



INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley de Tránsito para sancionar la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos motorizados y otras conductas que indica.

BOLETINES N^{os} 10.109-15 y 12.065-15, REFUNDIDOS.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, calificado de “discusión inmediata”, el 13 de octubre de 2021, iniciado en las siguientes iniciativas refundidas:

1.- Moción de los Honorables Diputados señoras Álvarez y Hernando, y señores García, Jiménez, Meza, Saldívar y Venegas, y de los ex Diputados señora Carvajal, y señores Hasbún y Letelier, 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**).

2.- 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**).

Cabe hacer presente que, por tratarse de un proyecto de ley estructurado sobre la base de un artículo único, corresponde discutirlo en general y en particular a la vez, en conformidad con lo establecido en el artículo 127 del Reglamento del Senado.

Durante el análisis de este proyecto, la Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt; del Jefe de Gabinete de la Ministra, señor Juan Carlos González y de la asesora legislativa del Ministerio, señora Romina Garrido.

Asimismo, fueron especialmente invitados a exponer sus puntos de vistas las siguientes entidades:

- Del Ministerio del Interior y Seguridad Pública: la Subsecretaria de Prevención del Delito, señora María José Gómez, la ex Subsecretaria de Prevención del Delito, señora Katherine Martorell, el Jefe de Asesores Legislativos del Ministerio, señor Juan Ignacio Gómez y la asesora legislativa de dicho Ministerio, señora Isidora Riveros.

- De la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET): la Secretaria Ejecutiva, señora Johanna Vollrath.

- La Jefa Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, General señora Marcela González Casas-Cordero, y el asesor, Teniente Coronel señor Guillermo Bohle.

- La Presidenta de la Fundación Emilia S.F Víctimas de Accidentes, señora Carolina Figueroa.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional: los analistas, señores Nicolás García y Raimundo Roberts.

Además, asistieron los asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señora Magdalena Price; del Honorable Senador señor Navarro, señor Jamadier Uribe; de la Honorable Senadora señora Órdenes, señor Daniel Ulloa, y del Honorable Senador señor Ossandón, señor José Tomás Hughes.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Crear un nuevo tipo penal correspondiente a la conducción de vehículos motorizados participando en carreras no autorizadas, sancionado con una pena base y gradual, según sea la concurrencia de resultados lesivos o dañinos que origine la realización de la conducta típica, estableciendo asimismo, el retiro de circulación de los vehículos que participan en dichas carreras por un plazo no inferior a treinta días.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- **Decreto con fuerza de ley N° 1**, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de Tránsito.

Párrafo 1° (“De los Delitos y Cuasidelitos), del Título XVII, y artículos 1, 145, 146 y 203.

- Código Penal.

Artículos 15 y 397.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

- Los autores de la moción correspondiente al boletín N° 10.109-15, manifiestan que la Ley de Tránsito, no contempla figuras sancionatorias especiales para la realización de carreras no autorizadas, en circunstancias de 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 tales acciones.

Por tanto, prosiguen, 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 de la misma ley, tratándose de penas de multa que pueden fluctuar entre 0,5 a 3 unidades tributarias mensuales.

Adicionalmente, precisan, en caso de accidentes de tránsito el exceso de velocidad importa únicamente una causal de presunción de responsabilidad del conductor, de conformidad al número 7° del artículo 167 de la mencionada ley. 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.

En ese orden de ideas, concluyen, resulta imperativo proveer a nuestro ordenamiento jurídico de una normativa que permita sancionar, no sólo 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, incluso cuando no sean aquellos quienes realicen materialmente la conducción de vehículos motorizados con ocasión de estas carreras.

- Por su parte, el mensaje, que acompaña al boletín N° 12.065-15, señala 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.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados está estructurado sobre la base de un artículo único, que mediante dos numerales, propone la incorporación de diversas modificaciones a la Ley N° 18.290, de Tránsito, en los siguientes términos:

Número 1

Propone agregar los siguientes artículos 197 ter, 197, quáter y 197 quinquies, nuevos:

Artículo 197 ter

Establece, en su inciso primero, que se sancionará con la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, al que condujere un vehículo motorizado participando en carreras no autorizadas, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Para

estos efectos, se reputarán leves todas aquellas que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días.

El inciso segundo dispone que si a consecuencia de esa 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.

El inciso tercero de la norma que se propone agregar, prescribe que si se causarse lesiones gravísimas 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 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.

El inciso cuarto indica que al autor de los delitos establecidos en los incisos primero y segundo se le impondrá, además, la pena de comiso del vehículo con que 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 fuere sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si fuere sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

El inciso quinto determina que las penas dispuestas en los incisos anteriores también 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 inciso sexto sanciona al que organizare carreras no autorizadas con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales. Asimismo, se establece que, si con ocasión o con motivo de la ejecución de la conducta señalada en este inciso se obtuviere 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.

Finalmente, el inciso séptimo de la norma que se propone, contiene una definición de carreras no autorizadas, estableciéndose que, para los efectos de este artículo, se entenderá por aquellas las que se realizan en vehículos motorizados, en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° de la Ley de Tránsito 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

Su inciso primero dispone que 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.

Su inciso segundo dispone que la rebaja del grado deberá ser efectuada con posterioridad al cálculo de otras circunstancias atenuantes o agravantes de responsabilidad criminal.

Artículo 197 quinquies

Su inciso primero consagra un nuevo ilícito por conducción a alta velocidad, estableciéndose que, el que condujere un vehículo motorizado y sobrepase en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad fijados en los artículos 145 y 146 de la Ley de Tránsito, 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 fuere sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si fuere sorprendido en un segundo evento y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

Su inciso segundo agrega que, en caso de producirse las lesiones o muerte descritas en los incisos segundo y tercero del artículo 197 ter, que se propone, se aplicarán las penas privativas de libertad y pecuniarias establecidas en el inciso segundo de dicha norma.

Número 2

Propone sustituir el inciso final del artículo 203 de la Ley de Tránsito, a fin de considerar como infracción gravísima el conducir excediendo entre 20 y 60 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad, de los artículos 145 y 146, para concordar la norma con el nuevo delito por exceso de velocidad contemplado en el nuevo artículo 197 quinquies que se propone agregar.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Durante la discusión en general de la iniciativa legal en informe, la Comisión escuchó los planteamientos de representantes de las diversas instituciones relacionados con esta materia.

Presentación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, inició su presentación reiterando el compromiso del Ejecutivo con la seguridad vial.

En ese sentido, informó que se ha intentado avanzar en distintos ámbitos y la iniciativa legal en estudio, considera sancionar otras actividades que generen inseguridad, por lo que coincidió en la necesidad de fortalecer el control de las carreras clandestinas que van en aumento, sus niveles de riesgo son altísimos y la población tiende a seguirlos.

Agregó que, según antecedentes emanados de la Subsecretaría de Prevención del Delito estas carreras cuentan con conexiones con grupos que realizan actividades delictuales.

Sin perjuicio de lo anterior, se deben establecer controles de exceso de velocidad, que exceden en demasía la velocidad que se podría detectar por distintos medios, por cuanto sobrepasan todos los rangos.

Estas carreras ilegales tienen un objetivo distinto a la circulación de los vehículos en las vías.

El Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González, destacó que este proyecto de ley, tiene su origen en una moción parlamentaria, el tema a que se refiere ha sido abordado por el Ministerio de Interior y Seguridad Pública, poniendo énfasis en la seguridad.

Agregó que en la preparación de esas carreras ilegales se genera, básicamente, un contexto de conductas reñidas con la legalidad, puesto que se organizan de manera clandestina, sin perjuicio del exceso de velocidad en que se desplazan, por lo que, en el primer trámite constitucional, se estableció una situación referida a lo que se denomina exceso excesivo de velocidad que se propone sancionar en el ámbito penal;

estableciendo en función de ciertas tablas de velocidad, el agravamiento de penas, considerando como referencias las establecidas en la ley N° 20.580 y que se aplican a la conducción bajo la influencia del alcohol, es decir, conductas negligentes o de la misma culpabilidad, que se tratan de manera similar considerando que esos excesos de velocidad ya no son justificables, especialmente si ocurren en el contexto de carreras clandestinas.

La situación anterior difiere de las carreras de velocidad legalmente autorizadas, cuya finalidad es de índole deportiva y se realizan en recintos adecuados.

La Asesora Legislativa del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido, manifestó que este proyecto contempla la ocurrencia de dos hechos ilícitos. El primero, es la organización o la participación y la conducción en carreras de automóviles no autorizadas; el segundo, es el exceso de velocidad, que en las legislaciones comparadas se denomina *delito de conducción temeraria*, que se materializa cuando las personas sobrepasan en una velocidad considerable los máximos permitidos en la ley.

En ese caso, el delito se configura cuando la persona sobrepasa los 60 kilómetros por hora, de acuerdo con los máximos permitidos por la Ley de Tránsito que distingue entre zonas urbanas y zonas suburbanas en las interurbanas o en las carreteras. Cuando una persona por el solo hecho de sobrepasar la velocidad de 60 kilómetros por hora, permitida en un sector determinado, comete el delito y estas penas son las que se equiparan- conforme al proyecto aprobado por la Cámara de Diputados- a las que prescribe la Ley de Tránsito cuando una persona conduce bajo la influencia del alcohol.

Especificó que se trata de un delito de peligro abstracto, pues, por el solo por el hecho de conducir y sin que sea necesario causar algún daño, la ley sanciona esa conducta como un delito, y es ahí que está la categoría de penas. Si una persona sobrepasa la velocidad, se impone la pena de prisión en su grado máximo de 41 a 60 días, o multas que puede variar desde las 2 a 10 unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir vehículos motorizados. Si es sorprendida por primera vez, puede ir de seis meses a dos años; por segunda vez, hasta 5 años; y por tercera vez, la cancelación de la licencia.

En caso de sobrepasar la velocidad, en 60 kilómetros por hora, y además produce algún daño, lesiones de diversa gravedad o la muerte, se aplican las sanciones consideradas en el artículo 197 ter, contempladas en el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

Finalizadas las intervenciones anteriores los Senadores manifestaron los siguientes planteamientos:

La Presidenta de la Comisión, Senadora señora Órdenes, indicó que esta es una iniciativa de larga data y desde el 25 de septiembre de 2019, se encuentra en Tabla del Senado el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que sanciona penalmente a quienes compitan en carreras ilegales de autos, correspondiente a los (Boletines N^{os} 7.813-15, 8.919-15 y 11.815-07, refundidos), iniciativa similar a la que ahora se analiza.

Por su parte, la Cámara de Diputados tramitó nuevas iniciativas en la misma materia, considerando la iniciativa del Senado y otras, a las que se agregó un Mensaje del Ejecutivo, lo que impedirá la aprobación previa de la iniciativa del Senado puesto que se encuentra en primer trámite constitucional.

No obstante lo anterior, manifestó que lo importante es legislar sobre esta materia.

El Honorable Senador señor Letelier manifestó que esta es una discusión antigua y es indiferente el autor de la iniciativa. En este contexto, propuso acotar la regulación a las carreras clandestinas que son masivas y generan grandes estragos en todo el país.

El Honorable Senador Señor García Huidobro señaló que esta iniciativa legal se debe circunscribir a lo que está sucediendo en las autopistas o en lugares públicos, que se están utilizando para estas carreras ilegales.

Presentación del Jefe de Asesores Legislativos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

El Jefe de Asesores Legislativos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, señor José Ignacio Gómez, manifestó que las carreras clandestinas han ido en aumento progresivo, constituyendo un evidente riesgo a la vida e integridad física de los conductores y terceros. Dichas carreras se organizan por redes sociales o sitios web, donde se promocionan y organizan estas actividades ilícitas.

Actualmente, la Ley N° 18.290, no contempla una sanción especial respecto de las carreras clandestinas, sino que únicamente existe una multa por infracción por exceso de velocidad, y en caso de accidente, es una causal de presunción de responsabilidad, tampoco considera una sanción para quienes organizan esos eventos.

La Ley N° 18.290 establece diversos límites de velocidad, tanto para zonas rurales como urbanas, con la excepción contenida en el artículo 146, en virtud de la cual las municipalidades de

zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en zonas rurales, pueden disminuir o aumentar límites de velocidad, por razones fundadas y en forma excepcional.

Existe una tolerancia de 5 kilómetros por hora respecto de los límites establecidos, y luego se comienza a avanzar en infracciones menos graves, graves y gravísimas, desde los 10 kilómetros por hora hasta exceder los 20 kilómetros por hora. Todas las sanciones contienen una multa de carácter pecuniario, sanciones en caso de reincidencia y suspensión o cancelación de las licencias según las hipótesis señaladas.

El proyecto de ley, en estudio, refunde un mensaje del Ejecutivo, con una moción y su objetivo es establecer una regulación y una penalización de las carreras clandestinas como una forma organizada de actividad ilícita. Luego, precisó que, por ser una forma organizada de actividad ilícita, se plantea una segunda propuesta respecto de la colaboración eficaz como forma de atenuar la responsabilidad penal del participante, en tanto éste entregue información que permita esclarecer y desbaratar la comisión de estos ilícitos. Finalmente, indicó que esta iniciativa legal contiene una sanción especial, cuando se excede significativamente la velocidad.

Respecto de la penalización de las carreras clandestinas, se propone incorporar un nuevo artículo 197 ter a la Ley N° 18.290, Ley del Tránsito, en virtud del cual se establece que se entenderá como carrera no autorizada, aquella que se realiza por vehículos motorizados, 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 algún punto, meta o destino determinado.

Para establecer el delito de carrera clandestina, se debe atener a las disposiciones constitucionales y al principio de tipicidad penal que exigen detallar, en cuanto sea posible, la conducta, con lo que se desea indicar que las carreras deben realizarse en vehículos motorizados sin el permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, puesto que se busca realizar una clara diferenciación con carreras deportivas de automóviles, que son actividades lícitas, en la medida que se cuente con el permiso respectivo, con las medidas de seguridad exigidas, y acogidos a la legalidad que se exige.

La realización de carreras clandestinas, supone que se realizan en forma encubierta o subrepticia, destacando que se trata de situaciones que están fuera de la regulación vigente. Son carreras, de un vehículo contra otro o varios otros, compitiendo de cualquier manera, es decir, contra un tiempo, por velocidad, o de un punto a otro, según sea.

Para regular estas carreras se proponen diversas sanciones, distinguiendo cuando con ocasión de la carrera, no se ocasionen daños, o sean daños materiales leves, se impone una pena de presidio mínimo o multa, y suspensión o cancelación de la licencia, es decir, que por el solo hecho de participar en la carrera se genera una sanción, independientemente de no existir daño.

En caso de generarse lesiones menos graves o graves, la pena privativa de libertad aumenta a presidio menor en su grado medio, multa de 4 a 12 UTM, y suspensión o cancelación de licencia, sin inhabilidad perpetua para conducir vehículo de tracción mecánica.

Al existir lesiones graves, existe una pena de presidio menor en su grado máximo, y si se causare la muerte, presidio menor en su grado máximo a mayor en su grado mínimo.

Enfatizó en que es importante establecer la sanción penal como forma de reproche social a la actividad ilícita como incentivo, y hacer alusión a la peligrosidad de los riesgos que ella importa para las personas involucradas y los terceros.

Además, manifestó que la regulación no solo debe ser para castigar y prevenir, sino que además debe generar un incentivo diferente de la pena, aludiendo a que, para todas las hipótesis detalladas, se propone una pena de comiso de los vehículos, con lo que las personas pierden los vehículos que compiten de manera ilícita. Enfatizó que no resulta eficiente, para la persecución y prevención del ilícito, imponer penas, si es que las personas mantienen los vehículos donde han invertido una suma de dinero significativa.

En el mismo sentido, indicó que las carreras ilícitas o clandestinas, no son simplemente un delito sin mayor organización como un robo de una tienda, sino que detrás de ello existe un concierto u organización, e incluso lucro y apuestas, por lo que la propuesta legislativa que se presenta, incorpora sanciones para quienes, concertados para su ejecución, faciliten vehículos motorizados para realizar las carreras clandestinas, y, asimismo, a quienes organizan esas carreras, estableciendo una figura base de organización de carrera no autorizada como hecho calificante, en caso que haya un beneficio económico por organizarlas.

Afirmó además que, por tratarse de una actividad de crimen organizado, y debido a la relevancia de desarticular la conducta y su organización, cobra importancia el contar con mecanismos de colaboración eficaz para desarticularlas, por lo que se propone una atenuante, consistente en que el juez podrá rebajar la pena en un grado si

existe colaboración de un participante en el esclarecimiento de la participación y organización de este ilícito.

Finalmente, sostuvo que el número 2 de esta iniciativa legal consiste en establecer penalidades, más bajas que las propuestas para carrera clandestina, cuando se excede de manera significativa los límites de velocidad, por lo que cuando se sobrepasa por sobre 60 kilómetros por hora los límites de velocidad permitidos, se tendrán diversas penalidades según los daños ocasionados, ya sea que no se ocasionen lesiones, o lesiones leves, menos graves o graves, gravísimas y la muerte, siempre con el comiso del vehículo como desincentivo diferente de la penalidad.

La ex Subsecretaría de la Prevención del Delito, la Subsecretaria, señora Katherine Martorell, señaló que este proyecto de ley es relevante para el Ejecutivo y se ha analizado en conjunto con Carabineros y con la Policía de Investigaciones, dado que existe una situación compleja en los sectores donde se generan estas carreras clandestinas, por lo que el aumento de la pena y multas son importantes.

Enfatizó que para quienes poseen este tipo de vehículos, la multa en sí misma no es algo que inhiba la conducta delictual, sin embargo, la incautación del vehículo genera un perjuicio para quienes cometen este tipo de delito, por lo que es fundamental que las policías posean esa facultad, puesto que al poder incautar el vehículo ese tipo de delito disminuirá. Las carreras ilegales generan mucho temor, mucho ruido, aglomeraciones, y producen peligro puesto que no solo ponen en riesgo la vida de quien conduce, sino la de terceros.

La aprobación de esta iniciativa legal es una prioridad para los vecinos de las zonas donde se llevan a cabo este tipo de carreras, ya que la regulación actual no permite realizar un adecuado control, fiscalización, ni menos sancionar dichos ilícitos.

El **Honorable Senador señor Letelier** hizo referencia a que, junto con el **Honorable Senador señor García Huidobro,** presentaron un proyecto de ley con el mismo objetivo, donde se solicitó la concurrencia de parte del Ejecutivo sin buenos resultados, por lo que consultó qué información poseen sobre esos hechos ilícitos y cómo se pudiese proceder en relación al otro proyecto, para acordar un procedimiento que establezca un marco regulatorio más estricto.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, compartió los planteamientos anteriores y señaló que la iniciativa legal a que se refirió el **Honorable Senador señor Letelier** es transversal y pidió analizar una vía que abarque ambas iniciativas

que se encuentran en paralelo, para visibilizar el trabajo legislativo en esta materia.

Solicitó además contar con antecedentes que permitan dimensionar la magnitud del problema que se desea abordar, que es sancionar a los que participan y organicen las carreras no autorizadas.

La ex Subsecretaria de Prevención del Delito, señora Katherine Martorell, señaló que la presente iniciativa de ley incorporó el proyecto de ley presentado a través de una moción en el Senado que data del año 2015, que se encuentra en su primer trámite constitucional, con lo que señaló que sería relevante incluir todas las visiones y tramitarlo con la debida urgencia.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señora Johanna Vollrath, hizo presente la importancia de legislar sobre la materia en cuestión, ya que las carreas clandestinas no son un juego y se ha observado que existe una sensación de impunidad muy importante; constituyen un peligro no solo para los participantes, sino que para el público y terceros.

En razón de lo anterior, detalló que se incluyó en el primer trámite constitucional la tipificación del delito en caso de exceso de velocidad de alta peligrosidad, ya que, de existir siniestros con excesos de velocidad tan extremos, prácticamente siempre, son fatales.

Indicó que siempre las consecuencias son más graves o fatales en los accidentes de tránsito que se producen por exceso de velocidad. Además, si bien los accidentes por exceso de velocidad sólo representan el 9% de las causas de siniestros, los fallecidos representan el 29% de las causas en total, y por ello la necesidad de legislar especialmente sobre la velocidad. A mayor velocidad aumentan los riesgos de lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro de tránsito, y sostuvo que, a modo de ejemplo, chocar a 30 kilómetros por hora, es como caerse de un segundo piso, chocar a 50 kilómetros por hora, es similar a caerse de un cuarto piso, y a 90 kilómetros, equivale a una caída desde un piso 11.

En este contexto, señaló que la probabilidad de sobrevivencia de las personas respecto a las velocidades, es la siguiente: un peatón o un ciclista posee mayor riesgo de muerte desde los 30 kilómetros por hora en adelante, y lo mismo ocurre con los pasajeros de un vehículo motorizado, en un impacto lateral, donde las probabilidades de sobrevivencia se reducen drásticamente luego de los 50 kilómetros por hora, y en caso que fuese un impacto frontal, a partir de los 70 kilómetros por hora, es prácticamente nula la probabilidad de sobrevivencia.

La experiencia comparada respecto a las velocidades altas, indica que Chile posee una escala de sanciones por velocidad, sin hacer diferencia con el exceso de velocidad temerario, es decir, que es lo mismo exceder en más de 20 kilómetros por hora que exceder en más de 50 kilómetros por hora, al ser la misma sanción en todos los casos.

Respecto de las lesiones o muerte, el exceso de velocidad está tipificado como un cuasidelito, que presume que es un “accidente”, relevando que un exceso de velocidad por sobre los 150 kilómetros por hora, difícilmente será accidental, existiendo siempre una intención detrás, ya que no es lo mismo exceder en 10 kilómetros por hora que en 70 kilómetros por hora, el máximo permitido.

En este contexto, exhibió las siguientes láminas que dan cuenta de las sanciones que se imponen en Francia y en España, por conducir a exceso de velocidad.



Sanciones por exceso de velocidad - Francia

Velocidad sobre el límite	Menos 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 3 años
Sanciones	135 Euros*	135 Euros	135 Euros	135 Euros	1.500 Euros	3.750 Euros
	1 punto	2 puntos	3 puntos	4 puntos	6 puntos	6 puntos
			Suspensión de licencia por 3 años	Suspensión de licencia por 3 años	Suspensión de licencia por 3 años	Suspensión de licencia por 3 años
				Comiso del vehículo	Comiso del vehículo	Comiso del vehículo
						Penas de 3 meses de cárcel

* 68 Euros en zonas de límites sobre 50 km/h

En el caso de Francia, existe una diferenciación por rango de exceso de velocidad, desde los 20 kilómetros por hora, luego rango de 20 a 30, y así sucesivamente, y observó el quiebre importante en el caso que la persona excede en más de 50 kilómetros por sobre el límite establecido, donde pasa de 135 euros como multa, a 1.500 euros, con una agravante especial cuando hay reincidencia, con más de 3.000 euros como sanción, y penas de cárcel de 3 meses.

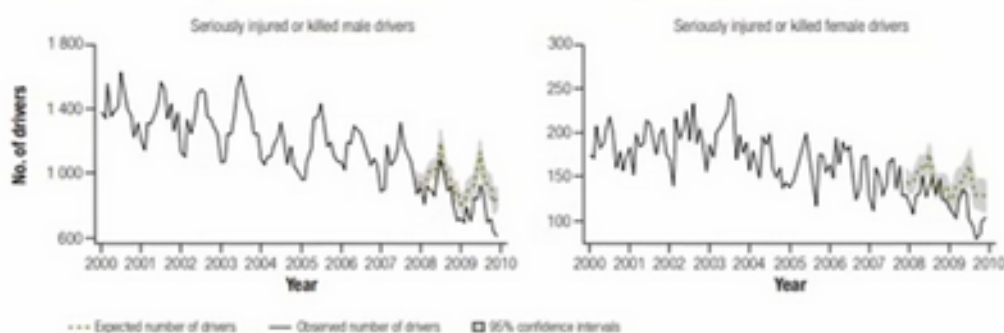
En España, el Código Penal contiene un capítulo completo de delitos y penas asociados a la seguridad vial, incluyendo el exceso temerario por sobre los 60 kilómetros por hora en vía urbana, y por sobre los 80 kilómetros por hora en vías interurbanas, relevando la diferenciación entre vías urbanas e interurbanas, donde hay penas de prisión de 3 a 6 meses, y una suspensión de licencia de conducir.



Impacto de creación de delitos viales - España

La creación de delitos viales en 2007 ha reducido en 7% el número de fallecidos o heridos grave en siniestros de tránsito.

Fig. 1. Observed and expected numbers of drivers involved in injury collisions, by sex and injury severity, Spain, 2000-2009



En España, en conjunto con la implementación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones y la creación de delitos viales, como es el de velocidad excesiva, ha significado una reducción importante de fallecidos y heridos graves, por políticas públicas que gestionen la velocidad.

El proyecto de ley en estudio, busca sancionar la organización de carreras ilegales como medida de seguridad ciudadana, pero también la participación en carreras ilegales es un tema de seguridad vial, ya que esta conducta se caracteriza por un completo desprecio a las leyes de tránsito, y a la vida de las personas, por lo que se considera como una conducta altamente peligrosa, y por ello se deben establecer sanciones más altas.

Estimó pertinente tipificar el exceso de velocidad temerario como un delito, específicamente cuando se causan lesiones graves, gravísimas o la muerte. También, parece adecuado el aumento de las sanciones por exceso de velocidad temerario, y disponer de reglas de reincidencia más estrictas para generar un efecto disuasivo para un grupo de

personas que ejecutan conductas extremadamente peligrosas y evitar su repetición. Los accidentes que ocurren a altos niveles de velocidad, como 60 kilómetros por hora, que es el límite en zonas urbanas, o sobre 150 kilómetros por hora en zona interurbanas, son casi siempre fatales, ya que no existe margen de acción ni cómo controlar el vehículo, lo que posee un costo para la víctima, pero también para el Estado, que gasta al año más del 2% del Producto Interno Bruto o más de 4.500 millones de dólares al año, en siniestros de tránsito.

Finalmente, señaló que en un estudio realizado por CONASET, que abarcó más de 2.000.000 mediciones, 3.000 de ellas pusieron en riesgo la vida por conducir a exceso de velocidad en más de 60 kilómetros por hora.

El Honorable Senador señor Letelier indicó que el presente proyecto de ley no se refiere al exceso de velocidad sino que tiene por finalidad sancionar las carreras clandestinas.

El Honorable Senador señor Ossandón solicitó dejar constancia que el objetivo de esta iniciativa legal es sancionar las carreras ilegales o clandestinas.

**Presentación de la Jefa de Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial,
General de Carabineros, señora Marcela González**

La General de Carabineros, señora Marcela González, inició su presentación señalando que las denominadas carreras clandestinas o carreras no autorizadas, han logrado durante el transcurso de los últimos años gran aceptación por parte de los jóvenes que se desplazan en vehículos particulares de alto rendimiento con el objeto de medir la potencia de sus carrocerías en dichas carreras, oportunidad en la cual desarrollan competencias ilegales en espacios públicos como calles, avenidas y estacionamientos, entre otros, en determinados lugares de las regiones.

En este contexto, informó que se cometen diferentes delitos y faltas asociadas a este tipo de competencias que no corresponden expresamente a las conductas que se desarrollan. Las motivaciones mayoritariamente son para ganar respeto entre sus pares, mostrar sus habilidades en la conducción, probar la potencia de sus vehículos, generar negocios de venta de vehículos o de los componentes de aquéllos o exhibir los nuevos componentes que tienen sus vehículos, por lo que toda iniciativa que tenga como objetivo final restringir o inhibir estas conductas temerarias son positivas para evitar los accidentes de tránsito, en especial, en los que se producen lesiones o muertes, cuyo principal motivo es el exceso de velocidad.

Para graficar la situación que se produce con las carreras no autorizadas, exhibió en la Comisión dos videos; en el primero, se aprecian carreras entre vehículos, la partida de la carrera, la meta y la presencia de público en el lugar, este tipo de carrera se enmarca en la iniciativa legal en análisis.

El segundo video, se refiere a otro tipo de carreras que no cumplen con las características del proyecto en estudio, puesto que el objetivo de la reunión no es correr sino que la realización de otras conductas riesgosas como son pruebas de destreza, en que los conductores efectúan trompos, aceleran a grandes velocidades, es decir, se trata de una competencia entre las características de los vehículos, el más bonito, el que tiene la mejor modificación y en esos atributos se da la competencia, por lo que propuso incluir este tipo de carreras en el proyecto de ley en análisis.

Informó que el número de controles de infracciones realizados por Carabineros de Chile durante el año 2020, fueron 7.611.991, de los cuales resultaron 552.563 infracciones y el 20% de esas infracciones fueron por exceso de velocidad.

Respecto de las carreras no autorizadas manifestó que desde enero a la fecha, Carabineros ha intervenido en todas las regiones, con los siguientes índices; 2 en Tarapacá; 4 en Antofagasta; 4, en Atacama; 10 en Coquimbo; 12 en Valparaíso 12; 22 en Santiago; 6 en Rancagua; 11 en Bío Bío, 8 en Maule; 6 en La Araucanía; 3 en Ñuble; 13 en Los Lagos y 6 Magallanes. Estas cifras no significan que no se realizaron carreras ilegales en otros lugares.

Las principales causas de los fallecimientos en los accidentes de tránsito es el exceso de velocidad.

A continuación, indicó que Carabineros para controlar a los vehículos participantes se anticipa con una prevención activa, sobre la base de un servicio policial extraordinario, llegando al lugar con antelación cuando se tiene la información de que se están juntando para efectuar carreras o por las redes sociales se conocen las denuncias. En la actualidad, se notifican las infracciones que no dicen relación con la presencia de los vehículos que se disponen a participar en una carrera clandestina, sino por exceso de velocidad, cuando se puede detectar porque existen riesgos en esos controles; por conducir sin haber obtenido licencia de conducir; no usar cinturón de seguridad; tubo de escape modificado; revisión técnica vencida; portar la placa patente única al interior del vehículo o no portarla y vidrios polarizados.

Normalmente, los controles de velocidad se realizan en la meta de la carrera, sin embargo, lo más común son los piques más que las carreras en distancia.

El problema para fiscalizar este tipo de carreras es que se realizan en distintos lugares; algunas se desarrollan en las autopistas o carreteras, para lo cual se juntan en forma masiva en estaciones de servicio y esperan que Carabineros se retire del lugar para salir en forma individual a correr a exceso de velocidad. En este ámbito, indicó que se han realizado controles de velocidad con el apoyo de las concesionarias de las autopistas para reducir las pistas y efectuar el control que es muy riesgoso para Carabineros.

Añadió que no hay lugares específicos para realizar un control seguro y efectivo, normalmente son zonas oscuras y como consecuencia del exceso de velocidad no es posible identificar al vehículo por su placa patente. Carabineros cuenta con apoyo tecnológico en la Región Metropolitana puesto que en los lugares donde se concentran estas carreras, como en la ruta 68 y en la autopista Costanera Norte, están instaladas cámaras de seguridad y además se cierran con rejas los estacionamientos para minimizar la llegada de los vehículos, sin embargo, cuando Carabineros llega al lugar los participantes se avisan mediante silbidos y si es posible se cursan las infracciones correspondientes, pero no existen instrumentos específicos para disolverlos.

Sobre el particular, señaló que debe existir una corresponsabilidad de los distintos actores comprometidos con la seguridad vial. En algunos casos, se cuenta con apoyo municipal, pero debería existir un plan para intervenir esos eventos y además, que los participantes tengan conocimiento de la ilegalidad de esas carreras y de la peligrosidad de las mismas, que pueden provocar accidentes graves con resultados de muerte.

En relación a la iniciativa legal en análisis, efectuó las siguientes proposiciones:

1.- Establecer en el artículo 197 ter propuesto, un concepto preciso de carrera no autorizada que considere un concepto comprensivo de una situación especial y de otra genérica.

2.- Sancionar al peatón espectador porque la gran mayoría de estas carreras no se realizan si no está presente el público, que concurre, participa y alienta estas competencias no autorizadas, siendo potenciales víctimas de las mismas.

En relación a esta materia, señaló que el artículo 162 N°3, de la Ley de Tránsito establece la prohibición de los peatones de permanecer en las calles y caminos y propuso que el peatón espectador sea sancionado mediante un artículo determinado o incluirlo en el artículo 199 de la mencionada ley, que establece las infracciones o contravenciones

gravísimas, para desincentivar la realización de las carreras no autorizadas ante la ausencia de público y efectuar la labor operativa preventiva.

3.- Modificar los artículos 78 y 92 de la Ley de Tránsito para permitir el retiro de la circulación los vehículos que visiblemente modificaron su estructura y que han perdido sus condiciones de seguridad. Muchos de los vehículos que participan en estas carreras los usan sólo con esa finalidad y los llevan al lugar sin las placas patentes.

Actualmente, el vehículo que contraviene el artículo 78, una vez retirado de circulación sólo puede ser devuelto con autorización del juez. Por su parte, el artículo 92 faculta al juez para disponer una revisión del vehículo para evaluar sus condiciones de seguridad.

Con la modificación propuesta Carabineros podría retirar del lugar los vehículos modificados y entregarlos cuando el juez lo autorice contando con el certificado de una planta de revisión técnica que indique que el vehículo cuenta con condiciones de seguridad o volvió a su forma de origen.

Finalizada la intervención anterior, el **Honorable Senador señor García Huidobro** señaló que las carreras ilegales afectan a todo el país y propuso crear una subcomisión con Carabineros para un pronto despacho de esta iniciativa, agregó que ha recibido diversos planteamientos de entidades de rally que piden que no se confundan estas carreras ilegales con la práctica del deporte automovilístico.

En seguida, consultó la razón por la cual Carabineros no permanece en el lugar hasta que se inician las carreras y propuso efectuar controles de consumo de alcohol y drogas en dichos lugares.

La General de Carabineros, señora Marcela González, explicó que en el caso de las autopistas concesionadas Carabineros cuentan con el apoyo de las empresas concesionarias sin lo cual sería mucho más difícil inhibir las carreras.

El Honorable Senador señor Navarro señaló que esta situación data de hace años, por lo que si los jóvenes quieren correr deberían existir espacios autorizados, como sucede en la comuna de Yumbel, que desarrolló un autódromo. En su opinión, los alcaldes tienen un rol importante en la búsqueda de espacios para que las competencias de automovilismo se realicen de manera regulada, controlada y legal, porque para Carabineros es muy difícil realizar un control preventivo; el que se realiza es sancionatorio y con riesgo de accidente para el funcionario que lo efectúa.

En este contexto, el señor Senador solicitó oficiar a la Asociación de Municipalidades de Chile y a la Asociación Chilena de Municipalidades, para que informen si en los municipios asociados a dichas instituciones se han evaluado proyectos para la construcción de autódromos, para lo cual se despacharon con fecha 26 de agosto del año en curso, los oficios números 54TT/2021 y 55/TT/2021.

Junto con lo anterior, el señor Senador pidió invitar al Alcalde de la Municipalidad de Cabrero para conocer la experiencia del autódromo municipal de la comuna, en que se facilita un espacio para la práctica de las competencias automovilísticas. Sería una posible alternativa que, junto con la aprobación de esta iniciativa legal y las fiscalizaciones podrían contribuir a evitar las carreras clandestinas.

La General de Carabineros, señora Marcela González, informó que hace tres años se realizó un estudio con la Intendencia de la Región Metropolitana para analizar la posibilidad de contar con circuitos cerrados para las carreras y se concluyó que la mayoría de los participantes en las carreras ilegales buscan lo que se provoca, que llegue Carabineros al lugar, y que no se puedan cursar infracciones. En concreto, lo clandestino incentiva a muchas personas, sin perjuicio de los cual, otros preferirían correr sus vehículos en un contexto similar con medidas de seguridad, aunque deban pagar por ello.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que esta iniciativa legal se refiere a carreras ilegales, situación que difiere de la práctica deportiva, que cuenta con mayores exigencias, como es el caso del autódromo de Las Vizcachas que está cerrado porque los vehículos no pueden emitir ruidos y los pilotos no están dispuestos a correr con silenciadores. El proyecto de ley en estudio, propone sancionar las carreras ilegales.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, propuso establecer claramente qué se debe entender por carrera clandestina, prohibirlas, sancionar a quienes las organicen y regular la presencia de los espectadores.

Presentación de la Fundación Emilia S.F Víctimas de Accidentes

La Presidenta de la Fundación Emilia S.F Víctimas de Accidentes, señora Carolina Figueroa, manifestó su preocupación por el contenido del artículo 197 quinquies, aprobado por la Cámara de Diputados, que dice relación con la velocidad excesiva o temeraria.

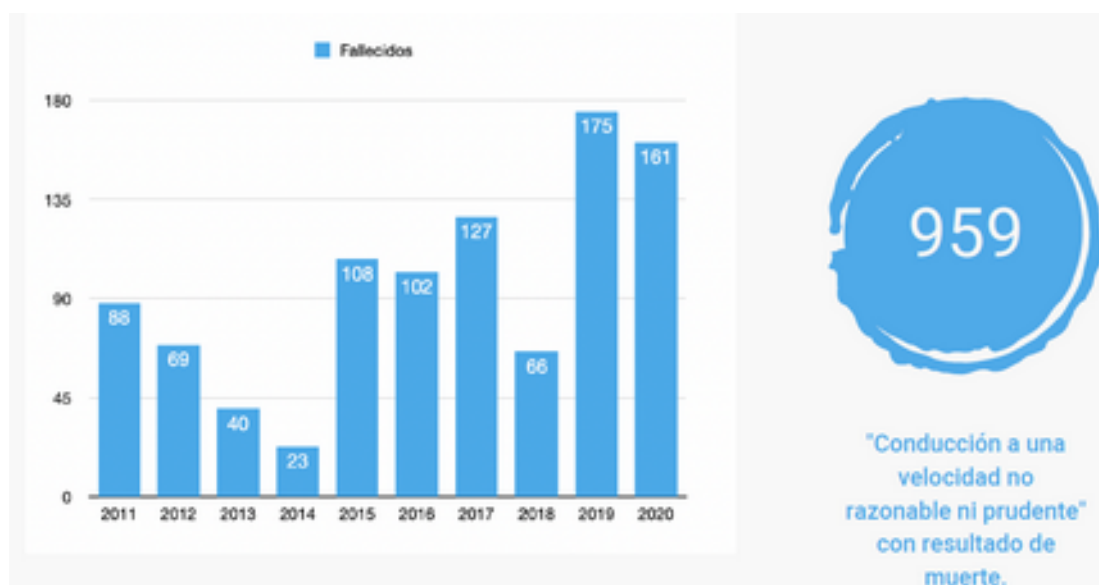
Hizo presente que todos los hechos en los cuales

se incorpora la velocidad temeraria o excesiva, están calificados en la categoría de cuasidelitos, que se encuentran regulados en los artículos 490 y 492 del Código Penal. Actualmente, la pena a la cual están sometidos esos hechos es de 61 días a 3 años, situación que produce una sensación de impunidad entre todas las víctimas de conductores que circulan a exceso de velocidad.

En relación al tenor del artículo aprobado por la Cámara de Diputados, expresó que, según los estudios llevados a cabo por la Fundación que representa, un porcentaje mínimo de los imputados serían calificados bajo la tipología que se propone.

Seguidamente, dio a conocer datos sobre la tipificación de la causa basal de los siniestros viales, en función de la conducción a velocidad no razonable e imprudente de los últimos 10 años. Detalló que el año 2019, hubo 175 tipificaciones bajo ese registro por el Ministerio Público y el año 2020, 161.

Ello se encuentra reflejado en la siguiente lámina:



En ese contexto, aseveró que cuando se presentan en los tribunales de justicia los informes de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), sobre la velocidad, el margen de cálculo de velocidad crítica asciende a 10 kilómetros por hora. Vale decir, si la SIAT dice que, el conductor iba a 97 kms por hora, el tribunal, cuando se presenta la prueba, si es que no existe GPS, ni la cámara que registra la velocidad, la prueba no se considera por la lógica de exceder la velocidad permitida en 10 kilómetros por hora.

Reconoció que, si bien no es la única prueba que puede ser presentada en juicio, adquiere mayor valor, puesto que determina la velocidad a la que se conducía el vehículo.

Dado el análisis del número de causas que registró la Fundación Emilia, durante los años 2019 y 2020, se detectó que en el 52% de ellas, los conductores lo hacían sobre 90 kms por hora en zona urbana, por lo que el artículo 197 quinquies, que se propone en esta iniciativa legal, no va a operar dentro de ese porcentaje, porque lo que se sostiene en el presente proyecto es que solo se sanciona a aquellos que sobrepasen en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad fijados. Es decir, la iniciativa afectaría sólo al 0,96% de las causas revisadas, que conducían sobre los 110 kilómetros por hora en zona urbana.

Recalcó que no han efectuado el estudio en las carreteras, en que el cálculo es más complicado, debido a una serie de consideraciones que tienen los informes técnicos de la SIAT y los presentados por peritos.

Reiteró que, si el proyecto de ley se aprueba tal como está articulado, la velocidad temeraria o excesiva, seguiría quedando impune, por lo que es necesario avanzar en otra clase de tipificaciones penales, especialmente con resultado de muerte o lesiones graves gravísimas, que permitan contar con una norma y una política pública de seguridad vial y prevención que sea sólida en términos estatales.

Finalmente, dentro de esa lógica, solicitó que se considere que es necesario avanzar en el proyecto de Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones. De lo contrario, aseguró que las víctimas se quedan sin prueba penal, porque aunque los informes de la SIAT son precisos, en los juicios los informes consideran la variable respecto al margen de los 10 kilómetros. Asimismo, manifestó que se debe desincentivar el uso de la velocidad excesiva, sin embargo, también debe conferírseles a las víctimas un sentido de reparación y justicia.

El Honorable Senador señor Navarro solicitó que la General de Carabineros, señora Marcela González, remita a la Comisión un informe relativo a las pruebas con las cuales Carabineros de Chile cuenta para demostrar los hechos ilícitos que se producen en las carreras no autorizadas.

- Puesto en votación, en general este proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señoras Aravena y Órdenes y señores García Huidobro y Navarro.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo único

Introduce diversas modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley número 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

Número 1

El número 1 del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Diputados propone agregar los siguientes artículos 197 ter, 197, quáter y 197 quinquies:

El texto de este numeral fue descrito con anterioridad en este informe.

Artículo 197 ter

Durante la discusión en particular de esta norma, se formularon dos proposiciones para modificar el inciso primero del artículo 197 ter, aprobado por la Cámara de Diputados, con la finalidad de establecer en el inciso primero un concepto de carreras no autorizadas de vehículos, reemplazando el concepto del inciso final de dicha norma:

La primera proposición es para reemplazar el inciso primero, en los siguientes términos:

“Artículo 197 ter.- Para los efectos de este artículo, se entenderá por “carreras no autorizadas a las carreras de automóviles u otras competencias de vehículos motorizados, tales como las aceleraciones desproporcionadas de motor y trompos, en vehículos especialmente acondicionados no sólo para alcanzar mayores velocidades que se realicen 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 asimismo, aquéllas que no cuenten con la autorización del alcalde, otorgada en conformidad a lo dispuesto en el artículo 164 del decreto con fuerza de ley No.1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito”.

La segunda propuesta, propone el siguiente texto:

“Para los efectos de este artículo, se entenderán por carreras no autorizadas las siguientes conductas realizadas, sin la autorización o permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, con vehículos motorizados y en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1°:

1° Carreras que se efectúen contra otros vehículos, o 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;

2° Competencias de destrezas, deslizamientos o derrapes; o

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

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, señaló que existe consenso para aprobar la segunda redacción relativa al concepto de carreras no autorizadas, puesto que abarca los diversos tipos de carreras clandestinas, además las hipótesis indicadas en ella no tienen el carácter de copulativas.

- En votación este artículo, fue aprobado con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García Huidobro, Letelier y Navarro.

Artículo 197 quáter

Esta norma está descrita con anterioridad en este informe, con ocasión de la discusión en general.

Durante su estudio, la Comisión acordó aprobarla en los mismos términos que la Cámara de Diputados.

- En votación este artículo, fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García Huidobro, Letelier y Navarro.

Artículo 197 quinquies

El artículo 197 quinquies propuesto por la Cámara de Diputados está descrito con anterioridad en este informe.

La Comisión acordó eliminar esta norma, puesto que se aleja de la idea matriz de la iniciativa legal en informe.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Órdenes, ratificó que el objetivo de este proyecto de ley es regular las carreras clandestinas. Agregó que, en la Cámara de Diputados se incorporó el concepto de velocidad temeraria, que en opinión de los miembros de la Comisión es ajena a las ideas matrices del proyecto, por lo que se acordó su eliminación.

- En votación este artículo, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García Huidobro, Letelier y Navarro.

Número 2

El texto de este numeral aprobado por la Cámara de Diputados, propone sustituir 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.”.

El Honorable Senador señor García Huidobro sostuvo que, el numeral 2 debe ser eliminado por las mismas razones esgrimidas para suprimir el artículo 197 quinquies, por ser ajeno a las ideas matrices del proyecto de ley.

- En votación este número 2, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García Huidobro, Letelier y Navarro.

Número 3

La Comisión acordó agregar un número 3, nuevo, para reemplazar el inciso cuarto del artículo 92 de la Ley N° 18.290, por el siguiente tenor:

“En todo caso, el juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente. En los casos de vehículos retirados de circulación y que se

encuentren en las hipótesis del artículo 197 ter de la presente ley, el juez deberá siempre ordenar el retiro de circulación del vehículo, y si las condiciones lo ameritan, la revocación del certificado de revisión técnica y disponer la reparación del vehículo por un establecimiento competente. Para la revocación del mencionado certificado el juez deberá informar al Secretario Regional Ministerial de Transportes respectivo, quien instruirá el cambio de estado del documento a la planta de revisión que lo hubiera emitido, e indicará al tribunal a qué planta de revisión deberá concurrir el interesado para realizar la nueva revisión técnica.”.

El Honorable Senador señor García Huidobro expresó que se debe evaluar que los vehículos que participen en carreras clandestinas queden retenidos por un tiempo determinado, con la finalidad de generar desincentivos a la actividad. Junto con lo anterior, manifestó sus dudas en cuanto a la conveniencia de establecer la facultad del juez para disponer la reparación del vehículo por un establecimiento competente, puesto que ello podría significar un costo para el propietario del taller mecánico que efectúe la reparación.

En seguida, consultó si se aplicará el comiso del vehículo a aquel que participe en una carrera no autorizada y en que no se produzcan lesiones graves, ni muerte, como resultado de ella.

El Jefe de Asesores Legislativos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública señor Juan Ignacio Gómez, respondió que el proyecto contempla que, en cualquier caso, al vehículo que participe en carreras no autorizadas se le aplicará la pena de comiso.

Respecto de la revisión por un establecimiento competente del vehículo que se retire de circulación, señaló que es de cargo de su propietario y por lo tanto, a su costo.

El Honorable Senador señor Navarro precisó que el retiro de circulación del vehículo puede ser complejo en términos económicos. Asimismo, se mostró contrario a que los corrales, donde se trasladan los vehículos que se retiran de la circulación, estén bajo la administración de particulares, por lo que solicitó conocer la realidad de los corrales, haciendo presente que no se puede imponer todas las obligaciones derivadas del retiro de los vehículos a Carabineros.

La Honorable Senadora señora Aravena compartió el planteamiento del **Honorable Senador señor García-Huidobro** en el sentido que debe generarse un desincentivo a las mencionadas carreras, y éste puede consistir en el retiro de circulación de los vehículos durante un plazo determinado.

La asesora Legislativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señora Romina Garrido, precisó que de acuerdo al artículo 92 de la Ley de Tránsito, solo en los casos en que un vehículo pierda sus condiciones de seguridad, el juez competente tendrá la facultad de disponer una revisión del vehículo por un establecimiento competente.

En consideración a lo anterior, la Comisión acordó aprobar este número 3, nuevo, una modificación para establecer que el retiro de circulación del vehículo deberá ser por un plazo no inferior a treinta días.

- En votación este número 3, nuevo, fue aprobado con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores García Huidobro, Letelier y Navarro.

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriores, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene el honor de proponer las siguientes modificaciones al proyecto de ley de la Cámara de Diputados:

Artículo Único

Ha incorporado el siguiente número 1, nuevo:

“Reemplázase el inciso cuarto del artículo 92, por el siguiente:

“1.- En todo caso, el Juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente. En los casos de vehículos retirados de circulación y que se encuentren en las hipótesis del artículo 197 ter de la presente ley, el juez deberá siempre ordenar el retiro de circulación del vehículo por un plazo no inferior a treinta días y si las condiciones lo ameritan, la revocación del certificado de revisión técnica. Para la revocación del mencionado certificado el juez deberá informar al Secretario Regional Ministerial de Transportes respectivo, quien instruirá el cambio de estado del documento a la planta de

revisión que lo hubiera emitido, e indicará al tribunal a qué planta de revisión deberá concurrir el interesado para realizar la nueva revisión técnica.”.”.

Número 1

Ha pasado a ser número 2, con las siguientes enmiendas:

- Ha sustituido el encabezamiento por el siguiente:

2.- Agregáanse los siguientes artículos 197 ter y 197 quáter:

Artículo 197 ter

Ha incorporado el siguiente inciso primero, nuevo:

“Artículo 197 ter.- Para los efectos de este artículo, se entenderán por carreras no autorizadas las siguientes conductas realizadas sin la autorización o permiso correspondiente por parte de la autoridad competente, con vehículos motorizados y en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° de esta ley:

1° Carreras que se efectúen contra otros vehículos o, 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.

2° Competencia de destrezas, deslizamientos o derrapes, o

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

- Ha sustituido en el inciso quinto las expresiones “incisos primero y segundo” por “incisos segundo y tercero”.

- Ha eliminado su inciso final.

Artículo 197 quinquies

Lo ha eliminado.

Número 2

Lo ha eliminado

- - -

En consecuencia, el proyecto de ley en informe, queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, de los Ministerios de Justicia Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

1.- Reemplázase el inciso cuarto del artículo 92, por el siguiente:

“En todo caso, el Juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente. En los casos de vehículos retirados de circulación y que se encuentren en las hipótesis del artículo 197 ter de la presente ley, el juez deberá siempre ordenar el retiro de circulación del vehículo por un plazo no inferior a treinta días y si las condiciones lo ameritan, la revocación del certificado de revisión técnica. Para la revocación del mencionado certificado el juez deberá informar al Secretario Regional Ministerial de Transportes respectivo, quien instruirá el cambio de estado del documento a la planta de revisión que lo hubiera emitido, e indicará al tribunal a qué planta de revisión deberá concurrir el interesado para realizar la nueva revisión técnica.”.

2.- Agréganse los siguientes artículos 197 ter y 197 quáter:

“Artículo 197 ter.- Para los efectos de este artículo, se entenderán por carreras no autorizadas las siguientes conductas realizadas sin la autorización o permiso correspondiente por

parte de la autoridad competente, con vehículos motorizados y en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 1° de esta ley:

1° Carreras que se efectúen contra otros vehículos o, 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.

2° Competencia de destrezas, deslizamientos o derrapes, o

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

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 segundo y tercero** se le impondrá, además, la pena de comiso del vehículo con que 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 fuere sorprendido en una primera ocasión, la suspensión hasta por el término de cinco años, si fuere 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 también 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 con motivo de la ejecución de la conducta señalada en este inciso obtuviere algún beneficio económico para sí o para un tercero, se le aplicará la pena de presidio menor en su grado medio y multa de veinte unidades tributarias mensuales.

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.”.”.

Acordado en sesiones celebradas los días **5 de mayo de 2011**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrarrázabal; **11 de agosto de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrarrázabal; **25 de agosto de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrarrázabal; **8 de septiembre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrarrázabal. **22 de septiembre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo

Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain y Manuel José Ossandón Irrázabal. **29 de septiembre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Ximena Órdenes Neira (Presidenta), Carmen Gloria Aravena (Manuel José Ossandón Irrázabal) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Alejandro Navarro Brain y **6 de octubre de 2021**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Ximena Órdenes Neira (Presidenta) y señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain.

Sala de la Comisión, a 12 de octubre de 2021.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretario (S) de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO PARA SANCIONAR LA ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN CARRERAS NO AUTORIZADAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y OTRAS CONDUCTAS QUE INDICA.

BOLETINES N^{OS} 10.109-15 y 12.065-15, REFUNDIDOS.

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** crear un nuevo tipo penal correspondiente a la conducción de vehículos motorizados participando en carreras no autorizadas, sancionado con una pena base y gradual, según sea la concurrencia de resultados lesivos o dañinos que origine la realización de la conducta típica, estableciendo asimismo, el retiro de circulación de los vehículos que participan en dichas carreras por un plazo no inferior a treinta días.
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general (4x0).
Artículo 1º, número 1, artículo 197 ter (aprobado 4X0, con modificaciones)
Artículo 197 quáter (aprobado 4X0, sin modificaciones)
Artículo 197 quinquies (rechazado 4X0)
Artículo 1º, número 2 (rechazado 4X0)
Artículo 1º, número 2, nuevo (aprobado 4x0, con modificaciones)
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** está estructurado sobre la base de un artículo único con dos numerales que incorporan diversas modificaciones a la Ley de Tránsito.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. **URGENCIA:** calificada de “discusión inmediata”, el 13 de octubre de 2021.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República y Moción de los Honorables Diputados señoras Álvarez y Hernando, y señores García, Jiménez, Meza, Saldívar y Venegas, y de los ex Diputados señora Carvajal, y señores Hasbún y Letelier.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.

- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en la sesión ordinaria 27^a, de fecha 3 de junio de 2020, la iniciativa fue aprobada en general y en particular por 147 votos a favor, ninguno en contra, dos abstenciones, ningún pareo y ninguno dispensado.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** el proyecto ingresó a la Corporación con fecha 3 de junio de 2020, dándose cuenta en la sesión ordinaria 107^a, de data 4 de junio del mismo año, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, aprobado en general y en particular.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la **Ley de Tránsito**, artículos 1, 92, 145, 146 y 203, Título XVII, Párrafo 1° (“De los Delitos y Cuasidelitos).
 - **Código Penal**. Artículos 15 y 397.

Valparaíso 12 de octubre de 2021.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretario (S) de la Comisión