

**INFORME DE LA COMISIÓN DE CONSTITUCIÓN LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley de Tránsito, en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves gravísimas o con resultado de muerte.

**BOLETÍN Nº 9.411-15**

---

**HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento tiene el honor de informaros sobre el proyecto de ley del epígrafe, iniciado en Mensaje de Su Excelencia la señora Presidenta de la República enviado a la Honorable Cámara de Diputados, con urgencia calificada de “suma”.

Cabe destacar que esta iniciativa de ley fue discutida solamente en general, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento del Senado.

A la sesión en que se trató este asunto concurrieron, por el Ministerio de Justicia, el Subsecretario, señor Marcelo Albornoz, y el asesor, señor José Miguel Poblete; por el Ministerio Secretaría General de la Presidencia, los asesores señoras María Paz Barriga y Julia Urquieta y señor Diego Calderón; por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la asesora legislativa, señora Paola Tapia, y por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de dicha Secretaría de Estado, la Secretaria Ejecutiva señora Francisca Yáñez.

Especialmente invitados, asistieron, además, los abogados señores Juan Domingo Acosta, Rodrigo Cabrera, Marco Lillo y Jean Pierre Matus.

Participaron, por la Biblioteca del Congreso Nacional, el asesor legislativo, señor Juan Pablo Cavada, y por la Fundación Jaime Guzmán, el asesor legislativo, señor Héctor Mery.

Igualmente, concurrieron los asesores parlamentarios del Honorable Senador señor Araya, señor Robert Angelbeck; del Honorable Senador señor De Urresti, señor Claudio Rodríguez; del

Honorable Senador señor Harboe, señor Sebastián Abarca, y de la Honorable Senadora señora Muñoz, señor Leonardo Estradé-Brancoli.

Estuvieron presentes, además, la señora Carolina Figueroa y los señores Benjamín Silva y Bernardo Aguilera.

- - -

### **OBJETIVO DEL PROYECTO**

Desincentivar la conducción de vehículos por personas que se encuentren en estado de ebriedad, cuando dicho delito provocare lesiones graves gravísimas o la muerte de la víctima. Para estos efectos, el proyecto plantea, entre otras, las siguientes propuestas:

1. Aumentar, en el artículo 196 de la Ley de Tránsito, el nivel máximo de la pena asignada al señalado delito. De este modo, la pena actual de presidio menor en su grado máximo (3 años y un día a 5 años) pasa a ser de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, con lo cual irá desde los 3 años y un día hasta los 10 años.

2. Establecer un tipo calificado de este delito para situaciones como la huida del lugar del accidente sin prestar ayuda a la víctima o la reincidencia, casos en que la pena será de presidio mayor en su grado mínimo, es decir, partirá de los 5 años y 1 día.

3. Fijar reglas especiales para la determinación de la pena en función de la concurrencia de atenuantes y agravantes, en forma tal que el juez imponga siempre una pena que se ubique dentro del marco punitivo fijado por la ley.

4. Regular la aplicación de penas sustitutivas, procediendo únicamente la sustitución por la pena de reclusión nocturna, que se cumplirá bajo reglas especiales, entre ellas, que el condenado cumplirá en forma efectiva la sanción privativa de libertad por 1 año.

5. En cuanto a la medida de prisión preventiva, se propone que de haber apelación, el imputado permanezca privado de libertad mientras la Corte de Apelaciones resuelva.

6. La libertad condicional solo podrá concederse una vez que el condenado haya cumplido a lo menos dos tercios de la pena impuesta, en lugar de la mitad, como lo prescribe la regla general actual.

- - -

## **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL**

La iniciativa en estudio no tiene normas que requieran de un quórum especial para su aprobación.

- - -

## **ANTECEDENTES**

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

### **ANTECEDENTES JURÍDICOS**

1.- Ley N° 18.290, de tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del ministerio de transportes y telecomunicaciones y del ministerio de justicia, de 2009, especialmente sus artículos 110, 111, 176, 193, 195, 196 y 209.

2.- Código Penal, particularmente sus artículos 49, 66, 67,68, 68 bis, 391 y 397.

3.- Ley N° 18.216, que establece penas que indica como sustitutivas a las penas privativas o restrictivas de libertad, especialmente sus artículos 1, 7, 8, 9, 15 y 33.

4.- Código Procesal Penal, particularmente sus artículos 139, 140 y 149.

5.- Decreto ley N° 321, de 1925, del Ministerio de Justicia, que establece la libertad condicional para los penados.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

El Mensaje que dio origen al presente proyecto recuerda que el día 21 de enero de 2013 se produjo la muerte de la menor Emilia Silva Figueroa, de solo nueve meses de edad, ocasionada por un accidente de tránsito causado por un conductor ebrio.

Señala que ante la conmoción social causada por este caso, diversas iniciativas parlamentarias han buscado generar las modificaciones legales necesarias para impedir que conductores ebrios, que ocasionan lesiones graves e incluso la muerte a terceros, fuesen condenados a penas menores que finalmente se cumplen en libertad. Recuerda que, en primer lugar, la bancada del Partido Comunista e Izquierda

Ciudadana de la Cámara de Diputados, conformada por los Honorables Diputados señores Hugo Gutiérrez, Sergio Aguiló, Lautaro Carmona y Guillermo Teillier, presentó en marzo de 2013 la primera moción relativa a esta materia, contenida en el Boletín N° 8.813-15, la que fue posteriormente respaldada por los Honorables Diputados señoras Adriana Muñoz y Alejandra Sepúlveda y señores Gustavo Hasbún, Carlos Abel Jarpa, Juan Carlos Latorre y Marcelo Schilling. Hace presente que ese proyecto no logró convertirse en ley al rechazarse el informe de la respectiva Comisión Mixta.

Enseguida, el Mensaje indica que el día 21 de enero de 2014, al cumplirse un año desde la muerte de Emilia Silva Figueroa, se presentó una segunda Moción parlamentaria patrocinada por la misma Bancada antes señalada, que fue contenida en el Boletín N° 9.244-15.

Agrega que, posteriormente, el Honorable Senador señor Alberto Espina presentó en el Senado una nueva Moción en el mismo sentido (Boletín N° 9.305-07), que fue también patrocinada por los Honorables Senadores señores Felipe Harboe, Hernán Larraín, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Expresa que, en virtud de lo anterior y debido a las diferencias que se produjeron entre ambas ramas del Congreso Nacional, el Gobierno decidió presentar un proyecto único, que viene a consensuar los esfuerzos destinados a cumplir los objetivos planteados en las iniciativas antes identificadas.

Manifiesta el Mensaje que esta iniciativa tiene por fin principal hacerse cargo de la sensación de impunidad ante este tipo de delito, ya que la baja extensión de la pena y la existencia de penas sustitutivas finalmente llevan a que los autores cumplan sus penas en libertad, tal como ocurrió con el responsable de la muerte de la pequeña Emilia, quien, a pesar de la gravedad del delito, fue condenado a dos años de pena remitida y cumplió dicha condena en libertad. Añade que ese caso no es el único, pues hay cientos de familias en nuestro país que cada año han tenido que vivir el dolor de perder a uno de los suyos o ver a quienes aman con secuelas graves que les impiden vivir normalmente, producto de la acción de personas ebrias que irresponsablemente conducen vehículos. A manera de ejemplo, el Mensaje recuerda la trágica muerte de Ruth Franchesca Campos Salinas, de 7 años de edad, quien falleció atropellada en el camino a Pelequén, por un conductor que manejaba en estado de ebriedad; el reciente caso de Daniela Tirado Vilches, de 17 años, quien murió atropellada en la Avenida Pérez Zujovic en Antofagasta por un conductor ebrio cuya licencia de conducir se encontraba vencida, y otros casos conocidos por la opinión pública, como el que tuvo lugar respecto de don Arturo Aguilera, los jóvenes Mariñanco Marín y las señoras Verónica Selman y Ximena Herrera.

El Mensaje indica que según información oficial de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, en el año 2011 ocurrieron 4.206 accidentes de tránsito, cuya causa fue el estado de manifiesta ebriedad del conductor, muriendo como consecuencia de ellos 117 personas y resultando otras 651 con lesiones graves. Añade que las cifras oficiales de la Comisión antes citada señalan que entre enero y septiembre del 2012, 116 personas murieron por la misma causa.

Recuerda también la iniciativa los avances que nuestro país ha realizado en materia de restricciones a la conducción bajo los efectos del alcohol, en virtud de los cuales se han redefinido los niveles de alcohol en la sangre que configuran la conducción bajo la influencia del alcohol y el delito de manejo en estado de ebriedad y se han endureciendo las sanciones pecuniarias y de suspensión de licencias de conducir asociadas a estos ilícitos.

Observa que, sin embargo, aun hoy la sociedad no comprende cómo una persona que voluntariamente bebió hasta embriagarse, condujo un vehículo y lesionó o incluso mató a otro, no sea considerado por la ley autor de un delito grave que le impida obtener su libertad bajo la actual legislación.

Sobre la base de estas consideraciones, el Mensaje plantea un conjunto de proposiciones, las más importantes de las cuales se han resumido anteriormente, con las que se pretende enfrentar esta situación.

## **DISCUSIÓN EN GENERAL**

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Harboe**, dio inicio a la discusión en general de la iniciativa, haciendo presente que la idea matriz de la misma ya ha sido abordada anteriormente por tres proyectos de origen parlamentario. Explicó que todos ellos se hacen cargo de solucionar la sensación de impunidad que se advierte en la comunidad a raíz de las penas que cumplen en la práctica los responsables de accidentes de tránsito motivados por el estado de ebriedad, especialmente cuando se provocan graves lesiones o la muerte de la víctima.

Informó que, dadas las divergencias derivadas de las fórmulas propuestas por dichas iniciativas, en esta oportunidad el Gobierno ha encabezado los esfuerzos destinados a consensuar un proyecto nuevo, que es el que ahora llega a segundo trámite constitucional al Senado.

Puso de manifiesto la conveniencia de comenzar el estudio del mismo escuchando la opinión de algunos especialistas.

En primer término, ofreció la palabra al **Profesor señor Juan Domingo Acosta**.

**El señor Acosta** agradeció la invitación a participar en este debate e inició su presentación manifestando que la situación que motiva esta iniciativa y las que la antecedieron, han marcado un grado importante de evolución en relación a los lineamientos normativos que se estiman necesarios para tratar el problema ya reseñado.

Indicó que la formulación que ahora se presenta tiene un evidente carácter transaccional, pues aunque la solución que se propone ofrece algunos problemas de sistematicidad en comparación con el resto del ordenamiento penal y procesal penal, igualmente representa un avance significativo respecto de la postura original de los anteriores proyectos que se discutieron sobre la materia.

Explicó que, básicamente, el texto en análisis amplía el marco penal abstracto para el delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones graves gravísimas o muerte, pero sobre todo, introduce un sistema nuevo de cómputo de penas, que busca acercar la determinación concreta del castigo que hace el juez al marco punitivo fijado por el legislador.

Sobre el particular, recordó que en una oportunidad anterior expuso ante la Comisión su opinión respecto al sistema especial de determinación de penas que acá se propugna. Sostuvo que éste puede estar justificado para un caso puntual como el ilícito tratado en este proyecto, pero que de ninguna forma podría ser extrapolado como posible sustitución al actual mecanismo general de cómputo de penas del Código Penal, pues ello podría tener consecuencias político criminales mayores.

En relación con la normativa del proyecto, manifestó que tenía algunas observaciones puntuales. En primer lugar, observó que la calificación por reincidencia planteada por el número 2 del nuevo inciso tercero que se incorpora al artículo 196 de la Ley de Tránsito, puede ser objeto de la crítica genérica que se plantea a la agravación de reincidencia de los numerales 15 y 16 del artículo 12 del Código Penal, pues la doctrina mayoritaria considera que la responsabilidad penal por un ilícito se extingue completamente al cumplirse materialmente la pena impuesta por el tribunal, razón por la cual no parece ser razonable agravar la responsabilidad por un nuevo ilícito, justamente en razón de la comisión de otro anterior respecto del cual ya operó una condena.

Añadió que otro problema que presenta esa disposición es el efecto en el tiempo de la calificación, pues no queda claro

qué tan antiguo debe ser el ilícito anterior para que se aplique la regla especial.

En contraposición, recordó que el artículo 104 del Código Penal establece que la norma sobre agravación genérica de responsabilidad penal de los numerales 15 y 16 del artículo 12 de ese cuerpo legal, solo puede hacerse valer dentro de los 5 años siguientes cuando se trata de la comisión de un simple delito y dentro de los 10 años siguientes, cuando se trata de crímenes. De esta propuesta, precisó, no se desprende que acá también se aplicará esta regla restrictiva, lo que puede dar lugar a contrasentidos, como sería el caso de una persona condenada por manejo en estado de ebriedad sin haber causado daño alguno a terceros, que 20 años después se ve involucrada en otro caso de manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones graves gravísimas. Indicó que en esa situación hipotética, el imputado se vería sometido, de manera automática, a una pena de crimen, lo que puede ser desproporcionado.

Enseguida, observó que el nuevo artículo 196 bis que se propone contempla una regla nueva de determinación de la pena que no tiene en consideración, como contraexcepción, la aplicación de la eximente incompleta del número 1) del artículo 11 del Código Penal en relación con los artículos 10 y 73 del mismo cuerpo legal.

Explicó que esas normas operan de la siguiente forma: cuando no se configuran todos los elementos de una causal para eximirse completamente de responsabilidad penal, pero sí la mayor parte de ellos y sobre todo los que son centrales en cada causal, se configura una atenuante especial muy calificada que, en virtud del artículo 73, tiene un efecto mucho más determinante en la pena que la configuración de una atenuación común.

Señaló, como ejemplos de lo anterior, la situación de una persona que padece una enfermedad mental severa, que se encuentra en tratamiento y tiene una recaída; o el caso de una persona en estado de ebriedad que participa en una reunión familiar con otros que están sobrios y que se ve en la necesidad de transportar un hijo al médico. Indicó que en esos casos debería haber una rebaja del piso de la pena del tipo que considera el artículo 73.

Connotó, luego, que la parte final del citado artículo 196 bis, nuevo, establece una excepción a la regla del inciso final del artículo 49, que también debería ser revisada. Explicó que el Código Penal vigente prevé un sistema de sustitución del cumplimiento de las penas de multa por servicios en beneficio de la comunidad o por reclusión. Señaló que el problema se presenta cuando un imputado es condenado a una pena privativa de libertad larga, que debe cumplir en forma efectiva y paralelamente al pago de una multa. En tal caso, la ley renuncia al cobro de

la multa, pues por razones político criminales muy atendibles se parte de la base que ese condenado no tiene capacidad económica para cumplir la pena pecuniaria, o si la tenía, la perdió al verse sometido a un proceso penal y a una condena larga, no estando, obviamente, en condiciones de sustituir dicha sanción por servicios en beneficio de la comunidad por encontrarse privado de libertad. Por tal razón, sólo restaría añadir a su confinamiento una pena privativa de libertad extra que debe cumplirse a continuación, en virtud de la regla de conmutación de multas por presidio.

Observó que por las consideraciones anteriores, el inciso final del artículo 49 del Código Penal renuncia al cumplimiento de las penas de multa cuando acompañan a otra privativa de libertad igual o superior a presidio menor en su grado máximo, que deben ser cumplidas efectivamente. Connotó que no se advierte ninguna razón para que en el caso del manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones graves o de muerte, no proceda la regla del artículo 49, máxime si el proyecto contempla que los condenados por esa figura siempre tendrán que cumplir parte de la sanción en la cárcel.

En otro orden de materias, planteó que el artículo 196 ter, nuevo, que se plantea, considera una regla especial de procedencia de las penas sustitutivas de la ley N° 18.216. A respecto, expresó que la primera cuestión que llama la atención es que solamente procederá la medida de reclusión parcial, la que en virtud de lo dispuesto en el artículo 8° de la ley antes citada tiene lugar cuando se trata de condenas de hasta 3 años de privación de libertad. En cambio, dijo, las penas de libertad vigilada o libertad vigilada intensiva suponen una intervención mayor en la libertad ambulatoria del condenado, por lo que en virtud de lo prescrito por la ya citada ley N° 18.216, procede para penas más altas, de entre 2 y 5 años de presidio.

En relación con esta misma disposición, advirtió que el numeral cuarto dispone que la reclusión parcial sólo tendrá lugar si hay disponibilidad técnica para el monitoreo telemático, agregando que, en caso contrario, la pena deberá cumplirse de forma efectiva. Observó que esta disposición impone al condenado una carga por la incapacidad del Estado de proveer los medios técnicos necesarios para el cumplimiento de una pena, lo que es contraproducente pues siempre se ha considerado que corresponde únicamente a aquél y no a los ciudadanos proporcionar los medios necesarios para la ejecución de las condenas penales.

Indicó también que el estatuto especial de procedencia de la pena sustitutiva de reclusión parcial únicamente tiene lugar cuando se trata de sanciones iguales o inferiores a 5 años de presidio. Añadió que en el sistema general de la ley N° 18.216, se contempla el régimen de pena mixta, que es un beneficio que procede para los condenados a 5 años y un día de privación de libertad y consiste en sustituir

dicha sanción por la de libertad vigilada intensiva una vez que se ha cumplido un tercio de la pena de manera efectiva en un establecimiento penal y concurren los demás requisitos establecidos por la ley. Expresó que no es claro que ese mismo régimen se aplique en el caso del tipo establecido en los incisos tercero y cuarto, nuevos, que se propone agregar al artículo 196, razón por la cual sería necesario aclarar este punto en el proyecto.

En otro orden de materias, coincidió con la propuesta relativa a la agravación del quebrantamiento de condena cuando se trata de una pena previa de suspensión o inhabilitación para conducir vehículos, pues quien cae en esta conducta afecta gravemente la seguridad pública.

Por otra parte, discrepó de la modificación planteada al inciso final del artículo 149 del Código Procesal Penal, pues, a su juicio, el sistema especial de prisión preventiva de oficio propuesto por esa norma adolece de claros defectos de constitucionalidad. Por ello, agregó, es imprescindible que sea lo más restringida posible, no correspondiendo añadir nuevas figuras a aquel mecanismo anómalo como lo plantea el artículo 3º del proyecto.

Finalmente, informó que no tenía comentarios en relación a la modificación al decreto ley que regula la libertad condicional.

A continuación, se ofreció la palabra al **Profesor señor Jean Pierre Matus**.

**El señor Matus** agradeció la oportunidad de participar en la discusión de este proyecto e inició su discurso manifestando que, en abstracto, la Ley de Tránsito parece asignar una pena adecuada al manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte o de lesiones graves, pues la sanción abstracta es más alta que la del homicidio culposo y está levemente por debajo de la que se impone al homicidio doloso.

Con todo, observó que la situación práctica muestra un panorama completamente diferente pues habitualmente proceden dos atenuantes, lo que hace que la pena típica para estos ilícitos sea de 541 días, límite respecto del cual operan las sustituciones que prevé la ley N° 18.016. Ello, añadió, termina con la remisión condicional de la pena. Connotó que una sanción de ese tipo tiene, en la práctica, los mismos efectos que una infracción de tránsito grave.

Expresó que algo similar ha ocurrido con los delitos sexuales, por lo cual la reacción típica de los legisladores en estos casos ha sido subir las penas abstractas, lo que no ha rendido los resultados esperados porque el sistema de determinación de penas ha permanecido exactamente igual.

En este contexto, sostuvo que la solución que plantea el proyecto es digna de una valoración inicial, pues representa un esfuerzo por acercar las penas abstractas a las sanciones reales que aplican los jueces.

Enseguida, puso de manifiesto que el proyecto también se hace cargo del problema de valoración social que representa este ilícito en nuestro ámbito cultural. Indicó que, en general, se considera que la conducción de un vehículo en estado de ebriedad en centros urbanos densamente poblados es una actividad tan peligrosa como el uso de los medios que califican el homicidio doloso.

Añadió que, sin embargo, quienes manejan en esas condiciones no comparten aquel juicio social peyorativo, pues aunque saben que la conducción de un vehículo bajo los efectos del alcohol los pone en condición de no poder responder adecuadamente a situaciones o estados de peligro, asumen que aquellos son de ocurrencia improbable y que, además, existen pocas posibilidades de ser sorprendidos por la fuerza pública conduciendo en ese estado.

A la vez, frecuentemente esos conductores han visto como a lo largo del tiempo sus familiares y amigos han manejado vehículos en esas condiciones sin provocar resultados negativos para terceros, lo que refuerza su percepción respecto de la inocuidad de dicho comportamiento.

Indicó que la única forma en que ambas visiones pueden llegar a compatibilizarse es a través de la función preventiva general de la pena, la que se coloca por encima de los homicidios culposos en la generalidad de las legislaciones.

Señaló que en el derecho comparado se observan estas figuras pero con penas que en abstracto son menores. Con todo, puntualizó que pocos ordenamientos jurídicos tienen un régimen sustitutivo de penas tan amplio como el nuestro, por lo que, en general, se observa que las condenas superiores a 2 años de presidio son cumplidas efectivamente en un recinto penal.

En otro orden de materias, indicó que hay dos asuntos que no están apropiadamente tratados en el proyecto.

En primer lugar, manifestó que es muy común en la legislación comparada que conjuntamente con la pena corporal por manejo en estado de ebriedad, se imponga el comiso del automóvil utilizado en el delito, lo que no se observa en el proyecto en estudio. Expresó que aquella regla ofrece la ventaja de imponer un disuasivo mayor, pues expone al dueño

del vehículo a la pérdida de su propiedad si lo facilita a una persona que ha consumido o consumirá alcohol.

En segundo lugar, consideró que el esquema propuesto para calificar el delito por la huida del imputado del lugar del accidente está mal diseñado. Explicó que quien maneja un vehículo en estado de ebriedad y causa un accidente que provoca la muerte de una persona, se ve enfrentado a un dilema básico que es huir y no sufrir la pena, o quedarse y exponerse a un castigo cierto. Señaló que ello ocurre porque quien huye lo hace para no ser sometido en forma inmediata al examen de alcoholemia que acreditará el estado de ebriedad, que es el elemento basal para la configuración del delito.

Expresó que lo anterior tiene una solución relativamente simple. Recordó que el artículo 176 de la Ley de Tránsito prevé que en todo accidente en que se produzcan lesiones, el conductor que participe en los hechos está obligado a detener la marcha, prestar la ayuda que fuese necesaria y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata, entendiéndose por tal cualquier funcionario de Carabineros que estuviere próximo al lugar, para los efectos de la denuncia ante el tribunal correspondiente. Señaló que, sin embargo, la norma descrita únicamente se aplica cuando el manejo en estado de ebriedad causa lesiones y no la muerte. Opinó que lo anterior parece no tener mucho sentido, sobre todo si la pena prevista para el incumplimiento de esta obligación es la suspensión de la licencia y, solo si el juez lo estima adecuado, una pena corporal mínima en los términos del artículo 195 de la citada ley.

Afirmó que lo adecuado sería modificar el referido artículo 176, incorporando la hipótesis de muerte a causa del accidente. Además, debería establecerse una pena más elevada en caso de incumplimiento de las obligaciones ya citadas, que se aplique en forma autónoma y conjunta con la pena que proceda por el manejo en estado de ebriedad. Añadió que cabría plantear algo similar en relación a quien se niegue a hacerse la alcoholemia.

Finalmente, recordó que la discusión de este proyecto se da en una fecha cercana a la celebración de las Fiestas Patrias del mes de septiembre, en la cual es común que se produzcan riñas y crímenes pasionales. Señaló que las muertes provocadas a causa de esas circunstancias son homicidios voluntarios, respecto de los cuales la ley chilena prevé la aplicación de circunstancias atenuantes generales y del régimen común de sustitución de penas, lo que, en definitiva, hace que los imputados por esos hechos no cumplan ni un día de la pena en la cárcel.

Frente a ello, observó que si una regla como la prevista por el proyecto en estudio se encuentra en vigor, quien mate involuntariamente a otro conduciendo un vehículo bajo la influencia del

alcohol partirá con una pena efectiva de a lo menos un año. Explicó que estas situaciones podrían considerarse como inequitativas porque, en principio, no parece justo que quien cometa un homicidio doloso tenga menos pena que quien mate a otro de forma involuntaria. Pero, añadió, considerando el asunto detenidamente, se concluye que el problema radica en la escasa penalidad que en general nuestro sistema penal impone a quienes atentan contra la vida.

A continuación, se ofreció la palabra **al abogado señor Rodrigo Cabrera**.

**El señor Cabrera** agradeció la invitación a participar en este debate e inició su presentación señalando que la vida, como bien jurídico, no es el más relevante para el sistema penal nacional.

Como demostración de lo anterior, indicó que la pena asociada al delito de homicidio es la de presidio mayor en sus grados mínimos a medio, en tanto que la del abigeato será equivalente a la del robo o hurto, según el caso, pero una vez determinada, debe aumentarse en un grado, quedando en el mismo umbral que la del homicidio simple. Como consecuencia, matar a un animal ajeno tiene tanta penalidad como dar muerte a una persona.

En la misma línea, connotó que la sanción asociada al robo con intimidación sin daño físico a las personas tiene la misma pena que el homicidio simple; es decir, la amenaza para sustraer un bien ajeno tiene tanto valor como matar a otro individuo.

Manifestó que entonces cabe preguntarse si vale la pena sancionar con una pena elevada el delito de manejo en estado de ebriedad causando muerte o lesiones graves gravísimas. Expresó que la respuesta a la interrogante anterior podría estar en que el "bien jurídico vida" merece una alta protección legal y que ya es tiempo que nuestro ordenamiento jurídico penal así lo internalice y lo reconozca. Es decir, destacó, es tiempo de rectificar los errores de racionalidad y proporcionalidad en la protección de los bienes jurídicos más relevantes contenidos en el Código Penal vigente.

Observó que el manejo en estado de ebriedad causando muerte o lesiones graves gravísimas requiere que la persona tenga licencia de conducir y un vehículo, es decir, podría definirse como un delito de clase, ya que supone cierto nivel de ingresos y de conocimientos. En efecto, dijo, el referido delito asociado a alguien que no tenga cómo proveerse de un automóvil supone la comisión de otro delito, por ejemplo, de un hurto o robo para conseguir el vehículo o, al menos, de receptación.

Indicó que el delito de manejo en estado de ebriedad tiene una sanción menor que el homicidio simple incluso cuando es cometido con dolo eventual, por lo que se produce el contrasentido de que un piloto suicida en contra del tránsito en una autopista recibirá menos sanción si va ebrio que si va sobrio, o que un chofer de bus del Transantiago que atropella y mata a un *grafitero* sea sancionado por homicidio con dolo eventual, a menos que se compruebe que estaba ebrio, caso en el cual recibirá menos sanción. Expresó que estos casos muestran la evidente inequidad que implica que el estado de ebriedad actúe como una eximente o atenuante de responsabilidad penal.

Señaló que incluso dentro de la misma Ley de Tránsito se observan desproporcionalidades notorias, pues, por ejemplo, a quien maneja en estado de ebriedad causando muerte o lesiones graves gravísimas se le sanciona con presidio menor en su grado máximo, en tanto que el funcionario público que "otorgue indebidamente una licencia de conductor o boleta de citación o un permiso provisorio de conducir o cualquier certificado o documento que permita obtenerlos", arriesga una pena de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo.

En la misma línea anterior, hizo notar que el artículo 198 de la indicada ley sanciona con la pena del homicidio aumentado en un grado al que atentare contra un vehículo en circulación y, a consecuencia de dicho atentado, cause la muerte del conductor. Pero, en cambio, el conductor ebrio que mata a otro recibe un grado menos que la pena de homicidio simple.

En relación con la formulación planteada por el proyecto, opinó que no hay razón para no elevar el piso de la pena actual de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, aun cuando ello podría quedar limitado a las siguientes situaciones:

- Si el responsable condujere un vehículo con más de 1,5 gramos de alcohol por litro de sangre en el organismo, pues dicha cantidad de alcohol genera -según instituciones como SENDA o el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, OISEVI-, visión doble, confusión y dificultad para mantenerse en vigilia;

- Si el responsable conduce un vehículo con la licencia de conducir suspendida provisorio o definitivamente o cancelada o inhabilitada a perpetuidad, o

- Si el responsable es miembro del Poder Judicial o de Carabineros o es legislador.

Finalmente, observó que el proyecto no contempla la idea de tipificar como delito autónomo la conducta de huir del lugar del

accidente. Señaló que al elevarse la pena, se tenderá a evadir la detención de manera de sustraerse de la acción de la justicia. En efecto, afirmó, resultará mejor para el infractor huir del lugar y presentarse posteriormente sobrio a una comisaría, pues así configurará la atenuante de prestar colaboración sustancial y dificultará probar el estado previo de ebriedad en que se encontraba.

**El Honorable Senador señor Araya** manifestó que el problema abordado por el proyecto en estudio muestra en forma palmaria la urgente necesidad de contar con un nuevo Código Penal en nuestro país, pues el actual asigna castigos notoriamente desproporcionados en relación con los bienes jurídicos amparados por los diversos tipos penales. Observó que la precisión anterior hace imprescindible que la Comisión se aboque en el futuro inmediato al estudio de un proyecto de ley que reconsidere y eleve la penalidad de los delitos contra la vida.

Añadió que una interrogante que cabe hacerse también en este estudio es el tratamiento que debe dispensarse al manejo bajo la influencia de sustancias sicotrópicas, que es una de las hipótesis contempladas por el artículo 196 de la Ley de Tránsito que se modifica en este proyecto. Hizo notar que no se distingue si se trata de drogas ilegales o sustancias psicotrópicas reguladas que el conductor ingiere por prescripción médica, ni tampoco qué parámetros pueden utilizarse para determinar cuándo dicho consumo afecta el manejo en términos penalmente relevantes.

Adicionalmente, expresó que le parece muy apropiada la idea que se ha planteado en orden a que la huida del lugar del accidente por parte del conductor ebrio sea un delito en sí mismo y que no opere como una calificación del manejo en estado de ebriedad.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Harboe**, expresó que el proyecto en estudio viene precedido de un componente emocional público, que también motivó la tramitación de otras iniciativas anteriores. Sostuvo que, de alguna forma, esa circunstancia ha diferido el debate respecto de la distribución proporcional de sanciones entre los distintos tipos penales, atendiendo al bien jurídico protegido en cada uno de ellos.

Planteó que, en este caso, es dable reconocer que el legislador ha sido muy reactivo a los sucesos criminales que han repercutido en la opinión pública, dando como respuesta un aumento inorgánico de las sanciones, el que, sumado al sistema de aplicación de penas contemplado por el Código Penal, genera una distorsión mayor.

Indicó que la forma adecuada de reponer la proporcionalidad entre penas y bienes jurídicos y la aplicación no

distorsionada de las mismas por parte de los jueces es precisamente la discusión de un nuevo Código Penal.

Observó que mientras el Parlamento no esté en condiciones de realizar esa revisión general, es imprescindible hacer adecuaciones específicas que puedan corregir las distorsiones que se producen en la aplicación de penas a aquellos ilícitos que tienen una amplia repercusión social, como el que trata este proyecto.

Señaló que podría objetarse que si la iniciativa en discusión prospera, el delito de homicidio simple terminaría con un castigo efectivo menor que la muerte provocada por la conducción de vehículos motorizados por personas en estado de ebriedad; pero, puntualizó, el problema de fondo en esa comparación será la escasa pena efectiva que se aplica a quien atenta contra la vida de otro.

Expresó, finalmente, que daría su aprobación en general al proyecto en análisis, de manera de dar lugar a la presentación de aquellas indicaciones que puedan complementarla. Añadió que esa será la oportunidad para discutir sugerencias como las que se han planteado en este debate, de muchas de las cuales dijo ser partidario.

**El Honorable Senador señor De Urresti** manifestó que la idea general del proyecto aporta una solución plausible a la demanda social de la cual éste se hace cargo. Añadió que le parece muy apropiado que el imputado que huye del lugar del accidente tenga una sanción autónoma relevante, en vez de que aquello opere como una calificación del delito principal. Igualmente, coincidió con la posibilidad de imponer el decomiso del vehículo utilizado en el hecho, pues, a su juicio, ello operaría como un desincentivo económico relevante a la conducción en estado de ebriedad.

Observó que la prensa ha puesto de manifiesto que distintas personas que han sido sancionadas con la inhabilidad o prohibición de conducir vehículos motorizados hacen caso omiso de aquella pena y utilizan libremente sus vehículos, pues la policía no cuenta con un registro en línea de fácil acceso que le permita saber, al efectuar un control caminero, si un determinado chofer es objeto de esa prohibición.

Señaló que es imprescindible establecer mecanismos que aseguren la disponibilidad de esa información e impongan el deber de consultarla. Sobre el particular, puso de manifiesto la conveniencia de escuchar a Carabineros de Chile.

**El Honorable Senador señor Espina** manifestó que las modificaciones que se han introducido en las últimas décadas a nuestra legislación penal no han hecho más que acentuar la disparidad que

existe entre el juicio de reproche social por la afectación de los bienes jurídicos protegidos por los distintos tipos penales y las sanciones que se establecen para los respectivos autores, cómplices y encubridores.

Expresó que la pena que en abstracto se prevé para el delito de manejo de vehículos motorizados en estado de ebriedad con resultado de muerte o lesiones graves gravísimas podría ser apropiada si en la práctica fuera aplicada por los tribunales de justicia. Connotó que, sin embargo, la situación real es fundamentalmente distinta, pues el sistema de determinación de penas y de configuración de circunstancias modificatorias de la responsabilidad penal del Código Penal permite que en todos los procesos que se conozcan por esta causa, se configuren de forma casi automática dos o más atenuantes, con lo cual en la práctica la inmensa mayoría de los imputados por estos hechos terminará con una pena remitida.

Manifestó que la situación antes indicada genera una sensación de indignación pública, la que ha motivado la presentación de una seguidilla de iniciativas destinadas a aumentar la pena abstracta de este ilícito. Lo anterior, agregó, implica un cambio netamente teórico, pues al quedar vigentes las reglas comunes sobre determinación de la pena operarán de igual forma los mecanismos antes indicados, de manera que las sanciones que en definitiva se determinen, aún con marcos penales mayores, seguirían siendo las mismas de hoy.

Instó, en consecuencia, a resolver la situación reseñada de manera adecuada y manifestó que ésta atraviesa casi toda la legislación penal vigente. Por tal razón, agregó que es urgente que la Comisión retome la discusión del proyecto que establece un nuevo Código Penal, presentado por la Administración del ex Presidente señor Piñera.

Destacó, enseguida, el aporte realizado por la Comisión en el estudio de las iniciativas legales anteriormente presentadas en cuanto al manejo en estado de ebriedad provocando lesiones graves gravísimas o la muerte de la víctima.

En particular, se refirió al proyecto de ley originado en Moción de su autoría, en compañía de los Honorables Senadores señores Harboe, Larraín, Walker, don Patricio, y Zaldívar, contenido en el Boletín N° 9.305-07. Señaló que aquél marcó un cambio trascendente en este debate al contemplar un conjunto de figuras calificadas para el señalado delito y precisar un conjunto de reglas específicas para la determinación de la pena. Afirmó que esas propuestas constituyeron un esfuerzo modernizador de gran relevancia, que permitió destrabar este complejo debate y que impactará en forma palpable en las sentencias que los jueces dicten en relación a estos delitos.

Enseguida, en cuanto a la iniciativa que ahora se discute, expresó que compartía sus términos y que le daría su aprobación en general.

Revisando sus disposiciones, hizo presente que ella también establece circunstancias calificantes especiales que agravan de una manera apropiada la sanción aplicable. No obstante, consideró atendible el punto levantado por el Profesor señor Acosta en orden a clarificar la aplicación en el tiempo de la circunstancia de la reincidencia.

Indicó que también se aviene mejor con el sentir social la regla del proyecto que impone la necesidad de que parte de la pena deba cumplirse en la cárcel. Sin embargo, puntualizó que este criterio debería aplicarse a todos los delitos graves y no solamente al de manejo en estado de ebriedad.

Finalmente, planteó que la naturaleza del delito en estudio ha sido objeto de mucha discusión, pues, en principio, se le consideraba un cuasidelito dado que se basaba en la infracción de un reglamento de tránsito. Destacó que hoy, luego de las numerosas campañas publicitarias que han tenido lugar para evitar que personas que han bebido, conduzcan y de los reportajes que muestran las desoladoras consecuencias de estos ilícitos, cabe pensar que quien consume alcohol y sube a un vehículo motorizado, se representa perfectamente la dañosidad de su conducta. Si, pese a ello, decide conducir, demostrará un desprecio por los bienes jurídicos ajenos similar al que se observa en las figuras de dolo eventual, lo que hará perfectamente posible asimilar este hecho a los delitos cometidos voluntariamente.

**El Honorable Senador señor Larraín** recordó que las discusiones que han tenido lugar en la Comisión a propósito de las iniciativas anteriores sobre este tema, han permitido ir avanzando y despejando distintas hipótesis. Señaló que, por ejemplo, se ha demostrado que el mero expediente de subir el piso inferior de la pena para estos ilícitos no es un camino apropiado y que, en cambio, la mejor vía es elevar el tramo superior de la misma, lo que permitirá que el juez aprecie la magnitud del mal causado en la situación concreta y determine una pena apropiada.

Manifestó que también ha habido coincidencia en cuanto a que ciertas circunstancias particulares de la comisión del ilícito permiten calificarlo y agravar la pena en términos de elevar su piso mínimo, pero no como regla general, pues se estimó, acertadamente a su juicio, que no podía hacerse sin más una asimilación penológica entre el homicidio involuntario y el cometido dolosamente.

Advirtió que el proyecto que ahora se discute introduce mejoras técnicas a los textos anteriormente estudiados por la Comisión, por lo que daría su aprobación en general al proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, dejó constancia de la conveniencia de efectuar a la mayor brevedad una revisión general de las penas aplicables al delito de homicidio, cuidando de manera especial el criterio de proporcionalidad.

**Los Honorables Senadores señores Espina y De Urresti** participaron de la idea de efectuar sin más dilaciones la revisión propuesta por el Honorable Senador señor Larraín.

Igualmente, **el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Harboe**, coincidió con esta última proposición. Sobre el particular, hizo presente que se encuentra en el Senado, en segundo trámite constitucional, un proyecto de ley iniciado en dos Mociones parlamentarias de distintos señores Diputados, que precisamente propone aumentar la penalidad del delito de homicidio simple. Expresó que esta iniciativa, contenida en los Boletines N°s. 8.216-07 y 8.609-07, refundidos, serían una oportunidad para acometer el debate propuesto.

**El abogado señor Marco Lillo** puntualizó que, en la actualidad, existe un Registro Nacional de Condenas a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el que constan todas las sentencias que imponen la inhabilidad o prohíben la conducción de vehículos motorizados. Precisó que, sin embargo, allí no se anotan las medidas cautelares dictadas durante los correspondientes procesos penales, por lo que es factible que una persona que está siendo enjuiciada por manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte, a la que se ha impuesto la prohibición de manejar, lo haga libremente sin temor a ser sorprendida, pues los policías encargados del control caminero no tienen acceso en línea a esa información.

Por su parte, **el Subsecretario de Justicia, señor Marcelo Albornoz**, destacó el interés que ofrece la iniciativa en estudio y, en relación con la inquietud referida al acceso al Registro Nacional de Condenas, manifestó que la Secretaría de Estado que representa está desarrollando un proyecto de modernización de la plataforma informática que permitirá acceder a este registro, de forma tal que en el futuro puedan operar sobre él aplicaciones móviles que posibiliten la consulta de datos al realizarse un control carretero. Informó que para este objetivo se han destinado fondos por una suma de \$ 4.500.000.000.

**El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Harboe**, dio por terminado el análisis en general de la iniciativa, declaró cerrado el debate y puso en votación la idea de legislar.

**Sometido a votación en general el proyecto, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Araya, De Urresti, Espina, Harboe (Presidente) y Larraín.**

- - -

### **TEXTO DEL PROYECTO**

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Honorable Cámara de Diputados, y que la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento os propone aprobar en general:

#### **PROYECTO DE LEY**

“Artículo 1°.- 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, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, de 2009:

1) Sustitúyese el inciso tercero del artículo 196 por los siguientes incisos tercero y cuarto, nuevos:

“Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el artículo 397 N° 1 del Código Penal o la muerte de una o más personas, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, además de la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

Al autor del delito previsto en el inciso precedente se le impondrá la pena de presidio mayor en su grado mínimo y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, además de la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica, si concurrieren alguna de las circunstancias siguientes:

1.- Si el responsable huyere del lugar del accidente y no prestare ayuda a la víctima.

2.- Si el responsable hubiese sido condenado anteriormente por alguno de los delitos previstos en este artículo.

3.- Si el delito hubiese sido cometido por un conductor cuya profesión u oficio consista en el transporte de personas o bienes y hubiere actuado en el ejercicio de sus funciones.”.

2) Incorpórase el siguiente artículo 196 bis:

“Artículo 196 bis.- Para determinar la pena en los casos previstos en los incisos tercero y cuarto del artículo 196, el tribunal no tomará en consideración lo dispuesto en los artículos 67, 68 y 68 bis del Código Penal y, en su lugar, aplicará las siguientes reglas:

1.- Si no concurren circunstancias atenuantes ni agravantes en el hecho, el tribunal podrá recorrer toda la extensión de la pena señalada por la ley al aplicarla.

2.- Si, tratándose del delito previsto en el inciso tercero del artículo 196, concurren una o más circunstancias atenuantes y ninguna agravante, el tribunal impondrá la pena de presidio menor en su grado máximo. Si concurren una o más agravantes y ninguna atenuante, aplicará la pena de presidio mayor en su grado mínimo.

3.- Si, tratándose del delito establecido en el inciso cuarto del artículo 196, concurren una o más circunstancias atenuantes y ninguna agravante, el tribunal impondrá la pena en su grado mínimo. Si concurren una o más agravantes y ninguna atenuante, la impondrá en su grado máximo. Para determinar en tales casos el mínimo y el máximo de la pena, se dividirá por mitad el período de su duración: la más alta de estas partes formará el máximo y la más baja el mínimo.

4.- Si concurren circunstancias atenuantes y agravantes, se hará su compensación racional para la aplicación de la pena, graduando el valor de unas y otras.

5.- El tribunal no podrá imponer una pena que sea mayor o menor al marco fijado por la ley.

Respecto de las penas de multa impuestas, no será procedente lo previsto en el inciso final del artículo 49 del Código Penal.”.

3) Agrégase el siguiente artículo 196 ter:

“Artículo 196 ter.- Respecto del delito previsto en el inciso tercero del artículo 196, será aplicable lo previsto en la ley N° 18.216, siempre que no fuere contrario a las siguientes reglas:

1.- Procederá únicamente la sustitución de la pena por la de reclusión parcial nocturna.

2.- La reclusión parcial nocturna sólo podrá disponerse si la pena privativa de libertad que impusiere la sentencia no excediere de cinco años.

3.- La ejecución de dicha pena sustitutiva quedará en suspenso por un año, tiempo durante el cual el condenado deberá cumplir en forma efectiva la pena privativa de libertad a la que fue condenado. Vencido dicho término, cumplirá la pena de reclusión parcial nocturna, a la que se le descontará el tiempo en que el condenado efectivamente hubiere permanecido privado de libertad.

4.- El juez sólo podrá ordenar su ejecución en el domicilio del condenado cuando, previo informe favorable de factibilidad técnica de su imposición, sea posible establecer como mecanismo de control de la misma el sistema de monitoreo telemático; de no ser así, deberá ordenar su ejecución en un establecimiento penal especial.”.

4) Sustitúyese, en el inciso primero del artículo 209, la expresión “prisión en su grado máximo” por “presidio menor en su grado mínimo”.

Artículo 2º.- Sustitúyese en el artículo 15, letra b), de la ley N° 18.216, la expresión “los incisos segundo y tercero” por “el inciso segundo”.

Artículo 3º.- Agrégase en el inciso segundo del artículo 149 de la ley N° 19.696, que establece el Código Procesal Penal, a continuación de la expresión “pena de crimen”, la siguiente frase: “y los señalados en los incisos tercero y cuarto del artículo 196 de la ley de Tránsito,”.

Artículo 4º.- Intercálase en el artículo 3º del decreto ley N° 321, de 1925, del Ministerio de Justicia, que establece la libertad condicional para los penados, el siguiente inciso sexto, nuevo, pasando el actual a ser séptimo:

“Los condenados por los incisos tercero y cuarto del artículo 196 de la ley de Tránsito podrán obtener el mismo beneficio una vez cumplidos dos tercios de la condena.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día miércoles 6 de agosto de 2014, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Felipe Harboe Bascuñan (Presidente), Pedro Araya Guerrero, Alfonso De Urresti Longton, Alberto Espina Otero y Hernán Larraín Fernández.

Sala de la Comisión, Valparaíso, 12 de agosto de 2014.

NORA VILLAVICENCIO GONZÁLEZ  
Abogada Secretaria de la Comisión

## RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN,  
JUSTICIA Y REGLAMENTO, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN  
SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY DE  
TRÁNSITO, EN LO QUE SE REFIERE AL DELITO DE MANEJO EN  
ESTADO DE EBRIEDAD, CAUSANDO LESIONES GRAVES GRAVÍSIMAS  
O CON RESULTADO DE MUERTE**  
(Boletín N° 9.411-15)

- I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** el proyecto busca, como propósito central, desincentivar la conducción de vehículos de tracción mecánica por personas que se encuentren en estado de ebriedad, causando lesiones graves gravísimas o la muerte de la víctima. Para estos efectos, entre otras propuestas, se plantea:
- 1) Aumentar, en el artículo 196 de la Ley de Tránsito, el nivel máximo de la pena asignada a este delito. La pena actual de presidio menor en su grado máximo (3 años y un día a 5 años) pasa a ser de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, con lo cual irá desde los 3 años y un día hasta los 10 años.
  - 2) Establecer un tipo calificado de este delito para situaciones como la huida del lugar del accidente sin prestar ayuda a la víctima o la reincidencia, casos en que la pena será de presidio mayor en su grado mínimo, es decir, partirá de los 5 años y 1 día.
  - 3) Fijar reglas especiales para la determinación de la pena en función de la concurrencia de atenuantes y agravantes, en forma tal que el juez imponga siempre una pena que se ubique dentro del marco punitivo fijado por la ley.
  - 4) Regular la aplicación de penas sustitutivas, procediendo únicamente la sustitución por la pena de reclusión nocturna, la que se cumplirá bajo reglas especiales, entre ellas, que el condenado cumplirá en forma efectiva la sanción privativa de libertad por 1 año.
  - 5) En cuanto a la medida de prisión preventiva, se propone que de haber apelación, el imputado permanezca privado de libertad mientras la Corte de Apelaciones resuelva.
  - 6) Finalmente, la libertad condicional sólo podrá concederse una vez que el condenado haya cumplido a lo menos dos tercios de la pena impuesta, en lugar de la mitad, como lo prescribe la regla general actual.
- II. ACUERDOS:** aprobación en general del proyecto, unanimidad 5x0.
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de cuatro artículos permanentes.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

- V. **URGENCIA:** suma, a contar del día 5 de agosto de 2014.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Mensaje de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, presentado a la Cámara de Diputados.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado en general en sesión celebrada el día 15 de julio de 2014, por 99 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 22 de julio de 2014.
- X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- Ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del ministerio de transportes y telecomunicaciones y del ministerio de justicia, de 2009, especialmente sus artículos 110, 111, 176, 193, 195, 196 y 209.
  - Código Penal, particularmente sus artículos 49, 66, 67,68, 68 bis, 391 y 397.
  - Ley N° 18.216, que establece penas que indica como sustitutivas a las penas privativas o restrictivas de libertad, especialmente sus artículos 1, 7, 8, 9, 15 y 33.
  - Código Procesal Penal, particularmente sus artículos 139, 140 y 149.
  - Decreto ley N° 321, de 1925, del Ministerio de Justicia, que establece la libertad condicional para los penados.

Valparaíso, 12 de agosto de 2014.

NORA VILLAVICENCIO GONZÁLEZ  
Abogada Secretaria de la Comisión