilidad de reinstalar el sistema de fotorradars, para cursar infracciones por exceso de velocidad en los sectores de la ciudad donde hay mayores accidentes y estos no serían administrados por los municipios para evitar que se usen como fuente de recaudación. Por lo que se consultó su grado de acuerdo/desacuerdo con lo siguiente:



Que se reinstalen pero que no sean administrados por el municipio.



Respecto a la ubicación de los fotorradares, ¿dónde considera que deberían instalarse?



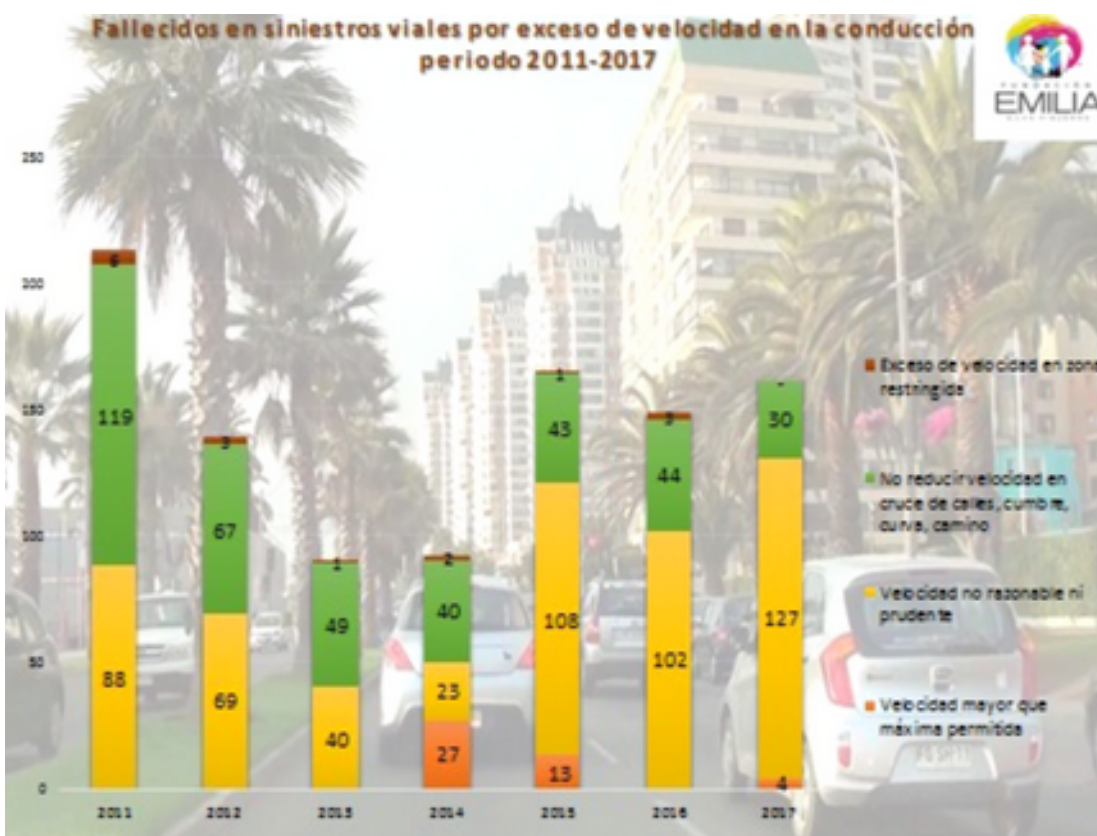
	Sexo Entrevistado		Edad Entrevistado			Nivel Socioeconomico			Total
	Masculino	Femenino	18 - 30 años	31 - 50 años	Más de 50 años	C1	C2	C3	
Carreteras	38,1%	44,3%	46,4%	37,7%	39,8%	43,2%	41,5%	39,6%	41,2%
Calles con mayor accidentabilidad en la ciudad	36,2%	43,9%	39,8%	41,2%	38,1%	32,1%	40,7%	45,2%	40,0%
Autopistas	34,0%	43,5%	43,6%	37,3%	33,9%	50,0%	30,4%	35,7%	38,7%
Calles más transitadas en la ciudad	38,9%	32,4%	39,8%	33,3%	33,9%	32,7%	31,1%	40,4%	35,7%
No deberían existir	24,2%	18,7%	17,7%	22,4%	25,4%	14,8%	30,4%	20,9%	21,4%
En zonas rurales	2,3%	4,6%	2,8%	2,6%	5,9%	1,2%	5,9%	3,5%	3,4%
Otras	0,4%	0,4%	1,1%			0,6%		0,4%	0,4%

La señora Carolina Figueroa Fundación Emilia Silva, explica que la teoría de la prevención general negativa o

intimidatoria sostiene que la función de la pena es la motivación general (al conjunto de la sociedad) hacia la no realización de la conducta por medio de la amenaza de una sanción grave si se realiza la misma.

Aclara que “una ley no podrá ejercer influencia disuasoria sobre un criminal en potencia si éste no conoce su existencia”

A continuación muestra una comparación entre los muertos por homicidio y fallecidos por siniestros viales.



Recuerda que las sanciones en Chile, al exceder en más de 20 km/hr el límite máximo de velocidad, se le computa una multa asociada: 1,5 a 3 UTM.

Además, conlleva una suspensión de la licencia de conductor desde 5 hasta 45 días.

Dice que en España la sanción la prescribe el siguiente artículo:

Artículo 379.1: "El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años."

Señala que el Delito de Conducción Temeraria del art. 380 CP. Supuesto contemplado en el art. 380.2 CP "la conducción en la que concurren, aisladamente consideradas, las conductas de los tipos de los arts. 379.1 y 379.2 inciso 2 CP, pero no excluye otras modalidades que, suponen una vulneración patente y grave de las más elementales reglas del tráfico vial."

Explica que el proyecto de ley tiene por finalidad establecer un aumento en las sanciones aplicables a los conductores que excediendo los límites de velocidad permitidos, provoquen accidentes con graves consecuencias a la integridad y vida de las personas. En este sentido se establece un alza en la punibilidad atendido el criterio vigente en el artículo 490 del Código Penal, y se establece una norma con idénticas penas a las establecidas por la ley Núm. 20.770.

"Artículo 196 quáter.- Los que excedieren la velocidad en más de 50 kilómetros por hora, por sobre el límite máximo de velocidad establecido en los artículos 145 y 146, no se les aplicará la pena en su límite mínimo".

Da otro ejemplo en la legislación Argentina que dice: "conduciendo en exceso de velocidad de más de 30 km. por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho", "Un parámetro de velocidad que evita, no solo la posibilidad de interpretaciones contradictorias, sino que facilita la prueba en los procesos judiciales y produce, naturalmente, una descongestión del sistema penal" 30 km/hr.

Dice que hay evidencia considerable de estudios de conducción tanto reales como simulados que indican que la marihuana puede afectar negativamente a la atención de un conductor, la percepción del tiempo y la velocidad.

Hace presente que otras drogas comúnmente implicadas en los accidentes por velocidad incluyen los opiáceos, las anfetaminas, las benzodiazepinas y la cocaína. Por ejemplo, en un estudio realizado en el 2003 de conductores lesionados gravemente que ingresaron a un centro de traumatología de Maryland, había drogas que no eran alcohol presentes en más de la mitad de los casos.

Éstas incluyeron la marihuana (el 26.9 por ciento), la cocaína (el 11.6 por ciento), las benzodiazepinas (el 11.2 por ciento), y los opiáceos y otros medicamentos de prescripción (10.2 por ciento).

La señora Gabriela Rosende, ex Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Indica que producto del exceso de velocidad 5 chilenos fallecen al día. Se constituye como la primera causa de muerte en niños de 0 a 14 años y la segunda causa de muerte en jóvenes entre 15 a 29 años.

Informa que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el costo social de los accidentes de tránsito representa el 2% del Producto Interno Bruto (PIB).

Presenta un gráfico con la evolución de los accidentes de tránsito por velocidad inadecuada en zonas urbanas.

Declara que Chile se encuentra en el último lugar de la OCDE en materia de fallecimiento de peatones.

Respecto al impacto de la velocidad en los accidentes presentó la siguiente imagen.

Advierte que a mayor velocidad aumentan los riesgos de lesiones graves y muerte en caso de accidentes.

Presenta una imagen que da cuenta de la equivalencia de un choque frontal con la caída de un edificio.

Respecto a la relación entre velocidad y lesiones y muertes, presenta la siguiente diapositiva.

Informa que se realizó un estudio de la velocidad entre los años 2014 y 2015, a través de un análisis de 50 puntos de medición en zonas urbanas e interurbanas.

Explica que se trata de mediciones de velocidad continua, esto es, 24 horas los 7 días de la semana con un 100% de captación en cada punto.

Declara que se analizaron un total de tres millones de registros de velocidad.

En relación a la experiencia internacional en estas materias señala los siguientes ejemplos:

a) Francia: Desde 2003 a 2010 ha salvado más de 14.000 vidas, con un 78% de reducción en accidentes de alta velocidad.

b) España: Desde 2005 a 2010 se han salvado más de 5.400 vidas, con un 42% de reducción en accidentes de alta velocidad.

c) México: Desde 2006 a 2010 hubo reducción del 13% de las víctimas fatales por accidentes de tránsito.

Finalmente explica que existe una proliferación mundial en el uso de cámaras de detección de infracciones.

Advierte que hay una relación inversa entre el número de cámaras y el número de muertos por siniestros de tránsito.

En relación a este punto, presenta un diagrama de la relación entre las cámaras de tráfico por cada 1.000 kilómetros de carretera y los fallecidos en siniestros de tránsito al año.

El Coronel Jorge Valenzuela, Prefecto de la Sección de Investigación de Accidentes del Tránsito (SIAT) Santiago, aclara que en el país no existe un límite máximo ni mínimo permitido de velocidad.

Informa que la ley de tránsito dispone en su artículo 144 que:

“Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles.

En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes.”.

Por su parte el artículo 145 prescribe que cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, se deben respetar límites máximos de velocidad que la misma norma fija dependiendo si es zona urbana o rural; tipo de vehículo, etc.

Precisa que los accidentes de tránsito son multifactoriales, no es una sola variable la que incide en la producción de un accidente de tránsito o siniestro vial. La velocidad es uno de los factores que inciden en la producción de este tipo de siniestro.

Explica que para que en un accidente de tránsito se pueda determinar que la causa fue el exceso de velocidad la SIAT debe constituirse en el sitio del suceso y analizarlo. Una de las formas de constatar el exceso de velocidad es a través de las huellas de frenado en el sitio. Otro medio son los pódicos de las autopistas concesionadas, pero sólo son referencia ya que no son una forma oficial de medir velocidad.

Hizo presente que la SIAT no concurre a todos los accidentes que ocurren, y en algunos aunque concurra al sitio del suceso, no hay posibilidad de levantar pruebas del exceso de velocidad.

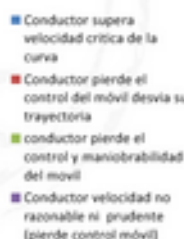
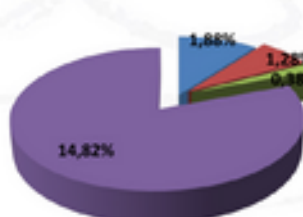
Observa que en el caso de los atropellos podría ser posible determinar la velocidad por el impacto en el peatón.

Advierte que la SIAT investiga aproximadamente un 5% del total de los accidentes ocurridos en el país.

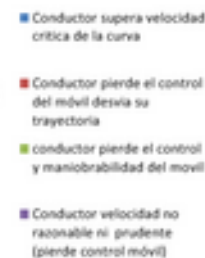
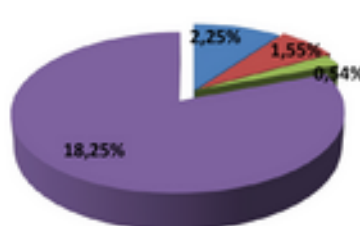
RESUMEN ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS POR LAS SIAT A NIVEL NACIONAL AÑO 2018 TOTAL 1329 ACC. TTO. CON LESIONADOS GRAVES Y 1868 TOTAL TOTAL DE LESIONADOS GRAVES

CAUSA BASAL	ACC. TTO. LES. GRAVES	%	TOTAL DE LESIONADOS GRAVES EN LOS ACC. TTO.	%
Conductor supera velocidad crítica de la curva	25	1,88	42	2,25
Conductor pierde el control del móvil desvía su trayectoria	17	1,28	29	1,55
conductor pierde el control y maniobrabilidad del móvil	5	0,38	10	0,54
Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)	197	14,82	341	18,25
Total general	244	18,36	422	22,59

RESUMEN ACC. TTO. NIVEL NACIONAL CON LESIONADOS GRAVES AÑO 2018



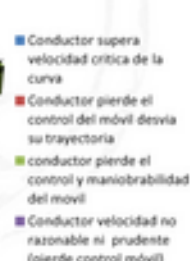
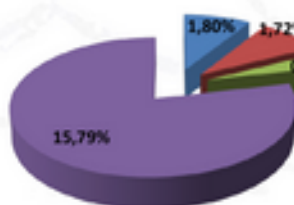
RESUMEN TOTAL DE LESIONADOS GRAVES EN LOS ACC. TTO. AÑO 2018



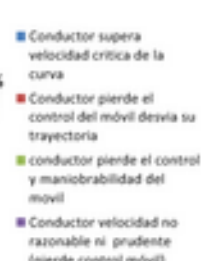
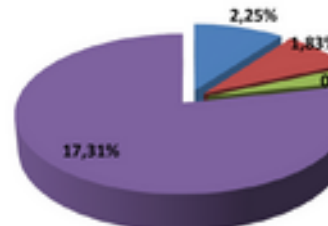
RESUMEN ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS POR LAS SIAT A NIVEL NACIONAL AÑO 2018 TOTAL 1279 ACC. TTO. CON FALLECIDOS Y 1421 TOTAL TOTAL DE FALLECIDOS

CAUSA BASAL	ACC. TTO. CON FALLECIDOS	%	TOTAL DE FALLECIDOS EN LOS ACC. TTO.	%
Conductor supera velocidad crítica de la curva	23	1,80	32	2,25
Conductor pierde el control del móvil desvía su trayectoria	22	1,72	26	1,83
conductor pierde el control y maniobrabilidad del móvil	10	0,78	10	0,70
Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)	202	15,79	246	17,31
Total general	257	20,09	314	22,10

RESUMEN ACC. TTO. NIVEL NACIONAL CON FALLECIDOS AÑO 2018



RESUMEN TOTAL DE MUERTOS EN LOS ACC. TTO. AÑO 2018



ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS REGIÓN METROPOLITANA AÑO 2018.
TOTAL 325 ACC. TTO. CON PERSONAS FALLECIDAS Y
464 ACC. TTO. CON PERSONAL LESIONADAS GRAVES

CAUSA BASAL	ACC. TTO. C/FALLECIDOS	%	ACC. TTO. LES. GRAVES	%
<i>Conductor supera velocidad crítica de la curva</i>	5	1,54	2	0,43
<i>Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)</i>	32	9,85	37	7,97
<i>Total general</i>	37	11,38	39	8,41

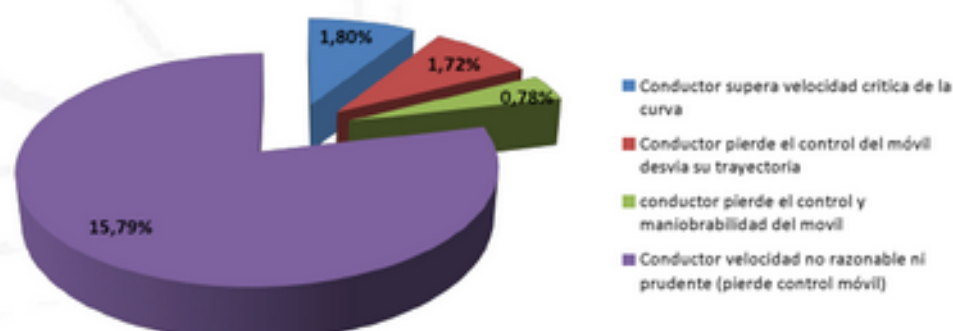
ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS EN LAS SIAT REGIONALES AÑO 2018.
TOTAL 954 ACC. TTO. CON PERSONAS FALLECIDAS Y
865 ACC. TTO. CON PERSONAL LESIONADAS GRAVES

CAUSA BASAL	ACC. TTO. C/FALLECIDOS	%	ACC. TTO. LES. GRAVES	%
<i>Conductor supera velocidad crítica de la curva</i>	18	1,89	23	2,66
<i>Conductor pierde el control del móvil desvía su trayectoria</i>	22	2,31	17	1,97
<i>Conductor pierde el control y maniobrabilidad del móvil</i>	10	1,05	5	0,58
<i>Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)</i>	170	17,82	160	18,50
<i>Total general</i>	220	23,06	205	23,70

RESUMEN ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS POR LAS SIAT A NIVEL NACIONAL AÑO 2018
TOTAL 1279 ACC. TTO. CON FALLECIDOS

CAUSA BASAL	ACC. TTO. C/FALLECIDOS	%
Conductor supera velocidad crítica de la curva	23	1,80
Conductor pierde el control del móvil desvía su trayectoria	22	1,72
conductor pierde el control y maniobrabilidad del móvil	10	0,78
Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)	202	15,79
Total general	257	20,09

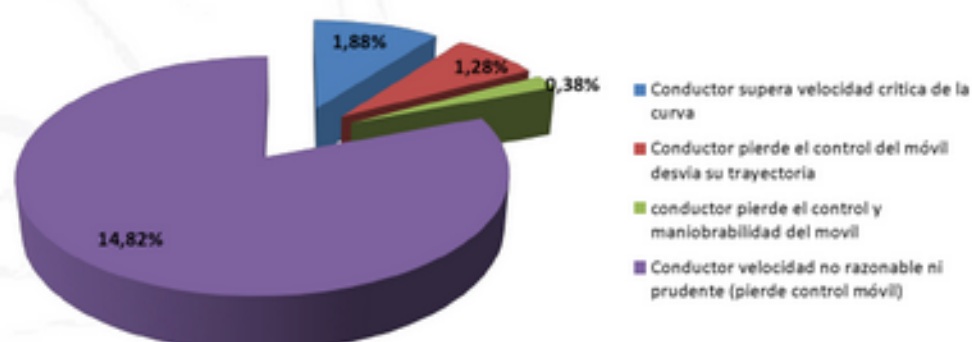
RESUMEN ACC. TTO. NIVEL NACIONAL CON FALLECIDOS AÑO 2018



RESUMEN ACCIDENTES EN EL TRANSITO INVESTIGADOS POR LAS SIAT A NIVEL NACIONAL AÑO 2018
TOTAL 1329 ACC. TTO. CON LESIONADOS GRAVES

CAUSA BASAL	ACC. TTO. LES. GRAVES	%
Conductor supera velocidad crítica de la curva	25	1,88
Conductor pierde el control del móvil desvía su trayectoria	17	1,28
conductor pierde el control y maniobrabilidad del móvil	5	0,38
Conductor velocidad no razonable ni prudente (pierde control móvil)	197	14,82
Total general	244	18,36

RESUMEN ACC. TTO. NIVEL NACIONAL CON LESIONADOS GRAVES AÑO 2018



El señor René Verdejo Barraza, Encargado de Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas, informa que en el diseño de la infraestructura vial se tienen en consideración diversos factores tales como tipos de rutas (caminos o autopistas); velocidad de proyecto; velocidad específica; velocidad de operación; estándar asociado y equipamiento de seguridad vial.

Respecto a la señalización explica que es de mayor tamaño mientras mayor es la velocidad máxima permitida.

Expuso que cuando el diseño es sobrepasado por la velocidad de los conductores, se aplican medidas puntuales para mejorar la adherencia.

Señala que los sistemas de contención dependen de la velocidad y tipo de vehículo que circula el camino.

Sobre el campo visual de un conductor, presenta una imagen que da cuenta de su disminución mientras mayor sea la velocidad.

En cuanto al riesgo de conducir a exceso de velocidad, manifestó que éste riesgo aumenta significativamente a medida que la velocidad es mayor.

Expuso dos casos:

Conductor 1: conduce a 70 km/h en zona de 50 km/h.

Conductor 2: conduce a 140 en zona de 120 km/h.

En ambos casos se supera la velocidad máxima permitida en 20 Km/h. Sin embargo, en el segundo caso la velocidad se duplica pero la energía es 3 veces superior que en el caso anterior.

Advierte que la velocidad de circulación inadecuada está presente en gran parte de los accidentes de tránsito. Otros países, como el caso de España lograron reducir a la mitad la cantidad de fatalidades con el control de tres aspectos: velocidad, alcohol y cinturón. Esta reducción se logra gracias a una fuerte fiscalización y mejorando la educación vial.

Expuso el ejemplo del Liceo Técnico de Valdivia que hace 4 años tiene como asignatura la seguridad de tránsito.

Advierte que los niveles de las carreteras son una de las causas de los accidentes en este país.

Informa que en Chile el 38% de los fallecidos en accidentes de tránsito fueron peatones, 37% conductores de automóviles y 7% ciclistas. En la mayoría de los casos los peatones fallecidos tuvieron una conducta vial inapropiada.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en las iniciativas boletines números 12.065-15 y 10.109-15 (refundidas), la señora diputada y los señores Diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia, según se indicara en las constancias previas. Se estimó que urge regular esta práctica nociva de realizar carreras en vías urbanas o interurbanas, imprimiendo a los automóviles altas velocidades -incluso superiores a 200 kilómetros por hora-, sin contar con ningún sistema de seguridad para quien conduce, ni tratándose de las vías por donde se desplaza y quienes concurren como espectadores; y, por cierto, para los demás automovilistas que transitan por el lugar respetando los límites máximos de velocidad.

Por ello, tal conducta, esto es, conducir un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas, se propone que sea un acto punible, sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, aun cuando no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves; reputándose leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

Además, si a consecuencia de esta conducción se causaren lesiones menos graves o graves, los integrantes de la Comisión se manifestaron contestes en cuanto a que se sancionara con la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales.

Asimismo, si de resultas de las lesiones queda el ofendido demente, inútil para el trabajo, impotente, impedido de algún miembro importante o notablemente deforme o se produce la muerte de la persona, aplicar las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. Concurriendo, además del comiso del vehículo, las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales y de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

Los integrantes de la Comisión hicieron presente que, en todo caso, debía dejarse a salvo los derechos del tercero propietario, que los podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.

También fueron de parecer que debía aplicarse la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, quien fuese sorprendido realizando la acción en comento en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

Por otra parte, que las penas dispuestas en los incisos anteriores sean extensivas a quienes, concertados para su ejecución, faciliten vehículos motorizados para la participación en carreras clandestinas, aun cuando solo la presencien sin tomar parte inmediata en ella.

Estuvieron contestes en que el que organizare carreras no autorizadas, sea sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Y que si con ocasión o por motivo de la comisión de la conducta señalada en este inciso se obtuviera algún beneficio económico para sí o para un tercero, se aplicara la pena de presidio menor en su grado medio y multa de veinte unidades tributarias mensuales.

Igualmente, hubo pleno acuerdo en cuando al establecimiento de la configuración del siguiente tipo penal: Se entenderá por carreras no autorizadas aquellas que se realizan en vehículos motorizados, en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° de la ley de Tránsito, esto es, caminos, calles, ciclovías y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República -sin el permiso correspondiente por parte de la autoridad competente-, contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidades máximas o hasta llegar o pasar un punto, meta o destino determinado.

Como circunstancia modificatoria de la responsabilidad penal, se estimó que debía considerarse la colaboración relevante en el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen, participen en la organización o conduzcan vehículos motorizados en carreras no autorizadas, pudiendo rebajarse la pena en un grado. Y que para tener por configurada esta circunstancia atenuante, el juez debía corroborar la colaboración relevante con otros antecedentes de la causa penal.

Por último, los integrantes de la Comisión manifestaron su conformidad en cuanto a que el que condujere un vehículo motorizado y sobrepasara en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad de los artículos 145 y 146 de la ley de Tránsito, esto es, entre 50 y 120 kilómetros por hora, según se trate de zonas urbanas, rurales, autopistas, o bien la que se fije atendiendo a alguna situación de excepción, sea sancionado con la pena de prisión en su grado máximo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, y la suspensión de la

licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión. Y que constituya una infracción gravísima el exceder, entre 20 y 60 kilómetros por hora, el límite máximo de velocidad de los artículos antes citados.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

La totalidad de los artículos de las mociones en informe se refundieron en un texto único -mediante una indicación copatrocinada por la diputada señora Jenny Álvarez y los diputados señores René Alinco, Eduardo Durán, Marcos Ilabaca, Jaime Mulet y Leopoldo Pérez-, el que se consideró como texto base de trabajo y las menciones que a continuación se realizan se hacen, por tanto, a éste.

Letra i.-

Esta letra incorpora en la ley de Tránsito los siguientes artículos 197 ter., 197 quáter y 197 quinquies, nuevos:

"Artículo 197 ter.- El que condujere un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

Si, a consecuencia de esta conducción, se causaren lesiones menos graves o graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. En ambos casos, se aplicarán también, además del comiso del vehículo, las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales y de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

Al autor de los delitos establecidos en los incisos primero y segundo se le impondrá, además, la pena de comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales

del Código Procesal Penal; y la de suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

Las penas dispuestas en los incisos anteriores serán aplicables a quienes, concertados para su ejecución, faciliten vehículos motorizados para la participación en carreras clandestinas, en los términos del N° 3 del artículo 15 del Código Penal,

El que organizare carreras no autorizadas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Si con ocasión o por motivo de la comisión de la conducta señalada en este inciso se obtuviera algún beneficio económico para sí o para un tercero, se aplicará la pena de presidio menor en su grado medio y multa de veinte unidades tributarias mensuales.

Para los efectos de este artículo, se entenderá por carreras no autorizadas aquellas que se realizan en vehículos motorizados, en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° y sin el permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidades máximas o hasta llegar o pasar un punto, meta o destino determinado.

Artículo 197 quáter.- Se considerará como circunstancia atenuante especial de la responsabilidad penal para los delitos previstos en el artículo anterior, la colaboración relevante en el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen, participen en la organización o conduzcan vehículos motorizados en carreras no autorizadas, pudiendo rebajarse la pena en un grado. Para tener por configurada esta circunstancia atenuante, el juez deberá corroborar la colaboración relevante con otros antecedentes de la causa penal.

La rebaja del grado deberá ser efectuada con posterioridad al cálculo de otras circunstancias atenuantes o agravantes de responsabilidad criminal.

Artículo 197 quinquies.- El que condujere un vehículo motorizado y sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad de los artículos 145 y 146, será sancionado con la pena de prisión en su grado máximo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales; y la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

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 ahí establecidas."

Esta letra fue aprobada por unanimidad, excepción sea hecha respecto de la votación del artículo 197 quinquies, donde se registró la abstención del diputado señor Juan Antonio Coloma.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, JUAN ANTONIO COLOMA, EDUARDO DURÁN, RENÉ MANUEL GARCÍA, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, IVÁN NORAMBUENA, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG.

Letra ii.-

Esta letra sustituye el inciso cuarto del artículo 203 de la ley de Tránsito, por el siguiente:

"Constituirá infracción gravísima, exceder entre 20 y 60 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146."

Esta letra fue aprobada por mayoría de votos.

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, EDUARDO DURÁN, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET, LEOPOLDO PÉREZ Y JORGE SABAG. SE ABSTUVIERON LOS DIPUTADOS SEÑORES JUAN ANTONIO COLOMA E IVÁN NORAMBUENA.

C) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

Los artículos de las mociones refundidas fueron rechazados y su texto se transcribe a continuación:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo Único.- Incorpóranse al DFL N° 1, de 2009, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 18.290, de Tránsito, los siguientes artículos 197 ter y 197 quáter nuevos:

“Artículo 197 ter.- El que condujere un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de un año, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

Si, a consecuencia de esta conducción, se causaren lesiones menos graves o graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de dos años, en el primer caso y de cinco, en el segundo.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1º del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.

Al autor de los delitos previstos en los incisos primero y segundo se impondrá, asimismo la pena de comiso del vehículo motorizado, si éste hubiere sido condenado anteriormente al menos dos veces por cualquiera de los delitos previstos en este artículo, salvo que a la fecha de su comisión hubieren transcurrido los plazos establecidos en el artículo 104 del Código Penal respecto del hecho que motiva la última condena.

El que organizare carreras no autorizadas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Si con ocasión o por motivo de la comisión de la conducta señalada en este inciso se obtuviera algún beneficio económico para sí o para un tercero, se aplicará la pena de presidio menor en su grado máximo y multa de veinte unidades tributarias mensuales.

Para los efectos de este artículo se entenderá por carreras no autorizadas aquellas que se realizan en vehículos motorizados, en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1º y sin el permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidades máximas o hasta llegar o pasar un punto, meta o destino determinado.

Serán aplicables a los delitos previstos en el inciso quinto de este artículo las técnicas especiales de investigación, previstas en el artículo 226 bis del Código Procesal Penal.

Artículo 197 quáter.- Se considerará como circunstancia atenuante especial de la responsabilidad penal para los delitos previstos en el artículo anterior, la colaboración relevante en el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen, participen en la organización o conduzcan vehículos motorizados en carreras no autorizadas, pudiendo rebajarse la pena en un grado. Para tener por configurada esta circunstancia atenuante, el juez deberá corroborar la colaboración relevante con otros antecedentes de la causa penal.

La rebaja del grado deberá ser efectuada con posterioridad al cálculo de otras circunstancias atenuantes o agravantes de responsabilidad criminal.”.”

PROYECTO DE LEY

“Artículo Único.- Modifíquese el Decreto con Fuerza de Ley N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del año 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, de la siguiente forma:

1) Incorpórase el siguiente artículo 196 ter, nuevo:

“Artículo 196 ter.- El que infrinja la prohibición establecida en los artículo 145 y 146, cuando a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, a exceso de velocidad se causaren lesiones graves o menos graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de treinta y seis meses en el caso de producirse lesiones menos graves, y de cinco años en el caso de lesiones graves. En caso de reincidencia, el juez deberá decretar la cancelación de la licencia.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1º del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el segundo. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.”.

2) Agréguese el siguiente artículo 196 quáter:

“Artículo 196 quáter.- Los que excedieren la velocidad en más de 50 kilómetros por hora, por sobre el límite máximo de velocidad establecido en los artículos 145 y 146, no se les aplicará la pena en su límite mínimo.”.

- **TEXTO DEL PROYECTO REFUNDIDO**

RECHAZADO:

“Serán aplicables a los delitos previstos en el inciso sexto de este artículo las técnicas especiales de investigación, previstas en el artículo 226 bis del Código Procesal Penal, concurriendo las circunstancias dispuestas en el inciso primero de dicha norma legal para su procedencia. Para la utilización de las técnicas referidas en este inciso, el Ministerio Público deberá siempre requerir la autorización del juez de garantía.”. (6x4+1)

A instancias del diputado señor Jaime Mulet se sometió a votación separada este inciso final del artículo 197 ter, que consideraba el texto base de trabajo, registrándose la siguiente votación:

VOTARON EN CONTRA LA DIPUTADA SEÑORA JENNY ÁLVAREZ Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENÉ ALINCO, FÉLIX GONZÁLEZ, MARCOS ILABACA, JAIME MULET Y JORGE SABAG. LO HICIERON A FAVOR LOS DIPUTADOS SEÑORES EDUARDO DURÁN, RENÉ MANUEL GARCÍA, IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ. SE ABSTUVO EL DIPUTADO SEÑOR JUAN ANTONIO COLOMA.

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

PROYECTO DE LEY

“**Artículo único.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito:

i.- Agréganse los siguientes artículos 197 ter., 197 quáter y 197 quinquies, nuevos:

"Artículo 197 ter.- El que condujere un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

Si, a consecuencia de esta conducción, se causaren lesiones menos graves o graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. En ambos casos, se aplicarán también, además del comiso del vehículo, las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales y de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

Al autor de los delitos establecidos en los incisos primero y segundo se le impondrá, además, la pena de comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal; y la de suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

Las penas dispuestas en los incisos anteriores serán aplicables a quienes, concertados para su ejecución, faciliten vehículos motorizados para la participación en carreras clandestinas, en los términos del N° 3 del artículo 15 del Código Penal,

El que organizare carreras no autorizadas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Si con ocasión o por motivo de la comisión de la conducta señalada en este inciso se obtuviera algún beneficio económico para sí o para un tercero, se aplicará la pena de presidio menor en su grado medio y multa de veinte unidades tributarias mensuales.

Para los efectos de este artículo, se entenderá por carreras no autorizadas aquellas que se realizan en vehículos

motorizados, en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° y sin el permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, contra otros vehículos, contra reloj o cualquier otro dispositivo para medir el tiempo, para medir velocidades máximas o hasta llegar o pasar un punto, meta o destino determinado.

Artículo 197 quáter.- Se considerará como circunstancia atenuante especial de la responsabilidad penal para los delitos previstos en el artículo anterior, la colaboración relevante en el esclarecimiento de la participación responsable de quienes organicen, participen en la organización o conduzcan vehículos motorizados en carreras no autorizadas, pudiendo rebajarse la pena en un grado. Para tener por configurada esta circunstancia atenuante, el juez deberá corroborar la colaboración relevante con otros antecedentes de la causa penal.

La rebaja del grado deberá ser efectuada con posterioridad al cálculo de otras circunstancias atenuantes o agravantes de responsabilidad criminal.

Artículo 197 quinquies.- El que condujere un vehículo motorizado y sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad de los artículos 145 y 146, será sancionado con la pena de prisión en su grado máximo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales; y la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de seis meses hasta dos años, si fuese sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si es sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

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 ahí establecidas."

ii.- Sustitúyase, en el inciso cuarto del artículo 203, por el siguiente:

"Constituirá infracción gravísima, exceder entre 20 y 60 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de los artículos 145 y 146."."

SALA DE LA COMISIÓN, a 13 de marzo de 2020.

Tratado y acordado en sesiones celebradas el 15 y 22 de marzo de 2016; 12 y 19 de junio, y 10 de julio de 2018; 13 de agosto, 10 y 24 septiembre, y 8 de octubre de 2019, y 3 y 10 de marzo de 2020. Con la asistencia de las diputadas **señoras Jenny Álvarez, Alejandra Sepúlveda y Loreto Carvajal**, y la exdiputada **Clemira Pacheco**, los diputados señores **René Alinco, Karim Bianchi, Juan Antonio Coloma, Eduardo Durán, René Manuel García, Félix González, Javier Hernández, Marcos Ilabaca, Fernando Meza, Jaime Mulet, Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag y Mario Venegas**, y los exdiputados señores **Gustavo Hasbún y Felipe Letelier**.



ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión