INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley de tránsito, con el objeto de elevar las sanciones aplicables a quienes infrinjan la prohibición de conducir vehículos en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas.

BOLETÍN Nº 17.118-15.

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial / Consulta Excma. Corte Suprema / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos Centrales del Debate / Discusión en General / Votación en General / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores Keitel y Kusanovic, sin urgencia.

Se hace presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del reglamento de la Corporación, la Comisión discutió solo en general esta iniciativa de ley, que resultó aprobada por la unanimidad sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe (3x0).

- - -

OBJETIVO (S) DEL PROYECTO

Aumentar las sanciones a quienes infrinjan la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110 de la ley N° 18.290 de Tránsito, que se refiere a la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte, la operación de cualquier tipo de maquinaria o el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, ejecutados en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No tiene.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Senadores no integrantes de la Comisión: el Honorable Senador señor Keitel.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

- Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Subsecretario de Trasportes, señor Jorge Daza y el coordinador legislativo del Ministro, señor Felipe González.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): el analista, señor Juan Pablo Cavada.

- De la Comisión Nacional de Seguridad de Transito (CONASET): la Secretaria Ejecutiva, señora Luz Infante y el asesor, señor Hernán Riveros.

- Del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local: el Presidente y Juez de Lampa, señor Francisco Ríos.

- Otros:

Asistieron de la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): la investigadora del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señora Claudia Cuevas y el analista, señor Nicolás García, y los asesores del Honorable Senador señor Castro, señoras Teresita Fabres, Meggy López y señor Arturo León; Honorable Senador señor Kusanovic, señores Sebastián Urrea y Benjamín Rodríguez; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; del Honorable Senador señor Walker, señor Ignacio Ortega; del Honorable Senador señor Keitel, señoras Camila Muñoz y Valeria Ramírez; del Comité Partido Demócratas, señora Paz Anastasiadis; de la Fundación Jaime Guzmán, señor Joaquín García, y de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señor Carlos Ortega.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la moción de los Honorables Senadores señores Keitel y Kusanovic.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

1.- Incrementar el valor de las multas en caso de infracción a lo establecido en el inciso segundo del artículo 110 de la ley N° 18.290, de Tránsito.

2.- Cancelación de la licencia de conductor al que fuere sorprendido en una segunda ocasión infringiendo lo dispuesto por el inciso primero del artículo 196, de la Ley de Tránsito.

3.- Cancelación obligatoria de la licencia de conductor cuando se causen lesiones graves.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

A.- Presentación del proyecto de ley por parte de sus autores.

Presentación del Honorable Senador señor Keitel

El autor de la moción inició su intervención solicitando que, el Estado deje de ser espectador frente a una de las causas más dolorosas y evitables de muerte en el país.

A continuación, reseñó que, desde mayo del año en curso a la fecha, se han producido los siguientes accidentes de tránsito, que han conmocionado a la opinión pública:

---

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:
23-07-2025. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-07-23/062849.html
20-08-2025. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2025-08-19/150657.html

• En San Pedro de la Paz, una joven de 22 años fue atropellada por un conductor de taxi bus, de 70 años que, manejaba drogado. A pesar de la gravedad del hecho, quedó en libertad con firma mensual.

• En Providencia, dos trabajadores de una estación de servicio murieron atropellados por un conductor ebrio que se encuentra en prisión preventiva.

• En Talcahuano, una joven murió al ser impactada por un funcionario municipal que manejaba con 2,26 gramos de alcohol.

• En Chiguayante, la defensa del conductor del taxi bus que cayó desde un paso sobre nivel, el 16 de mayo, solicitó la rebaja de su prisión preventiva. Ese accidente dejó tres personas fallecidas, entre ellas, dos jóvenes de 24 y 18 años, y un dirigente vecinal. El imputado había consumido cocaína, hecho que habría detonado el fatal accidente.

• En la comuna de Arauco, una persona murió y más de una decena resultaron heridas por el volcamiento de un bus en la ruta 160, provocado por un conductor de maquinaria que iba bajo los efectos del alcohol y las drogas, y además a exceso de velocidad.

Recalcó que, en el año 2022, según cifras de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), hubo más de 86.000 siniestros de tránsito, 1.745 personas fallecidas y más de 52.000 lesionados. El alcohol al conducir fue la cuarta causa de muerte en accidentes de tránsito.

Ante ese escenario, nuestra legislación establece que, si alguien conduce bajo los efectos del alcohol y no causa lesiones, puede recibir solo una multa y quedar con la licencia suspendida por unos meses.

La moción, en estudio, propone endurecer las sanciones a quienes conducen bajo los efectos del alcohol o las drogas. La gravedad de las consecuencias debe ir acompañada por una sanción proporcional.

Luego, refiriéndose a la legislación vigente, señaló que, la ley N° 18.290, de Tránsito, establece sanciones graduales para quienes conduzcan en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas. Para explicar lo anterior, señaló lo siguiente:

1. Primera vez:

- Presidio menor en su grado mínimo,

- Multa de 2 a 10 UTM, y

- Suspensión de licencia de conductor por 2 años

2. Segunda vez:

- Suspensión de licencia de conductor por 5 años

3. Tercera vez:

- Cancelación definitiva de la licencia de conductor

4. Si se causan lesiones graves o menos graves:

- Presidio menor en grado medio,

- Multa de 4 a 12 UTM, y

- Suspensión de licencia de conductor de 3 a 5 años, según la gravedad

5. Si hay muerte o lesiones gravísimas:

- Presidio menor en grado máximo a presidio mayor en grado mínimo,

- Multa de 8 a 20 UTM, e

- Inhabilidad perpetua para conducir y comiso del vehículo

La iniciativa legal propone elevar las sanciones significativamente, con el objetivo de disuadir de manera efectiva la conducción bajo el efecto del alcohol o drogas y prevenir muertes y lesiones graves, fijando multas más severas, específicamente, incrementando la multa mínima de 2 UTM a 10 UTM y la máxima de 10 UTM a 20 UTM para la primera infracción. En caso de lesiones menos graves o graves, las multas serán de 50 a100 UTM. En caso de muerte o lesiones gravísimas, las multas suben drásticamente de 100 a 200 UTM.

Asimismo, se propone establecer menor tolerancia a la reincidencia, puesto que, en la actualidad, se cancela la licencia recién al tercer evento.

La nueva propuesta sugiere cancelar la licencia de conductor en la segunda oportunidad que el infractor sea sorprendido

conduciendo bajo los efectos del alcohol o drogas, aunque no existan daños como tampoco se hayan provocado lesiones.

3. Endurecimiento de las sanciones cuando se produzcan lesiones:

- Lesiones graves: se establece la cancelación de la licencia; actualmente, solo se suspende por 5 años.

- Se mantiene la inhabilitación perpetua y el comiso del vehículo cuando se produce la muerte o se causan lesiones gravísimas, y se establece una multa más alta, hasta 200 UTM.

El Honorable Senador señor Walker expresó respecto de la aplicación de la ley N° 20.770, que existió controversia en los tribunales de justicia por la aplicación de las penas privativas de libertad en casos de muerte o lesiones graves, incluso contra texto expreso de la ley, debido a discusiones vinculadas al dolo.

Recordó que, durante la tramitación de la ley, se debatió si conducir en estado de ebriedad constituía una forma de dolo eventual, un principio de ejecución del delito. Los penalistas más puristas argumentaron que existía un elemento culposo, pero no doloso, al no haber intención de provocar la muerte o lesiones. En la práctica, por aplicación de esta doctrina, la mencionada ley resultó inaplicable en ese aspecto.

Luego, valoró el proyecto en discusión, que, incrementa las penas accesorias, especialmente en materia de reincidencia, cancelación de la licencia de conducir y multas, considerando que el impacto económico podía ser un inhibidor suficiente para esas conductas.

Finalmente, destacó la necesidad de un cambio cultural y subrayó la importancia de abordar la conducción bajo el consumo de narcóticos, y no solo en estado de ebriedad, para lo cual sugirió establecer mayor control sobre el consumo, en general, de narcóticos y drogas.

El Honorable Senador señor Keitel solicitó información al Ejecutivo respecto del gasto económico y el número de controles preventivos de alcohol y narcóticos realizados, para lo cual propuso que se realicen constantemente.

En esa materia, enfatizó la importancia de conocer los recursos invertidos y los controles realizados, así como los gastos en promoción y difusión para fomentar un cambio cultural.

En este contexto, sugirió que, en base a esos

datos, se fortalezcan las partidas presupuestarias destinadas a campañas de prevención y de control, mediante la ley de presupuestos del sector público.

Junto con lo anterior, criticó la permisividad de la legislación actual, en virtud de la cual los infractores pueden seguir conduciendo con sanciones económicas bajas y sin penas de cárcel, salvo en casos de muerte. Afirmó que, esta permisividad refleja una legislación que no sanciona adecuadamente la irresponsabilidad, y subrayó que el proyecto busca abordar esa problemática.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kusanovic, expresó que, la única manera de cambiar conductas es mediante castigos ejemplarizadores, acompañados de publicidad e información sobre las consecuencias de cometer esos delitos. Así, propuso incluir en la iniciativa un componente de publicidad, aunque reconoció la complejidad, por los costos asociados.

El Honorable Senador señor Castro respaldó la iniciativa en discusión, señalando que, deben ser revisadas las condiciones actuales para la obtención o renovación de licencias de conducir.

Sobre el particular, planteó la necesidad de abordar los niveles de psicopatía, el consumo de alcohol, drogas y otros trastornos de salud mental, que afectan a la sociedad moderna, como el uso de hipnóticos que generan letargia y retardan los reflejos, lo cual podría considerarse un elemento culposo, pero no doloso.

Asimismo, sobre el consumo de sustancias como metanfetamina, fentanilo y ketamina, ésta última con efectos alucinógenos, cuya presencia en Chile está relacionada con el crimen organizado.

B.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión con ocasión de ellas.

Presentación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza, reconoció que, la seguridad vial constituye un problema significativo en la sociedad y el consumo de alcohol y drogas son una de las principales causas de muerte por siniestros viales, con cerca de 2.000 fallecidos anualmente y un costo aproximado del 2% del Producto Interno Bruto (PIB).

Informó que el Ministerio tiene recursos limitados para campañas preventivas; realiza una campaña anual en septiembre y esfuerzos adicionales en mayo, pero con recursos y equipos insuficientes.

En ese contexto, abogó por una discusión permanente sobre la seguridad vial, destacando el impacto devastador de los siniestros viales en las familias y en la sociedad.

Por último, expresó interés en avanzar en la persecución de esos delitos, discutiendo con más antecedentes para establecer medidas proporcionales que fortalezcan la seguridad vial y salven vidas.

Presentación de la Biblioteca del Congreso Nacional

El analista, señor Juan Pablo Cavada, explicó que el artículo único propone modificar los incisos primero, segundo y tercero del artículo 196 de la ley N° 18.290, de Tránsito, relativos a sanciones por conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Precisó que, las modificaciones inciden en las multas y la suspensión o cancelación de licencias, sin alterar las penas privativas de libertad. Aclaró que la norma no interfería con la ley N° 20.770, como tampoco con la ley N° 20.580, relacionada con el gramaje de alcohol.

Especificó que las multas se incrementan: de 2 a 10 UTM a 10 a 20 UTM; de 4 a 12 UTM a 50 a 100 UTM; y de 8 a 20 UTM a 100 a 200 UTM, destacándose que la multa de 200 UTM es la principal novedad. En casos de conducción en estado de ebriedad sin daños ni lesiones, propone aumentar de 10 UTM a 10-20 UTM, con suspensión de licencia de conductor por dos años en la primera ocasión y cancelación en la segunda, sin esperar una tercera reincidencia.

Para casos con lesiones graves o menos graves, la multa aumenta de 4-12 UTM a 50-100 UTM, con suspensión en la reincidencia y cancelación inmediata para lesiones graves. En casos de lesiones gravísimas o muerte, la multa pasa de 8-20 UTM a 100-200 UTM, con cancelación inmediata de licencia, ya vigente.

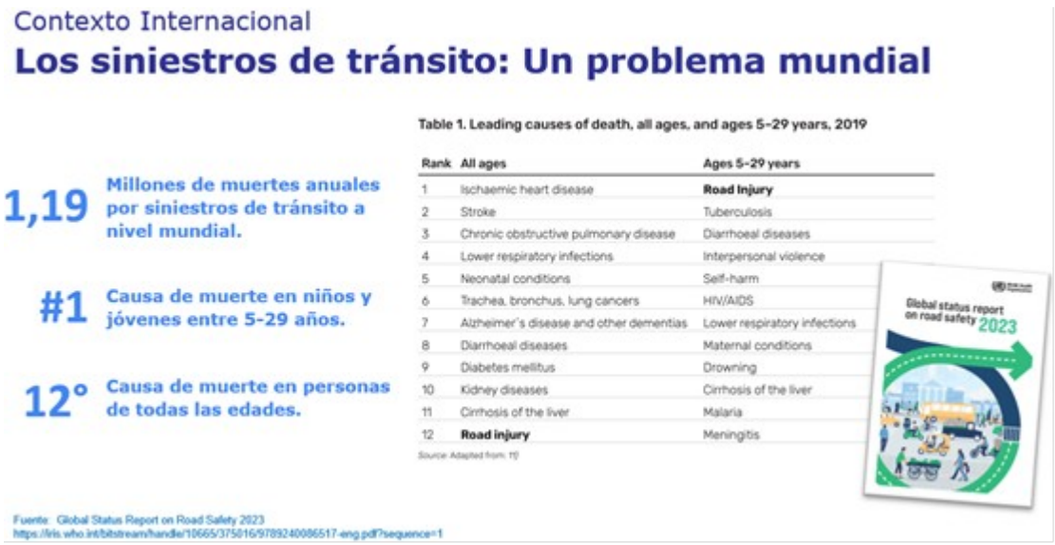
Finalmente, destacó que, eliminar la tercera reincidencia para la cancelación es relevante, porque la norma vigente no distingue el número de víctimas en casos de muerte.

El Honorable Senador señor Keitel criticó que un conductor con 2,26 gramos de alcohol o más, o bajo los efectos de drogas, reciba una sanción de $140.000 (2 a 5 UTM), con una suspensión de dos años, luego de los cuales puede volver a conducir, por lo que se mostró partidario de la aplicación de sanciones ejemplarizadoras.

Presentación de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Transito (CONASET)

La Secretaria Ejecutiva de CONASET, señora Luz Infante, señaló que, la siniestralidad vial constituye un problema a nivel mundial. Anualmente, fallecen, en promedio, 1,2 millones de personas en el mundo por esas razones, y constituye la causa externa principal de muerte en niños y jóvenes a nivel mundial, entre 5 a 29 años, y la causa número 12 de las muertes para toda la población en el mundo.

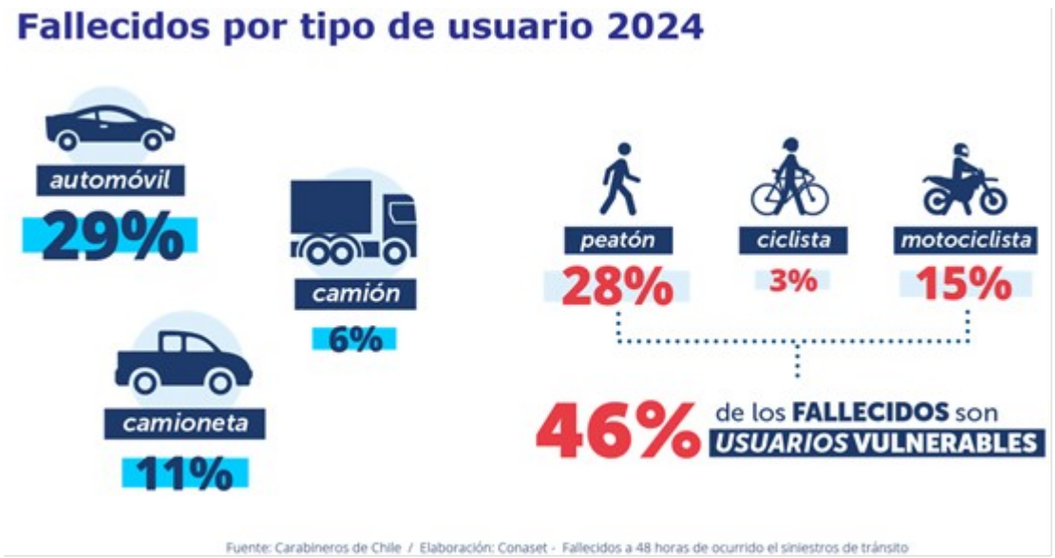
Lo anterior queda reflejado en el siguiente cuadro:



Seguidamente, remarcó que, en Chile, durante el año 2024, murieron 1.439 personas por siniestros de tránsito, que es la cifra más baja en los últimos 30 años. Asimismo, se reportaron más de 75.000 siniestros y más de 42.000 personas lesionadas, abarcando desde lesiones leves hasta graves. Los casos graves pueden tener consecuencias a largo plazo, como discapacidades, generando no solo dolor para las familias, sino también un impacto económico significativo.



Posteriormente, detalló que, según los datos del año pasado, los fallecidos por tipo de usuario correspondieron principalmente a ocupantes de automóviles (29%), peatones (28%), ciclistas (3%) y motociclistas (15%). Los peatones, ciclistas y motociclistas son los usuarios más vulnerables en el tránsito, al no contar con carrocería que los proteja ante un impacto vial, recibiendo la energía del choque de forma directa.



Luego, se refirió a las principales causas de muerte durante el año 2024. La principal, fue la imprudencia del conductor (35%), asociada a cambios de pista sorpresivos, uso del celular y conducción desatenta, incluyendo maniobras como sobrepasar sin señalizar o realizar virajes imprevistos. La segunda, fue la velocidad (24%), a mayor velocidad, la energía generada en los impactos es exponencialmente mayor, destacándose que velocidades más bajas y prudentes pueden reducir esas cifras.

En la tercera causa, se mencionaron las imprudencias de los peatones, referidas a cruzar en lugares no habilitados o transitar por zonas no destinadas a peatones y en la cuarta, fue el alcohol en la conducción, que representó el 9% de los siniestros con fallecidos, y aunque no se debe descuidar esa problemática, advirtió que están surgiendo otras causas y culturas viales que también deben erradicarse.

Finalmente, la desobediencia a la señalización y el consumo de drogas o fatiga en la conducción (4%), porcentaje que, lamentablemente, ha aumentado en los últimos años, evidenciando una normalización del consumo de drogas sin separarlo de la conducción.



En términos históricos, en Chile se ha mantenido una tendencia relativamente estable en la siniestralidad vial. Desde 1993, año en que se creó CONASET, la tasa de fallecidos por cada 10.000 vehículos ha disminuido debido al aumento del parque vehicular, que se ha multiplicado por cinco o seis desde entonces. A pesar de medidas como la ley N° 20.770 (Ley Emilia) y la ley N° 20.580 (Ley de Tolerancia Cero), no se ha logrado una reducción significativa en la tasa ni en el número absoluto de fallecidos, que ronda las 2.000 personas al año por siniestros de tránsito.





El costo promedio de los siniestros de tránsito, en los últimos cinco años, equivale a 2,05% del Producto Interno Bruto (PIB), reflejando, no solo el costo humano, sino también pérdidas productivas, institucionales y de infraestructura, como la intervención de carabineros, bomberos y ambulancias, además de la congestión vehicular generada.

En relación con el alcohol en la conducción, señaló que, desde 2008 hasta 2024, la ley N° 20.580 y la ley N° 20.770, lograron una disminución importante en los fallecidos por esa causa, tendencia que se mantuvo estable desde el año 2012, con una baja adicional durante la pandemia por reducción de la movilidad. Sin embargo, se reportó que, en el último año, 129 personas fallecieron por culpa de conductores bajo la influencia del alcohol, evidenciando que no se ha alcanzado el objetivo de cero fallecidos.

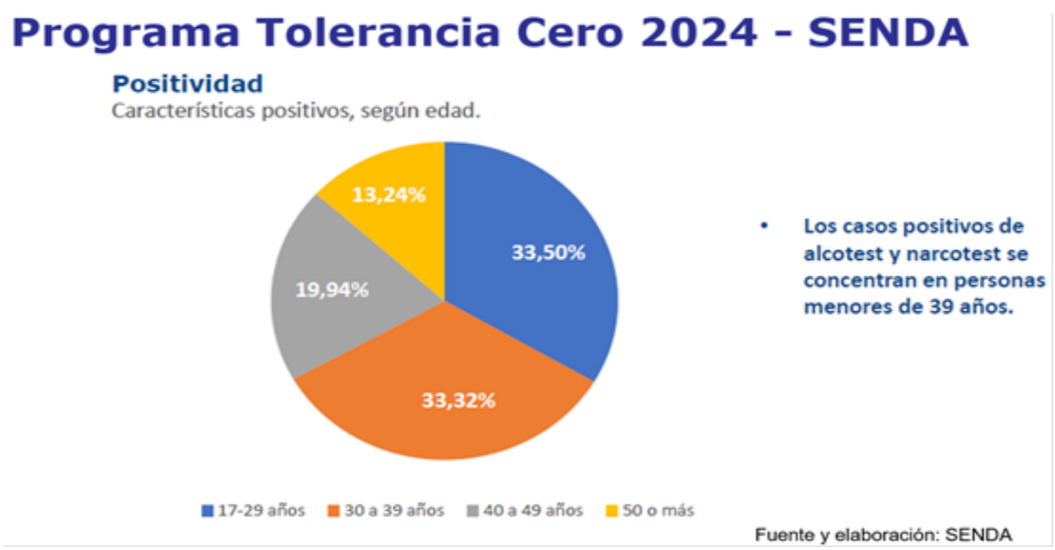


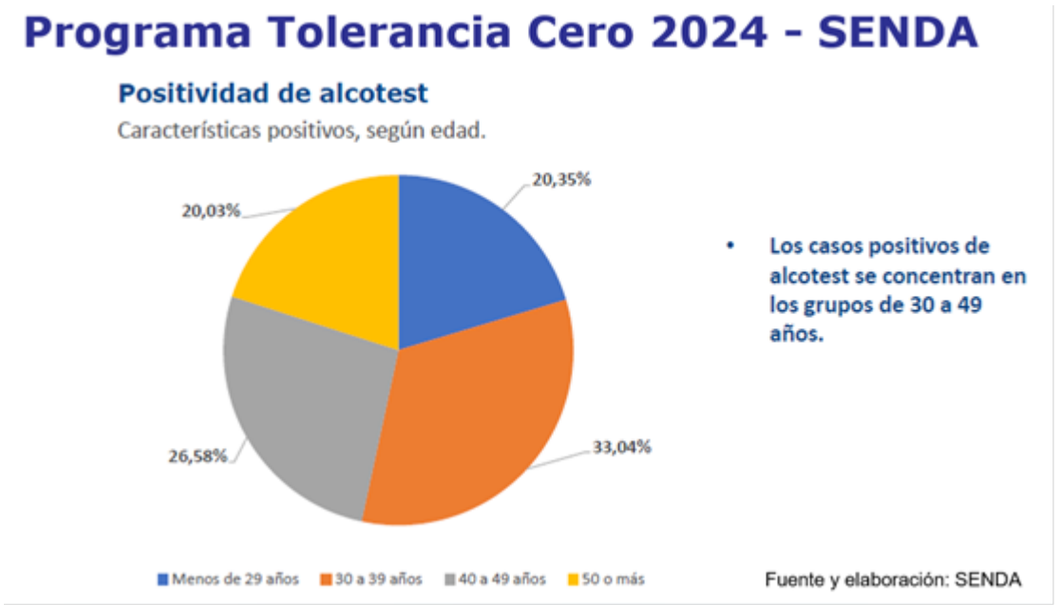
Por otro lado, advirtió que, entre los años 2008 y 2024, los fallecidos por conducción bajo el efecto de drogas o estupefacientes han aumentado, al igual que el número de siniestros asociados. Destacó que, en los años 2023 y 2024, esa cifra mostró un incremento significativo, representando un riesgo creciente para los usuarios de las vías.

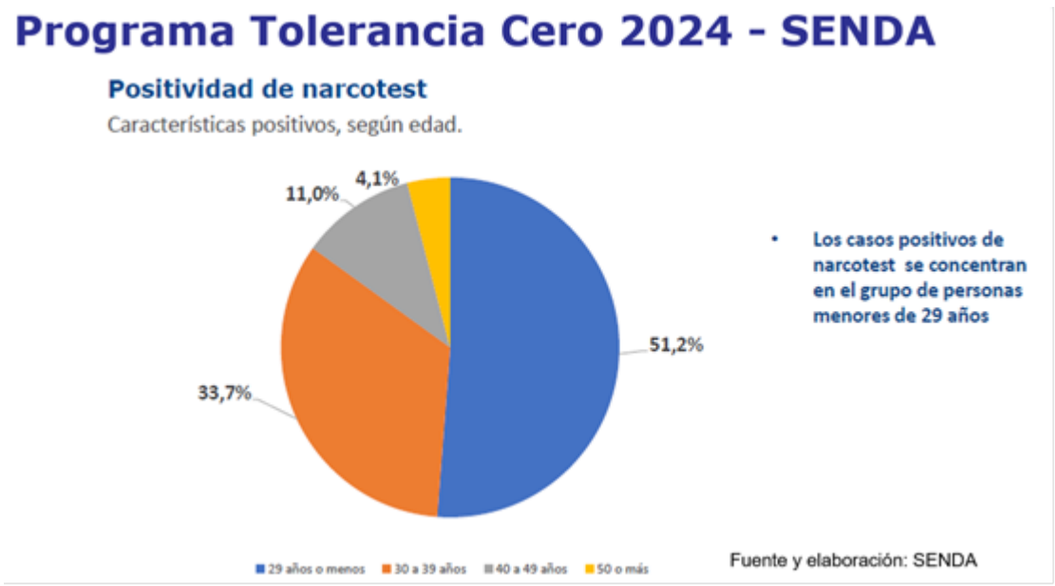


Aclaró que, los datos presentados provienen de informes elaborados por CONASET con información proporcionada por Carabineros de Chile. Además, mencionó que, según análisis del Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol (SENDA) del último año, las pruebas de alcohol y drogas realizadas a conductores indican un alto porcentaje de positividad, especialmente en personas menores de 39 años.

Al desglosar los datos, se observó que, los casos positivos de Alco-test se concentran en personas de 30 a 49 años, mientras que en los de Narco-Test predominan los menores de 29 años, lo cual refleja un cambio cultural: las generaciones más jóvenes muestran mayor cumplimiento de las leyes de tolerancia cero respecto al alcohol, pero la normalización del consumo de drogas afecta significativamente su comportamiento al conducir. Lo anterior, se ve reflejado en los siguientes cuadros:







El Honorable Senador señor Castro, manifestó que, desde hace un par de años, los accidentes y la violencia son la tercera causa de muerte en Chile y la primera en menores de 40 años, por lo que solicitó conocer mayores antecedentes en esta materia.

Prosiguió señalando que, con una tasa de aproximadamente 2.000 muertes al año por siniestros de tránsito y un crecimiento del parque vehicular, la tasa de fallecidos por vehículo no es un indicador razonable para evaluar la situación, que proporciona una imagen

óptica no confiable. La elevada cifra de fallecidos indica un problema serio en la seguridad vial.

En seguida, preguntó sobre la influencia en la accidentabilidad, de la lectura de mensajería mientras se conduce, calificando esa conducta como un problema significativo y solicitó precisar el porcentaje de ese factor digital que está influyendo en los siniestros, según las evaluaciones realizadas.

Respecto de los indicadores de años de vida perdida por discapacidad de los 42.000 lesionados reportados, destacó que es necesario considerar que algunos no presentan secuelas, mientras que otros sufren secuelas graves que afectan su capacidad laboral a largo plazo. Enfatizó que, aunque la cifra de fallecidos es impactante, las consecuencias en términos de lesiones, secuelas y discapacidad también son relevantes, por lo que solicitó información detallada.

Finalmente, consultó sobre la caracterización de las drogas pesquisadas en conductores, destacándose la frecuencia del consumo de marihuana, perceptible incluso en vehículos cercanos, así como el uso de opioides, estupefacientes o medicamentos como benzodiacepinas o clonazepam, cuyos efectos residuales pueden reducir la alerta y contribuir a la accidentabilidad. En ese contexto, pidió conocer, en especial, cuáles son las drogas identificadas en las pesquisas, las acciones que se están adoptando, para, detectar el consumo de drogas o medicamentos en conductores, en el segmento joven, donde parece haber una mayor prevalencia, y la forma en que se está abordando la problemática de identificar a personas que conducen bajo el efecto de sustancias, considerando que esa imprudencia, con o sin resultado de daño, ocurre en la vía pública.

La Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señora Luz Infante, señaló que, los siniestros de tránsito constituyen la principal causa de muerte en niños hasta los 14 años.

Informó que, el año pasado se realizó un estudio del tránsito, según el cual el 22% de las personas observadas manipuló el celular al conducir en cualquiera de las etapas. Agregó que, dado que fue una observación de la manipulación en sí, se excluyó a personas que observan el celular sin manipularlo, acción que también, genera una distracción.

Finalmente, informó que, CONASET no cuenta con información sobre los tipos de drogas y su cantidad, porque los exámenes los realiza Carabineros de Chile en conjunto con Senda. Asimismo, afirmó que, es necesario robustecer la toma de prueba a los conductores de forma aleatoria, para lo cual se está trabajando, en conjunto, con ambas instituciones.

Presentación del Presidente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local

El Presidente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señor Francisco Ríos, señaló que, el proyecto de ley propone un endurecimiento punitivo, especialmente en lo que respecta a las sanciones económicas y administrativas. Esta iniciativa responde de manera directa al alarmante aumento de la siniestralidad vial en el país, buscando ejercer un mayor efecto disuasivo. No obstante, la efectividad real de esa medida está condicionada por la insuficiencia de los mecanismos de fiscalización.

Agregó que, la iniciativa legal en análisis, al centrarse casi exclusivamente en el castigo, desatiende un enfoque integral que podría incluir tecnologías probadas como el "*Alcolock*" y una fiscalización masiva y sostenida, elementos que han demostrado ser más eficaces en la experiencia comparada internacional.

El proyecto es un paso necesario en el endurecimiento de las penas, sin embargo, debe ser complementado con una estrategia multidimensional para lograr una reducción significativa y sostenible de la siniestralidad.

Luego, se refirió a la evolución histórica de la legislación punible en materia de tránsito.

Sostuvo que, la ley N° 18.290, de Tránsito, ha sido objeto de sucesivas modificaciones para endurecer las penas asociadas a la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas. Recordó que, hitos legislativos claves han sido la promulgación de la ley N° 20.580 (Tolerancia Cero), que redujo los niveles de alcohol permitidos en la sangre, y la ley N° 20.770 (Ley Emilia), que estableció la pena de presidio efectivo para los conductores ebrios que causen lesiones graves, gravísimas o la muerte.

Añadió que, el artículo 196 de la Ley de Tránsito, ha sido el pilar de esta regulación penal, sufriendo modificaciones que han introducido nuevas figuras delictivas y sanciones. Su historia legislativa evidencia un esfuerzo constante por adaptar la normativa a la creciente problemática de seguridad vial, incorporando a lo largo del tiempo nuevas disposiciones sobre inhabilidad perpetua para conducir y el comiso del vehículo. Sin embargo, la propia jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha puesto en duda la absoluta severidad de esas penas, como ocurrió en el fallo relacionado con la ley N° 20.770, que declaró inaplicable la suspensión de la pena sustitutiva en un caso particular, argumentando que la severidad excesiva podría infringir principios de proporcionalidad y la igualdad ante la ley.

En otro aspecto, expresó que, el análisis de los datos de siniestralidad vial en Chile revela una tendencia preocupante que justifica la necesidad de nuevas medidas. Comparando las cifras del año 2015, con las de 2023, se observa un aumento dramático en la siniestralidad asociada a factores de riesgo específicos. En particular, la siniestralidad vinculada a las drogas o fatiga en el conductor aumentó en 80%, y la asociada al alcohol en el conductor en 56%. El impacto en la mortalidad es aún más alarmante, con las muertes por causas vinculadas a drogas o fatiga, incrementándose en 566% en el mismo periodo, mientras que la velocidad imprudente aumentó las muertes en 168%.

En ese orden de ideas, precisó que, esas cifras son consistentes con reportes más recientes. Datos de Carabineros de Chile indican que los accidentes de tránsito causados por conductores bajo la influencia del alcohol o las drogas han aumentado en 16%, respecto del año 2021 y en 26%, en comparación con el año 2019.

El problema no es solo cuantitativo, sino también cultural. Un estudio desarrollado por la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) y CONASET revela que 1 de cada 10 personas en Chile reconoce haber conducido después de consumir alcohol o drogas, lo que subraya la prevalencia de esa conducta de riesgo en la sociedad.

Posteriormente, hizo presente que, la moción que inspira el proyecto de ley se basa en la premisa fundamental de que penas más severas disuadirán a los infractores. No obstante, un análisis más profundo de la conducta de los conductores chilenos revela que esa premisa puede ser una falacia si no se complementa con otras medidas. Expertos en seguridad vial han identificado un grupo de conductores refractarios, que constituyen aproximadamente un 20% de la población, y que no son inhibidos por la severidad de las penas existentes. Ese porcentaje se duplica durante los fines de semana largos y las festividades, llegando hasta 42%, cifra que significa que casi la mitad de los conductores en esas fechas no se sienten disuadidos por la legislación vigente.

La falta de efecto disuasorio en ese grupo se explica por la percepción de impunidad. La bajísima fiscalización es un factor crítico en ese fenómeno. El parque automotor en el país es de aproximadamente 6.000.000 de vehículos, mientras que el número de alcotest realizados, incluso con un alza de 8% en el año 2023, sigue siendo completamente insuficiente para generar una sensación real de riesgo de ser detectado. Así, se estima que solo se realizan alrededor de mil alcotests diarios, una cifra mínima para la cantidad de vehículos en circulación. Por lo tanto, el aumento de penas sin un incremento sustancial y sostenido de la fiscalización es una solución incompleta y potencialmente ineficaz para ese segmento de infractores. La política pública actual enfrenta el desafío de desbalance entre la gravedad del problema y los medios disponibles para su

control.

A continuación, indicó que, el proyecto de ley se enfoca en tres áreas de modificación al artículo 196 de la Ley de Tránsito: el aumento de las multas, la aceleración en la cancelación de la licencia para conducir y la introducción de una cancelación obligatoria en caso de lesiones graves.

En ese contexto, presentó una tabla comparativa que detalla los cambios propuestos en relación con el texto legal vigente.

Tabla 1: Comparación de Sanciones (Ley N°18.290 vigente vs. Boletín Nº 17.118-15)

Delito	Ley Vigente (Art. 196)	Proyecto de Ley (Boletín Nº17.118-15)	Diferencia
Conducción sin daño o con daños materiales y lesiones leves	Presidio menor en su grado mínimo. Multa de 2 a 10 unidades tributarias mensuales (UTM). Suspensión de la licencia: 2 años (1ª vez), 5 años (2ª vez), cancelación (3ª vez).	Presidio menor en su grado mínimo. Multa de 10 a 20 UTM. Suspensión de la licencia: 2 años (1ª vez), cancelación (2ª vez).	Se duplica el rango de multas y se anticipa la cancelación de la licencia a la segunda reincidencia, eliminando el tercer evento. [11]
Conducción con lesiones menos graves o graves	Presidio menor en su grado medio. Multa de 4 a 12 UTM. Suspensión de licencia: 36 meses (menos graves), 5 años (graves). Cancelación en caso de reincidencia.	Presidio menor en su grado medio. Multa de 50 a 100 UTM. Suspensión de licencia: 36 meses (menos graves). Cancelación en caso de lesiones graves.	Aumento drástico de las multas y la licencia se cancela de forma obligatoria en el caso de lesiones graves, sin necesidad de reincidencia. [11]
Conducción con lesiones gravísimas o muerte	Presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo. Multa de 8 a 20 UTM. Inhabilidad perpetua. (**Grado máximo de penas y comiso en caso de: reincidencia-autor transportista de personas o carga, conducir con LDC cancelada o inhabilitado**)	Penas de presidio sin cambios. Multa de 100 a 200 UTM. Inhabilidad perpetua.	El proyecto propone un aumento exponencial de las multas para los casos más graves, multiplicando el rango de sanciones económicas. [11]

Respecto a las ventajas de la iniciativa en estudio,

manifestó que, la propuesta de ley, si bien es de alcance limitado, presenta ventajas claras en su intención de endurecer las sanciones. El incremento masivo de las multas es una señal contundente de la política estatal y busca que las sanciones económicas, por sí solas, se conviertan en un desincentivo significativo.

Por otro lado, la aceleración de la cancelación de la licencia de conducir a la segunda reincidencia y su aplicación obligatoria en casos de lesiones graves simplifica y endurece el proceso administrativo, buscando retirar de forma más expedita a los conductores de alto riesgo de las vías, lo cual tiene un claro beneficio para la seguridad pública.

A pesar de las ventajas punitivas, el proyecto presenta desafíos significativos. La historia legislativa de la Ley de Tránsito muestra que la severidad de las penas ha sido objeto de revisión por el Tribunal Constitucional (causa rol 12.324-2021, de17 de marzo de 2022). El fallo, si bien no acogió un requerimiento de inaplicabilidad en relación al artículo 196, sí presentó votos de minoría que estuvieron por acogerlo, argumentando que una pena de presidio sin posibilidad de sustitución vulnera la igualdad ante la ley y el principio de proporcionalidad.

El aumento propuesto de las multas de hasta 200 UTM podría ser interpretado por los tribunales como una sanción económica tan gravosa que, si bien no se trata de una pena privativa de libertad, podría ser considerada desproporcionada para ciertas situaciones, abriendo la puerta a futuros requerimientos de inaplicabilidad. Lo anterior, introduce una fragilidad jurídica al proyecto.

Por otra parte, indicó que, la experiencia comparada demuestra que la mera aplicación de penas severas no resuelve el problema de fondo de la siniestralidad vial. La reducción de los accidentes de tránsito requiere un enfoque integral que combine la sanción con una fiscalización activa, programas de educación y el uso de tecnología. Si bien el proyecto de ley va en línea con el endurecimiento de las sanciones observado en otras naciones, ignora herramientas de probada eficacia.

Una de las omisiones más notables es la falta de incorporación de un dispositivo "Alcolock" o alcoholímetro anti-arranque. La efectividad de esos sistemas es incuestionable, con estudios que demuestran una reducción de hasta un 65% en el número de accidentes relacionados con el alcohol. A diferencia de una multa o una suspensión, que actúan como disuasivos a posteriori, el Alcolock previene el delito antes de que ocurra, al impedir físicamente que el vehículo se ponga en marcha si el conductor ha consumido alcohol. La iniciativa legal, al centrarse en un enfoque mono dimensional que aumenta las multas, pero no aborda la prevención tecnológica ni la ineficiencia en la fiscalización, se sitúa un paso atrás de las mejores prácticas internacionales.

El proyecto de ley en discusión constituye una respuesta directa y punitiva al aumento de la siniestralidad vial por alcohol y drogas. Sus principales ventajas radican en el incremento significativo de las multas y en la aceleración del proceso de cancelación de licencias, buscando una mayor disuasión económica y severidad administrativa. Sin embargo, presenta desafíos significativos, principalmente su enfoque limitado en las penas, sin abordar la baja fiscalización y la necesidad de una visión integral, que podría limitar su eficacia real frente a los conductores refractarios y enfrentar reparos constitucionales relacionados con la desproporcionalidad de las sanciones.

Posteriormente, formuló las siguientes recomendaciones para una estrategia de seguridad vial más robusta y eficaz:

- **Aprobar las modificaciones propuestas:** Se considera positivo el endurecimiento de las multas y la cancelación acelerada de licencias como un paso necesario en la disuasión económica y administrativa. La moción, en ese sentido, es un avance.

- **Incrementar la fiscalización:** Invertir en los recursos humanos y técnicos necesarios para aumentar de manera significativa y sostenida los controles de alcotest y narco test a nivel nacional. Superar la cifra de mil alcotests diarios y reducir la percepción de impunidad es el factor de mayor impacto inmediato para complementar las penas más severas.

- **Evaluar la incorporación de tecnología:** Proponer una nueva moción o una indicación al proyecto para obligar el uso de dispositivos "Alcolock" a reincidentes y a conductores profesionales, dada su probada efectividad para prevenir la reincidencia.

- **Reforzar programas de educación y prevención**: Invertir en campañas de concientización masivas y permanentes, así como en programas de rehabilitación para infractores, especialmente, en casos de adicción. El enfoque debe ser holístico para fomentar una cultura de responsabilidad y no solo de castigo.

- **Velar por la eficacia general de la Ley de Tránsito:** Para los juzgados de policía local resulta imprescindible enfatizar que la Ley de Tránsito constituye un sistema de seguridad vial de relevancia general en la vida cotidiana de las personas. Los juzgados de policía local son quienes más la estudian y la hacen efectiva a través de sus sentencias. Sin embargo, las sanciones impuestas y que cumplen un claro rol disuasorio, cada día ven más comprometida su eficacia, por el procedimiento anacrónico del artículo 23 de la ley N°18.287, en cuanto a que los recintos penales carecen de capacidad instalada, así como también Carabineros de Chile no cuenta con personal para ejecutar las órdenes de apremio sustitutivas de las multas

impuestas. Es decir, miles de personas al año incumplen la ley de tránsito sin consecuencia jurídica ninguna.

Una modificación que contribuiría a la eficacia del sistema de seguridad vial sería suprimir la orden de apremio como medida sustitutiva de cumplimiento, de modo que todas las multas impagas derivadas de infracciones cometidas a bordo de un vehículo motorizado sean informadas al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas.

Las ventajas de adoptar esta medida serían:

1. Optimización de los recursos humanos y materiales de Carabineros de Chile,

2. Efecto disuasorio para los propietarios inscritos de vehículos,

3. Eventual aumento de recaudación por concepto de multas.

4. Contribuir a la eficacia práctica de la Ley de Tránsito.

Finalmente, manifestó que, este análisis pretende ofrecer una evaluación crítica y fundamentada del proyecto de ley. Al integrar datos estadísticos, análisis de políticas públicas, perspectiva constitucional y experiencia comparada, busca proporcionar perspectivas diversas para aportar al debate legislativo sobre esta problemática crucial para la seguridad pública, sobre la base de evidencia y un enfoque integral que maximice su impacto positivo en la sociedad.

El Honorable Senador señor Castro solicitó mayor información acerca del incumplimiento de las sanciones.

Seguidamente consultó la opinión del expositor sobre la mejor manera de disuadir a quienes conducen bajo efectos de las drogas o bajo la influencia del alcohol, especialmente, en lo que se refiere a los menores de 30 años.

El Presidente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señor Francisco Ríos, señaló que, la falta de cumplimiento constituye un problema sistémico. Las órdenes de reclusión que se despachan, por regla general, no son cumplidas, salvo excepciones, en localidades más pequeñas del norte o sur del país. Agregó que, otro antecedente que debe ser considerado es el colapso de los juzgados de policía local y de Carabineros de Chile.

Luego, hizo presente que, el artículo 196 de la Ley de Tránsito, corresponde a la competencia de la justicia penal. Precisó que, los juzgados de policía local son competentes cuando la dosificación fuere menor a 0.3 gramos por mil de alcohol en la sangre o en el organismo.

C.- Votación en general y fundamento de voto.

Finalizadas las intervenciones anteriores, los **Honorables Senadores señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe,** coincidieron que la moción en estudio, debe avanzar en su tramitación, sin embargo, atendidas las sugerencias realizadas por los expositores estimaron que debe ser perfeccionada durante la discusión particular.

- En votación el proyecto de ley, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Castro, Kusanovic y Van Rysselberghe.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general, del siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo Único.- Introdúzcanse las siguientes modificaciones al decreto con fuerza de ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en siguiente sentido:

1) Sustitúyase en el inciso primero del artículo 196, por el siguiente:

“Artículo 196.- El que infrinja la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110, cuando la conducción, operación o desempeño fueren ejecutados en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de diez a veinte unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados por el término de dos años y, finalmente, con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una segunda ocasión, 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.”

2) Sustitúyase el inciso segundo del artículo 196 por uno del siguiente tenor:

“Si, a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren lesiones graves o menos graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de cincuenta a cien unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de treinta y seis meses en el caso de producirse lesiones menos graves. En el caso de lesiones graves, el juez deberá decretar la cancelación de la licencia.”

3) Sustitúyase en el inciso tercero del artículo 196, la expresión “ocho a veinte” por “cien a doscientas”.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **23 de julio de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Juan Luis Castro, Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker, y **20 de agosto de 2025**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Alejandro Kusanovic (Presidente), señores Juan Luis Castro, Enrique Van Rysselberghe y Matías Walker.

Sala de la Comisión, a 22 de agosto de 2025.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, CON EL OBJETO DE ELEVAR LAS SANCIONES APLICABLES A QUIENES INFRINJAN LA PROHIBICIÓN DE CONDUCIR VEHÍCULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD O BAJO LA INFLUENCIA DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O SICOTRÓPICAS. (BOLETÍN Nº 17.118-15).

I. OBJETIVO (S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Aumentar las sanciones a quienes infrinjan la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110 de la ley N° 18.290, de Tránsito, que se refiere a la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte, la operación de cualquier tipo de maquinaria o el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, ejecutados en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.

II. ACUERDOS: aprobado en general por unanimidad (3x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: No tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Senado. Moción de los Honorables Senadores señores Keitel y Kusanovic.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

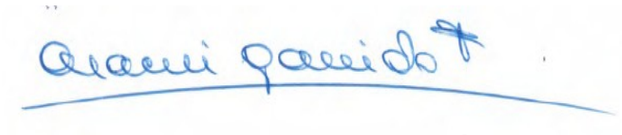
VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 11 de septiembre de 2024.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general.

X. LEY QUE SE MODIFICA O QUE SE RELACIONA CON LA MATERIA:

- Decreto con fuerza de número 1 del año 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito.

Valparaíso, a 22 de agosto de 2025.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión