INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para tipificar y sancionar la conducción temeraria de vehículos.

BOLETÍN N° 17.702-15

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial / Consulta Excma. Corte Suprema / Asistencia / Antecedentes de Hecho / 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, en segundo trámite constitucional, iniciado en moción copatrocinada por los exdiputados señores Francisco Undurraga y Cristián Matheson y por el diputado señor Jorge Guzmán con urgencia calificada de “suma”.

- - -

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 de sus miembros, Honorables Senadores señoras Astudillo, Carvajal y Flores, y señores Kusanovic y Van Rysselberghe (5x0).

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Reformar el tipo penal de “carreras no autorizadas” contenido en el artículo 197 ter de la ley N° 18.290, de Tránsito, eliminando los elementos subjetivos y estructurales relacionados con la competencia o desafío entre vehículos, para reemplazarlos por una descripción objetiva y precisa de conductas de conducción temeraria o peligrosa, con el fin de asegurar una aplicación más efectiva de la norma penal y una mejor protección de la vida e integridad física de las personas.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No tiene.

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

- - -

ASISTENCIA

- Representantes del Ejecutivo:

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el Subsecretario de Transportes, señor Martín Mackenna: el jefe de gabinete del Ministro, señor Nicolás Cordero; el asesor legislativo del Ministerio, señor Joaquín García y el jefe de prensa de la Subsecretaría de Transportes, señor Andrés Varas.

Del Ministerio de Obras Públicas: el Ministro, señor Louis de Grange.

De Carabineros de Chile: el Jefe Zona Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, General, señor Víctor Vielma Vidal; el Prefecto, Teniente Coronel, señor Juan Eduardo Paredes y el Teniente Coronel Rogelio Requena.

De la Comisión Nacional de Seguridad de Transito (CONASET): el Secretario Ejecutivo, señor Alberto Escobar y el abogado, señor Hernán Riveros.

De la Fiscalía Nacional del Ministerio Público: el Director de la Unidad de Asesoría Jurídica, señor Luis Fernando Saffie y la abogada asesora de la misma Unidad, señora María Angélica San Martín.

De la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA): el Primer Vicepresidente, señor Diego Savino y el Gerente General, señor Francisco Soto.

De la Municipalidad de Vitacura: la Alcaldesa, señora Camila Merino; la jefa de gabinete, señora Valentina Correa y el jefe de prensa, señor Matías Tobar.

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

- Otros:

De la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN): la investigadora del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología, señora Claudia Cuevas y el analista, señor Raimundo Roberts, y los asesores de la Honorable Senadora señora Astudillo, señora Melissa Mallega y señor Diego Montoya; de la Honorable Senadora señora Flores, señores Mauricio González y Marcelo Sanhueza; del Honorable Senador señor, Kusanovic, señor Pablo Cantellano; del Honorable Senador señor Van Rysselberghe, señor Juan Paulo Morales; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Javiera Garretón y señor Vicente Strelow, y de la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), señores Arnau Sarra y Vicente Donoso.

\- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la moción ya individualizada.

\- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

1.- Sancionar la conducción temeraria y el exceso de velocidad, sin necesidad de probar la participación en una carrera o competencia.

2.- Aumentar las sanciones y el monto de las multas para la conducción temeraria.

3.- Incorporar la suspensión de la licencia de conducir mientras se investigan hechos que pueden constituir conducción temeraria.

\- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL[1]

[1] A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

A.- Presentación del proyecto de ley por parte del Ejecutivo y posterior debate suscitado en la Comisión

Presentación del Subsecretario de Transportes

El Subsecretario de Transportes, señor Martín Mackenna, señaló que el proyecto de ley en estudio es uno de los pilares de la agenda de seguridad ciudadana y vial.

En ese sentido, manifestó que el objetivo central es efectuar las modificaciones legales necesarias para evitar la realización de maniobras extremas en la conducción de vehículos motorizados que, en algunos casos, no reciben sanción, junto con proteger a las personas que transitan por las vías y las autopistas.

Prosiguió señalando que las carreras no autorizadas en las autopistas son zonas críticas de riesgo, que normalmente corresponden a juntas nocturnas en la autopista Costanera Norte y en otras vías concesionadas, detectándose en túneles y zonas urbanas confinadas velocidades de desplazamiento de 220 kilómetros por hora.

A continuación, informó que actualmente, se exige probar la intención de competir, elemento subjetivo de difícil acreditación que deriva en impunidad.

El proyecto de ley en análisis desplaza el enfoque a hechos observables, eliminando la necesidad de probar desafíos o metas de llegada. Para lograr lo anterior, se propone una fiscalización simplificada, tipificación clara de maniobras de riesgo, tales como derrapes y destrezas, entre otros y que la evidencia tecnológica se considere prueba suficiente.

Las nuevas figuras de conducción temeraria, que implican la modificación del artículo 197 ter, de la ley N°18.290, de Tránsito consideran los desplazamientos sucesivos o simultáneos con otros vehículos excediendo la velocidad permitida, las maniobras de peligro, que consisten en ejecutar destrezas o derrapes que pongan en riesgo la vida o integridad física de terceros, estableciendo una agravante especial cuando se trata de acciones ejecutadas cerca de colegios, centros de salud o zonas de alta afluencia.

20-05-26. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2026-05-19/144009.html
10-06-26. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2026-06-10/081041.html
08-07-26. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2026-07-07/182430.html
05-08-26. https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/transportes-y-telecomunicaciones/comision-de-transportes-y-telecomunicaciones/2026-08-05/072425.html

A su vez, el artículo 197 sexies, que se propone agregar, habilita expresamente la instalación de sistemas automatizados en vías concesionadas, para lo cual se requiere la coordinación con los Ministerios de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones, que será autorizada por un inspector fiscal del Ministerio de Obras Públicas y las concesionarias deberán otorgar las facilidades para la operación y mantención de las cámaras.

En cuanto al exceso de velocidad y responsabilidad en la conducción, explicó que se sancionará al conductor que exceda en 60 kilómetros por hora o más el límite máximo permitido.

El propietario del vehículo será sancionado con multas de 2 a 10 unidades tributarias mensuales (UTM), y sólo se podrá eximir si acredita que no conducía el vehículo o que fue tomado sin su consentimiento.

Asimismo, se incorpora en el artículo 209, la suspensión de la licencia de conductor, para evitar que conductores peligrosos salgan de circulación de forma efectiva.

A continuación, se refirió al endurecimiento del régimen punitivo, informando que la multa máxima en la actualidad es de 20 UTM y se propone aumentarla a 50 UTM; las penas privativas de libertad, en caso de lesiones se sugiere aumentarlas de presidio menor en su grado mínimo a presidio menor en su medio y las penas para el caso de muerte, de presidio menor a medio, se sugiere establecerlas de presidio menor a máximo.

Respecto del comiso del vehículo que está limitado a las carreras clandestinas, se aplicaría a toda conducción temeraria.

Finalmente, respecto de la suspensión de la licencia de conducir, se propone establecerla en forma obligatoria y prolongada.

Presentación de la Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT)

El General Jefe de Zona de Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, señor Víctor Vielma, expresó que la institución que representa considera positivo este proyecto de ley.

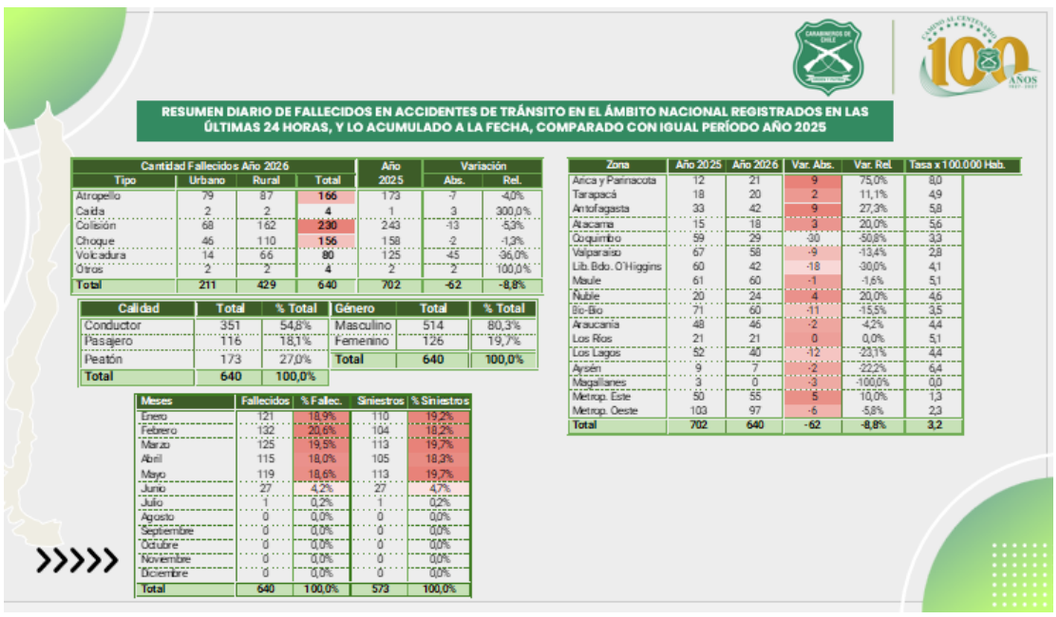
Desde la perspectiva institucional de Carabineros de Chile, el proyecto de ley merece una valoración positiva, por cuanto fortalece el marco normativo orientado a la protección de la vida, integridad física y seguridad de los usuarios de las vías, mediante la tipificación expresa y el reforzamiento de las sanciones aplicables a conductas constitutivas de conducción temeraria, las cuales representan un factor de riesgo relevante en

la ocurrencia de siniestros de tránsito con consecuencias graves o fatales.

En seguida, exhibió diversas láminas que dan cuenta de los siniestros viales y personas fallecidas, indicando que, respecto del año 2025, a la misma fecha, el porcentaje es 8,8% más bajo.

La comparación entre regiones indica que la región de Arica y Parinacota ha aumentado en comparación con el año anterior.

La primera causa de fallecimientos en siniestros viales es la velocidad no razonable ni prudente. Así, de 640 personas fallecidas, 162 corresponden a dicha causa, según indica la siguiente lámina:



RESUMEN DIARIO DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ÁMBITO NACIONAL REGISTRADOS EN LAS ÚLTIMAS 24 HORAS, Y LO ACUMULADO A LA FECHA, COMPARADO CON IGUAL PERÍODO AÑO 2025

Cantidad Fallecidos Año 2026				Año	Variación	
Tipo	Urbano	Rural	Total	2025	Abs.	Rel.
Atropello	79	87	166	173	-7	-4,0%
Caída	2	2	4	1	3	300,0%
Colisión	68	162	230	243	-13	-5,3%
Choque	46	110	156	158	-2	-1,3%
Volcadura	14	66	80	125	-45	-36,0%
Otros	2	2	4	2	2	100,0%
Total	211	429	640	702	-62	-8,8%

Calidad	Total	% Total	Género	Total	% Total
Conductor	351	54,8%	Masculino	514	80,3%
Pasajero	116	18,1%	Femenino	126	19,7%
Peatón	173	27,0%	Total	640	100,0%
Total	640	100,0%			

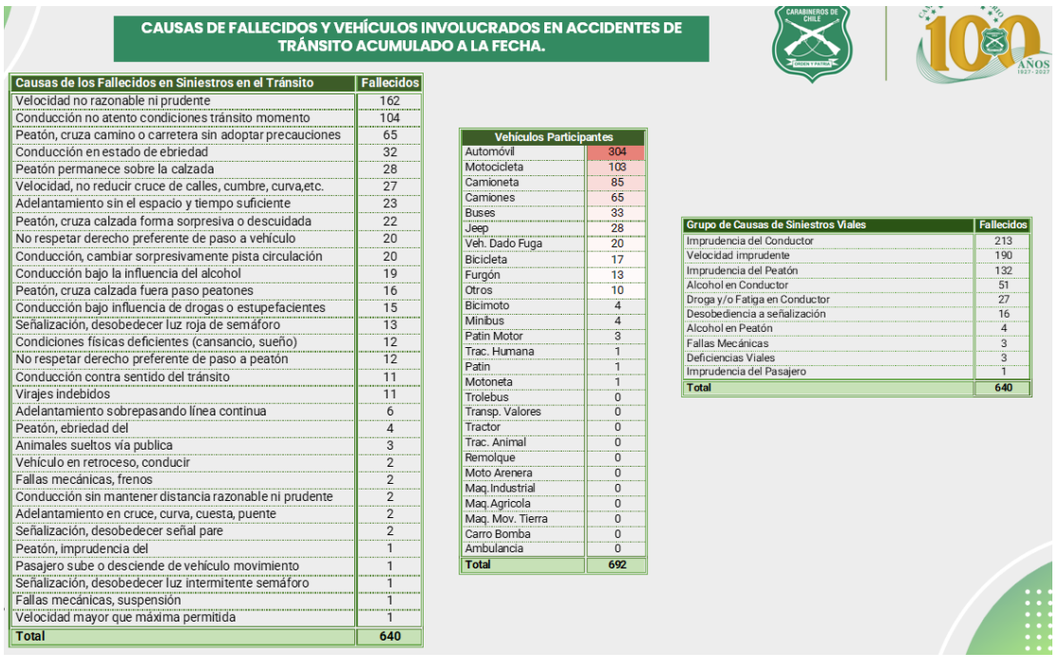
Meses	Fallecidos	% Fallec.	Siniestros	% Siniestros
Enero	121	18,9%	110	19,2%
Febrero	132	20,6%	104	18,2%
Marzo	125	19,5%	113	19,7%
Abril	115	18,0%	105	18,3%
Mayo	119	18,6%	113	19,7%
Junio	27	4,2%	27	4,7%
Julio	1	0,2%	1	0,2%
Agosto	0	0,0%	0	0,0%
Septiembre	0	0,0%	0	0,0%
Octubre	0	0,0%	0	0,0%
Noviembre	0	0,0%	0	0,0%
Diciembre	0	0,0%	0	0,0%
Total	640	100,0%	573	100,0%

Zona	Año 2025	Año 2026	Var. Abs.	Var. Rel.	Tasa x 100.000 Hab.
Arica y Parinacota	12	21	9	75,0%	8,0
Tarapacá	18	20	2	11,1%	4,9
Antofagasta	33	42	9	27,3%	5,8
Atacama	15	18	3	20,0%	5,6
Coquimbo	59	29	-30	-50,8%	3,3
Valparaíso	67	58	-9	-13,4%	2,8
Lib. Bdo. O'Higgins	60	42	-18	-30,0%	4,1
Maule	61	60	-1	-1,6%	5,1
Ñuble	20	24	4	20,0%	4,6
Bío-Bío	71	60	-11	-15,5%	3,5
Araucanía	48	46	-2	-4,2%	4,4
Los Ríos	21	21	0	0,0%	5,1
Los Lagos	52	40	-12	-23,1%	4,4
Aysén	9	7	-2	-22,2%	6,4
Magallanes	3	0	-3	-100,0%	0,0
Metrop. Este	50	55	5	10,0%	1,3
Metrop. Oeste	103	97	-6	-5,8%	2,3
Total	702	640	-62	-8,8%	3,2

En relación a las causas de fallecidos y vehículos involucrados en accidentes de tránsito acumulado a la fecha, destacó que la velocidad no razonable y prudente no corresponde en todos los casos al límite máximo de velocidad, sino que a las condiciones de la vía por la que se transita.

Los vehículos participantes son principalmente los automóviles y las motocicletas.

Lo anterior se grafica en la siguiente lámina:



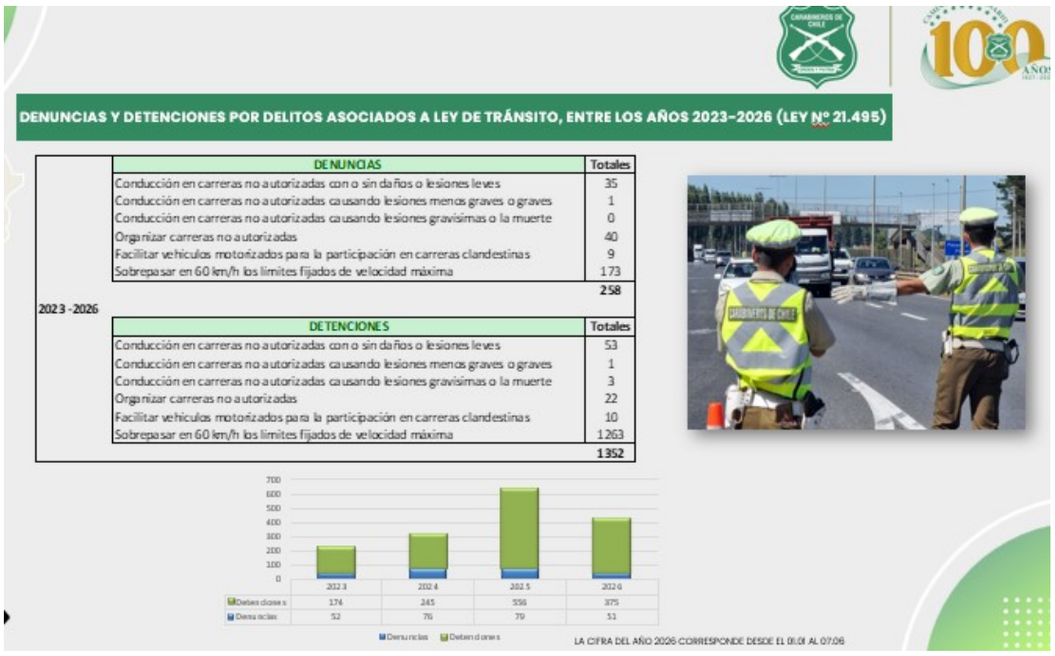
CAUSAS DE FALLECIDOS Y VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO ACUMULADO A LA FECHA.

Causas de los Fallecidos en Siniestros en el Tránsito	Fallecidos
Velocidad no razonable ni prudente	162
Conducción no atento condiciones tránsito momento	104
Peatón, cruza camino o carretera sin adoptar precauciones	65
Conducción en estado de ebriedad	32
Peatón permanece sobre la calzada	28
Velocidad, no reducir cruce de calles, cumbre, curva,etc.	27
Adelantamiento sin el espacio y tiempo suficiente	23
Peatón, cruza calzada forma sorpresiva o descuidada	22
No respetar derecho preferente de paso a vehículo	20
Conducción, cambiar sorpresivamente pista circulación	20
Conducción bajo la influencia del alcohol	19
Peatón, cruza calzada fuera paso peatones	16
Conducción bajo influencia de drogas o estupefacientes	15
Señalización, desobedecer luz roja de semáforo	13
Condiciones físicas deficientes (cansancio, sueño)	12
No respetar derecho preferente de paso a peatón	12
Conducción contra sentido del tránsito	11
Virajes indebidos	11
Adelantamiento sobrepasando línea continua	6
Peatón, ebriedad del	4
Animales sueltos vía publica	3
Vehículo en retroceso, conducir	2
Fallas mecánicas, frenos	2
Conducción sin mantener distancia razonable ni prudente	2
Adelantamiento en cruce, curva, cuesta, puente	2
Señalización, desobedecer señal pare	2
Peatón, imprudencia del	1
Pasajero sube o desciende de vehículo movimiento	1
Señalización, desobedecer luz intermitente semáforo	1
Fallas mecánicas, suspensión	1
Velocidad mayor que máxima permitida	1
Total	**640**

Vehículos Participantes	
Automóvil	304
Motocicleta	103
Camioneta	85
Camiones	65
Buses	33
Jeep	28
Veh. Dado Fuga	20
Bicicleta	17
Furgón	13
Otros	10
Bicimoto	4
Minibus	4
Patin Motor	3
Trac. Humana	1
Patin	1
Motoneta	1
Trolebus	0
Transp. Valores	0
Tractor	0
Trac. Animal	0
Remolque	0
Moto Arenera	0
Maq.Industrial	0
Maq.Agricola	0
Maq. Mov. Tierra	0
Carro Bomba	0
Ambulancia	0
Total	**692**

Grupo de Causas de Siniestros Viales	Fallecidos
Imprudencia del Conductor	213
Velocidad imprudente	190
Imprudencia del Peatón	132
Alcohol en Conductor	51
Droga y/o Fatiga en Conductor	27
Desobediencia a señalización	16
Alcohol en Peatón	4
Fallas Mecánicas	3
Deficiencias Viales	3
Imprudencia del Pasajero	1
Total	**640**

Luego, informó que, desde la entrada en vigencia de la ley N°21.495, entre octubre del año 2022 a la fecha, se han realizado más de 258 denuncias, que han motivado más de 1.352 detenciones, por diferentes motivos, según indica la siguiente lámina:



DENUNCIAS Y DETENCIONES POR DELITOS ASOCIADOS A LEY DE TRÁNSITO, ENTRE LOS AÑOS 2023-2026 (LEY Nº 21.495)

2023 - 2026

DENUNCIAS	Totales
Conducción en carreras no autorizadas con o sin daños o lesiones leves	35
Conducción en carreras no autorizadas causando lesiones menos graves o graves	1
Conducción en carreras no autorizadas causando lesiones gravísimas o la muerte	0
Organizar carreras no autorizadas	40
Facilitar vehículos motorizados para la participación en carreras clandestinas	9
Sobrepasar en 60 km/h los límites fijados de velocidad máxima	173
	258

DETENCIONES	Totales
Conducción en carreras no autorizadas con o sin daños o lesiones leves	53
Conducción en carreras no autorizadas causando lesiones menos graves o graves	1
Conducción en carreras no autorizadas causando lesiones gravísimas o la muerte	3
Organizar carreras no autorizadas	22
Facilitar vehículos motorizados para la participación en carreras clandestinas	10
Sobrepasar en 60 km/h los límites fijados de velocidad máxima	1263
	1352

En consecuencia, se debe considerar que se trata de un fenómeno que ha aumentado, por lo que es necesario endurecer las sanciones.

En este contexto, expresó que en la región de Valparaíso, se han presentado 31 denuncias por conducción en carreras no autorizadas, en la región del Bío Bío, 34 denuncias por exceder la velocidad máxima y 35 en la región de La Araucanía.

Asimismo, se ha registrado 977 detenciones por sobrepasar en 60 kilómetros por hora los límites de velocidad.

En cuanto a la experiencia comparada, informó que en España se aumentaron las penas y privación de la licencia de conducir, medidas que provocaron efectos positivos.

En Francia, se estableció una multa de 3.570 euros y dependiendo de las consecuencias de exceder el límite máximo de velocidad, se considera la prisión desde tres meses.

En Argentina la velocidad temeraria se considera un delito de seguridad pública que se sanciona con la pena de prisión, con un rango de seis meses a tres años.

El eje transversal es el endurecimiento de las penas y las penas privativas de libertad.

En términos generales, la iniciativa contribuye al fortalecimiento de la función preventiva y fiscalizadora que desarrolla Carabineros de Chile en materia de tránsito y seguridad vial, al establecer definiciones legales más precisas respecto de determinadas conductas peligrosas de conducción, incorporando además herramientas que facilitan su detección y persecución, particularmente respecto de desplazamientos simultáneos de’ vehículos, maniobras de derrape o deslizamiento intencional y excesos significativos de velocidad.

Asimismo, el proyecto reconoce la estrecha relación existente entre las conductas temerarias al volante y la generación de siniestros de tránsito de alta energía, circunstancia que ha sido constatada reiteradamente a través de la experiencia operativa y pericial desarrollada por las unidades especializadas de Carabineros de Chile. En este sentido, el aumento de las sanciones penales y administrativas, junto con la incorporación de nuevas hipótesis de responsabilidad, resultan coherentes con los objetivos de prevención, control y reducción de la siniestralidad vial.

Del mismo modo, la iniciativa fortalece la capacidad disuasiva del ordenamiento jurídico, estableciendo consecuencias proporcionales a la gravedad de las conductas sancionadas, en especial, en aquellos casos donde se genera un peligro concreto para terceros o se

exceden significativamente los límites máximos de velocidad permitidos, situaciones que comprometen gravemente la seguridad pública y la convivencia vial.

Cabe destacar, además, que la incorporación de dispositivos tecnológicos destinados a la detección de infracciones asociadas a la velocidad temeraria, constituye una herramienta complementaria que puede contribuir al fortalecimiento de las labores de fiscalización y control, permitiendo una mayor cobertura y eficacia en la detección de este tipo de conductas. No obstante, su implementación requerirá una adecuada coordinación interinstitucional, así como la definición de procedimientos claros respecto de la constatación, registro, notificación y tramitación de las infracciones detectadas mediante dichos mecanismos.

Sin perjuicio de lo anterior, resulta pertinente considerar que la correcta aplicación de las nuevas disposiciones exigirá procesos de capacitación y actualización permanente para el personal encargado de la fiscalización e investigación de accidentes de tránsito, particularmente en materias relacionadas con la interpretación de los nuevos tipos infraccionales y penales, la valoración de medios de prueba tecnológicos y la adecuada documentación de los antecedentes necesarios para sustentar los procedimientos policiales y judiciales respectivos.

Por otra parte, la eventual aprobación de la iniciativa no implicaría una alteración sustantiva de las competencias legales actualmente asignadas a Carabineros de Chile; sin embargo, demandará el fortalecimiento de las labores de difusión, control operativo y capacitación institucional, a fin de asegurar una aplicación uniforme y eficaz de la normativa propuesta.

Concluyó señalando que la propuesta legislativa posee un efecto preventivo y educativo relevante, toda vez que promueve una mayor conciencia respecto de los riesgos asociados a la conducción irresponsable, al exceso de velocidad y a las maniobras temerarias, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de seguridad vial y a la disminución de factores que inciden directamente en la ocurrencia de siniestros de tránsito con consecuencias de alta lesividad.

Posteriormente, el Prefecto Coronel, señor Juan Eduardo Paredes, complementó la intervención anterior, informando que en las fiscalizaciones se sorprendió a un conductor que se desplazaba a 261 kilómetros por hora, en el eje Costanera Norte, En el análisis que se realiza diariamente, se ha podido establecer que en las fiscalizaciones, la velocidad promedio alcanza a 177 kilómetros por hora en las rutas interurbanas, lo cual demuestra que los límites de velocidad se superan cada vez.

El rol de la SIAT considera la realización de diligencias requeridas por el Ministerio Público para recoger los datos y elementos que permitan establecer la causa basal y las consecuencias que generan los accidentes en el tránsito, para elaborar un informe técnico que permita administrar justicia.

En las investigaciones se han podido detectar varios casos relacionados con velocidades temerarias o con maniobras riesgosas en la conducción.

En este ámbito destacó dos casos: el primero, ocurrido en Chillán, en que se condenó a siete años de cárcel a un conductor que se desplazaba en estado de ebriedad y a 167 kilómetros por hora, en una zona urbana con límite máximo de 50 kilómetros, que causó la muerte de un motociclista y de su acompañante.

El segundo, sucedió en la comuna de Peñalolén, en la cual un conductor se desplazaba a 126 kilómetros por hora en una zona urbana, lo cual equivale a 76 kilómetros por hora sobre el límite máximo de velocidad permitido. Al tratar de esquivar un obstáculo en la vía, perdió el control del vehículo, embistiendo un elemento que se encontraba al costado, destruyendo el bien público y bienes privados de los habitantes del sector.

Los factores que se destacan en los accidentes investigados con velocidades temerarias son la magnitud de los daños que se generan en los vehículos y las consecuencias lesivas en las personas que participan en estos hechos son lesiones gravísimas, incluso la muerte.

Las proyecciones de los daños o de los objetos con los cuales impactan esos vehículos, lesionan a transeúntes que circulan por las calles, por lo que es importante considerar que no sólo la conducción a velocidades temerarias afecta al conductor del vehículo sino que también a terceros, que pueden ser peatones o pasajeros de otros vehículos.

Presentación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Alberto Escobar, informó que la velocidad constituye uno de los principales factores de riesgo en la ocurrencia de siniestros viales con consecuencias fatales. Un aumento mínimo sobre los límites máximos permitidos incrementa la probabilidad de accidentes con resultado de muerte y, a mayores velocidades, sube considerablemente la gravedad de las lesiones, reduciéndose además la eficacia de los sistemas de seguridad de los vehículos.

Durante la última década, la velocidad imprudente

representó una proporción relativamente baja del total de siniestros de tránsito, pero concentró un porcentaje significativamente mayor de las personas fallecidas, situación que también se observó durante el año 2024. En ese contexto, sostuvo que la velocidad tiene una incidencia directa en la mortalidad asociada a los accidentes de tránsito.

Lo anterior, se refleja en la siguiente lámina:



Asimismo, destacó que la reducción de la velocidad máxima en zonas urbanas implementada en el año 2018, se ha traducido en una disminución significativa de la siniestralidad vinculada a dicha causa, lo cual demuestra la importancia de controlar el exceso de velocidad como mecanismo para modificar conductas de conducción.



Los adultos entre 30 y 44 años, fueron el grupo etario con mayor participación en siniestros asociados a velocidad imprudente durante el año 2024. Por su parte, las estadísticas muestran una persistencia de la mortalidad vinculada a esa conducta.

La velocidad imprudente aparece entre las principales causas de los siniestros de tránsito y de las personas fallecidas, concluyendo que se trata de un fenómeno diagnosticado que requiere regulación, fiscalización permanente y medidas orientadas a modificar el comportamiento de los conductores.

Finalmente, hizo referencia a tres gráficos, que dan cuenta de: siniestros de tránsito asociados a la velocidad imprudente en los últimos 10 años; número de fallecidos en siniestros de tránsito, según causa de ocurrencia y las principales causas de muerte entre los años 2015 a 2024.

TRABAJANDO PARA USTED

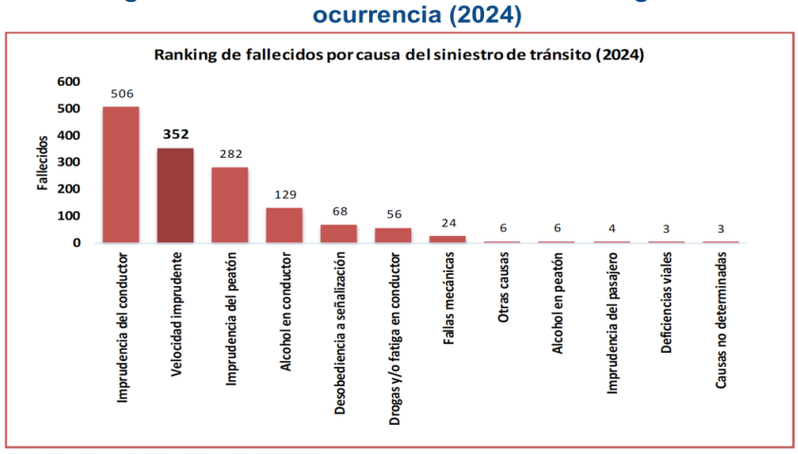
Siniestros de tránsito asociados a la velocidad imprudente en los últimos 10 años

Año	Siniestros	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados	Índice de severidad
2015	7.027	489	1.187	656	5.792	7.635	6,96
2016	7.688	536	1.394	677	6.354	8.425	6,97
2017	8.067	419	1.380	687	6.424	8.491	5,19
2018	7.396	385	1.213	669	5.781	7.663	5,21
2019	7.601	518	1.297	651	5.928	7.876	6,81
2020	7.408	439	1.120	642	4.927	6.689	5,93
2021	8.377	517	1.359	738	5.313	7.410	6,17
2022	7.771	499	1.319	651	4.750	6.720	6,42
2023	6.978	443	1.113	549	3.939	5.601	6,35
2024	4.558	352	873	455	2.957	4.285	7,72
Total	**72.871**	**4.597**	**12.255**	**6.375**	**52.165**	**70.795**	**6,31**

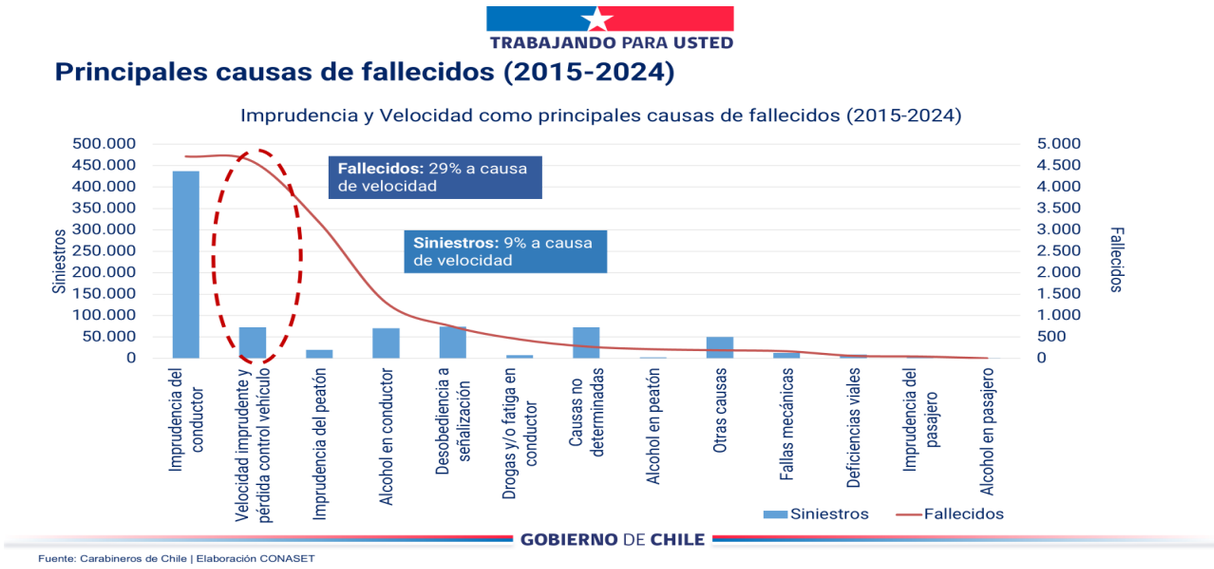
Índice de Severidad: Indica la cantidad de víctimas fatales por cada 100 siniestros de tránsito.
Fuente: Carabineros de Chile – Elaboración: CONASET.

TRABAJANDO PARA USTED

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



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



Presentación de la Biblioteca del Congreso Nacional

La analista del Área de Recursos Naturales, Ciencia y Tecnología de la Biblioteca del Congreso Nacional, señora Claudia Cuevas, presentó un análisis comparado de la regulación de la conducción temeraria en Alemania, España y Reino Unido, precisando que el documento contiene las últimas modificaciones. Destacó el caso del Reino Unido que, durante el presente año, extendió la aplicación de las normas sobre conducción peligrosa a las bicicletas.

En primer término, expuso una definición de conducción temeraria del Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, la cual la describe como un “delito contra la seguridad vial cometido por quien conduce un vehículo motorizado o ciclomotor con temeridad manifiesta, poniendo en peligro concreto la vida o la integridad de las personas.”.

Respecto de Alemania, señaló que el Código Penal sanciona la organización, realización o participación en carreras no autorizadas y la conducción temeraria, contemplando penas de prisión o multas que aumentan progresivamente cuando la conducta pone en peligro la vida o integridad física de terceros, provoca daños graves o causa la muerte. Asimismo, destacó que, en todos los casos asociados a carreras ilegales, se contempla la pérdida de la licencia de conducir.

Tratamiento en Alemania

Código Penal	
Infracción	**Sanción**
Organización, realización y participación y conducción temeraria en carreras no autorizadas	Prisión hasta 2 años o multa
Si ponen en peligro la vida o la integridad física de otras personas o los bienes de valor significativo	Prisión hasta 5 años o multa
Si la conducta negligente causa daño	Prisión hasta 3 años o multa
Si la conducta causa muerte o un daño grave	Prisión 1 a 10 años o multa
Casos menos graves	Prisión 6 meses a 5 años

En casos de carreras ilegales se retira la licencia de conducir.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

En relación a España, indicó que la legislación presume la existencia de conducción temeraria cuando se exceden determinados límites de velocidad: más de 60 kilómetros por hora sobre el máximo permitido en zonas urbanas y más de 80 kilómetros por hora en vías interurbanas, o cuando se conduce bajo la influencia de alcohol o drogas. Estas conductas son consideradas infracciones muy graves, con sanciones económicas, pérdida de puntos de la licencia y privación del derecho a conducir.

La legislación española prohíbe expresamente la publicidad de carreras ilegales y de actividades asociadas a la conducción temeraria. Por su parte, el Código Penal español establece penas más severas cuando la conducta genera un peligro concreto para terceros o evidencia un manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Tratamiento en España 1/3

Se considerará manifiestamente temeraria la conducción en las siguientes circunstancias:

1. Conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior de 60 k/h en vía urbana o a 80 k/m en vía interurbana.
2. Conducir un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de:
    - Drogas tóxicas
    - Estupefacientes
    - Sustancias psicotrópicas
    - Bebidas alcohólicas

Código Penal

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Tratamiento en España 2/3

Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial		
Infracción	**Sanción**	**Multa**
• Conducción temeraria • Participación en competencias y carreras no autorizadas	• Muy grave • Menos 6 puntos licencia conducir	• 500 euros • Hasta 600 euros en caso de exceso de velocidad
Publicidad que incite a: • Velocidad excesiva • Conducción temeraria	Prohibición administrativa	No aplica

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Tratamiento en España 3/3

Código Penal		
Personas en concreto peligro	**Sanción**	**Multa**
• Conducción temeraria manifiesta • Que ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas	Prisión 6 meses a 2 años Privación del derecho a conducir de 1 a 6 años	No aplica
Conducción temeraria se realiza con manifiesto desprecio por la vida de los demás	Prisión de 2 a 5 años Privación del derecho a conducir de 6 a 10 años	12 a 24 meses

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Respecto del Reino Unido, explicó que la conducción peligrosa se configura cuando el comportamiento del conductor se sitúa por debajo del estándar esperado de una persona competente y prudente, y cuando resulta evidente que dicha conducta implica un riesgo real para la seguridad vial.

Las sanciones incluyen multas, privación de licencia de conducir y penas privativas de libertad, que aumentan en función de la gravedad de los hechos, pudiendo llegar incluso a cadena perpetua cuando la conducta provoca la muerte de una persona.

Luego, destacó que, durante el año 2026, se incorporó expresamente la conducción peligrosa de bicicletas dentro del régimen sancionatorio.

Tratamiento en Reino Unido 1/3

Se considerará que una persona conduce de forma peligrosa si:

1. Su forma de conducir está muy por debajo de lo que cabría esperar de un conductor competente y prudente

2. Para un conductor competente y prudente resultaría obvio que conducir de esa manera sería peligroso

Ley de Tránsito Vial

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Tratamiento en Reino Unido 1/3

Ley de Tránsito Vial & Ley de Delitos de Tráfico	
Delito	**Sanción**
Delitos menos graves	Prisión hasta 6 meses o multa o ambos Retiro licencia
Delitos más graves	Prisión hasta 5 años o multa o ambos Retiro licencia
Resultado de muerte	Prisión hasta cadena perpetua

Nueva infracción (2026):
Conducción peligrosa de bicicletas, mismas sanciones aplicadas a vehículos motorizados

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Finalmente, señaló que el análisis comparado permite advertir ciertos elementos comunes entre las legislaciones examinadas, tales como la caracterización normativa de la conducción peligrosa o temeraria, la aplicación de multas, la suspensión o pérdida de la licencia de conducir y la existencia de sanciones penales proporcionales a la gravedad del daño causado.

Junto con lo anterior, destacó que algunos países contemplan sistemas de puntos asociados a las licencias de conducir y que, en determinados casos, las multas se calculan considerando la capacidad económica del infractor.

Principales hallazgos 1/2

- España y Reino Unido conceptualizan la conducción peligrosa.
- Alemania y España explicitan prohibición de publicidad.
- Todos los países aplican multas y el retiro de la licencia.
- España refiere el Derecho *a* conducir.
- Afectación sistema de puntos de la licencia de conducir: Alemania, agrega; España y Reino Unido, los restan.
- Reino Unido incorporó en 2026 la conducción peligrosa de bicicletas con las mismas sanciones que para vehículos motorizados.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

Comparación de sanciones

Conducción peligrosa	Alemania	España	Reino Unido
Peligro vida o integridad de personas o bienes	Prisión hasta 5 años o multa	Prisión 6 meses a 2 años + Privación licencia 1 a 6 años	
Manifiesto desprecio por la vida de otros		Prisión 2 a 5 años + Privación licencia 6 a 10 años + Multa 12 a 24 meses	
Daño	Prisión hasta 3 años o multa		
Daños menos graves	Prisión 6 meses a 5 años		Prisión hasta 6 meses o multa o ambos + Retiro licencia
Muerte o daño grave	Prisión 1 a 10 años o multa	Prisión de 1 a 4 años Privación de la licencia 1 a 6 años	Muerte: Cadena perpetua, Retiro licencia Daño grave: Hasta 5 años prisión o multa o ambas + Retiro licencia

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN

El Honorable Senador señor Van Rysselberghe consultó por el porcentaje de las personas que conducen bajo los efectos de las drogas.

El Honorable Senador señor Kusanovic preguntó por el número de equipos tecnológicos que posee Carabineros de Chile para fiscalizar la velocidad del tránsito.

El Jefe de Zona de Tránsito, Carreteras y Seguridad Vial, General señor Vielma, observó que el examen de drogas que practica Carabineros de Chile no es de carácter masivo. Agregó que debe recopilar información sobre el porcentaje de exámenes que resultaron positivo en la detección de droga.

Respecto al número de equipos para medir la velocidad, señaló que cuentan con 456 equipos, distribuidos a lo largo del país y 1.055 alcotest.

Indicó que debe analizarse un cambio de conducta profunda respecto de los conductores y se debe incrementar el uso de tecnología para fiscalizar la velocidad, valorando la implementación de la licencia digital, que puede llevar a configurar la licencia por puntos, tal como se aplica en España.

La Honorable Senadora señora Carvajal sostuvo que resulta necesario avanzar hacia una política pública integral en materia de seguridad vial y cultura del tránsito. En ese sentido, planteó la conveniencia de revisar la institucionalidad vigente, evaluando la existencia de cuerpos policiales especializados en labores de tránsito. Agregó que los controles actuales operan principalmente de manera reactiva y no preventiva, observando que existe una importante cantidad de personas que conducen sin licencia o con documentación irregular, frente a lo cual las capacidades de fiscalización resultan insuficientes.

Finalmente, planteó la necesidad de evaluar el rol de las concesionarias y de los municipios en el monitoreo de las vías y en la prevención de conductas como las carreras clandestinas, señalando que se producen con frecuencia y que la coordinación entre las distintas instituciones involucradas aún resulta insuficiente.

El Subsecretario de Transportes, señor Martín Mackenna, compartió la necesidad de abordar la seguridad vial desde una perspectiva integral, enfatizando que uno de los aspectos fundamentales consiste en incorporar mayores herramientas tecnológicas para fortalecer la fiscalización. La capacidad humana resulta insuficiente para controlar el elevado número de vehículos que circulan incumpliendo las normas de

tránsito, por lo tanto, incrementar la probabilidad de ser fiscalizado contribuirá significativamente a modificar la conducta de los usuarios.

En ese contexto, destacó el trabajo que el Ejecutivo está desarrollando para implementar el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), indicando que, pese a las demoras experimentadas durante su tramitación legislativa y reglamentaria, se están realizando esfuerzos para su puesta en marcha. Agregó que ese sistema permitirá aumentar la fiscalización efectiva mediante el uso de tecnología y simplificar el proceso de aplicación de multas, contribuyendo además a disminuir la carga de trabajo de los juzgados de policía local.

Finalmente, sostuvo que el uso de herramientas tecnológicas facilitará en el futuro una mejor integración con otros mecanismos de control, como los sistemas asociados al otorgamiento de las licencias de conducir, fortaleciendo así la gestión y fiscalización en materia de tránsito.

Presentación del Ministerio Público

El Director de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Fiscalía Nacional del Ministerio Público, señor Luis Fernando Saffie, manifestó el interés de la institución en que los delitos de conducción temeraria y de carreras clandestinas se encuentren tipificados. Al respecto, informó que, se encuentran trabajando en una mesa de coordinación junto con la Fiscalía Regional Metropolitana Oriente, la autopista Costanera Norte y Carabineros de Chile, con el objeto de detectar a los principales conductores que incurren en conductas constitutivas de conducción temeraria.

Explicó que la metodología utilizada para la selección de los casos consiste en identificar a conductores reincidentes que circulan a velocidades superiores a 200 kilómetros por hora. A partir de ello, se confeccionó un listado de dichos conductores, sobre cuya base la Fiscalía Regional Metropolitana Oriente procedió a judicializar las causas respectivas, encontrándose próxima la formalización de aquellos conductores que registran una mayor reiteración de ese tipo de conductas.

Seguidamente, señaló que uno de los principales problemas detectados dice relación con la acreditación de la participación de los imputados. Indicó que se trabajó con Costanera Norte para evaluar si las cámaras de vigilancia permiten identificar a los conductores, sin embargo, debido a las altas velocidades involucradas, las imágenes obtenidas no resultan claras, quedando muchas veces como única alternativa la imputación al propietario del vehículo.

Agregó que, si bien cuando un mismo vehículo es detectado reiteradamente circulando a velocidades superiores a 200 kilómetros por hora, resulta difícil sostener que su propietario no es quien conduce, ello no impide que la defensa alegue que la persona al volante es un tercero distinto del dueño del vehículo.

En ese contexto, señaló que han reflexionado sobre el proyecto de ley en discusión y estiman conveniente fusionar los delitos de carreras clandestinas y conducción temeraria en una sola estructura normativa. La propuesta consiste en establecer la conducción temeraria como tipo penal base y configurar las carreras clandestinas como una figura agravada de dicha conducta.

Asimismo, sugirió que los casos iniciales sean conocidos por los juzgados de policía local y la reiteración de esas conductas determine el traspaso de competencia al Ministerio Público y a los tribunales con jurisdicción en materia penal.

Por otra parte, expuso una segunda dificultad detectada a partir de un caso reciente en que un conductor fue sorprendido circulando a 270 kilómetros por hora, que dice relación con la circunstancia que la pena de comiso del vehículo está contemplada para el delito de carreras clandestinas y no para la conducción temeraria.

En dicho caso, se debe analizar la procedencia del comiso del vehículo, porque la única alternativa jurídica disponible consiste en considerarlo como instrumento del delito. Sin embargo, esa interpretación presenta dificultades prácticas relevantes, pues el tribunal puede cuestionar la necesidad de incautar el vehículo si ya se encuentra identificado el conductor y no existen diligencias periciales pendientes que justifiquen su retención.

Seguidamente, **la abogado asesora de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Fiscalía Nacional del Ministerio Público, señora María Angélica San Martín,** señaló que la experiencia del Ministerio Público en la investigación de esos hechos, en el trabajo desarrollado junto con la autopista Costanera Norte, ha permitido constatar que la principal dificultad radica en acreditar la participación del autor del delito. Explicó que, si bien, mediante los sistemas tecnológicos de medición de velocidad instalados en los pórticos de la autopista, es posible acreditar la existencia de la conducción temeraria, lo anterior no basta para identificar al conductor del vehículo, cuestión que, conforme a los principios del derecho penal corresponde acreditar a la Fiscalía, sin que sea posible presumir que el propietario del vehículo sea el autor del hecho.

La primera prueba práctica de ese modelo de persecución tendrá lugar a fines del mes de julio, oportunidad en que se

realizará una audiencia de formalización respecto de cuarenta propietarios de vehículos detectados circulando a velocidades muy superiores al límite legal, superando el umbral que configura el delito de conducción temeraria. Sin embargo, indicó que algunos de los imputados han tomado contacto con la Fiscalía informando que se encontraban fuera del país al momento de los hechos y que no conducían los vehículos, circunstancia que confirma las dificultades probatorias anticipadas por el Ministerio Público.

En ese escenario, señaló que la estrategia procesal consistirá en procurar salidas alternativas, toda vez que, en un eventual juicio oral, la Fiscalía enfrentará serias dificultades para acreditar la participación de los imputados, con un alto riesgo de absolución.

En consecuencia, con el propósito de entregar una señal de eficacia y seriedad a la ciudadanía, así como de materializar los esfuerzos desplegados por las autopistas, Carabineros de Chile y el Ministerio Público, propuso que, en caso de mantenerse separadas las figuras de conducción temeraria y carreras clandestinas, la primera de ellas sea conocida por los juzgados de policía local.

Esa alternativa tiene la ventaja que, en sede infraccional, no regirán las mismas exigencias probatorias propias del proceso penal y, además, la ley Nº 18.290, de Tránsito, establecerá una presunción conforme a la cual el propietario del vehículo será considerado autor de la infracción. Así, sugirió que la primera infracción por conducción temeraria se sancione como infracción gravísima de tránsito ante el juzgado de policía local, instancia en la que se individualizaría al conductor.

Asimismo, propuso que, si en un determinado período, el mismo conductor es sancionado nuevamente por conducción temeraria, el juzgado de policía local remita los antecedentes al Ministerio Público, configurándose una hipótesis de conducción temeraria reiterada o habitual. En efecto, dicha fórmula que tiene un precedente en el antiguo diseño del delito de maltrato habitual en violencia intrafamiliar, donde corresponde al tribunal de familia declarar la habitualidad de los hechos y, luego, remitir los antecedentes al Ministerio Público para la persecución penal.

Un sistema de esas características permitirá que, al momento de intervenir la Fiscalía, la identidad del conductor se encuentre acreditada, superándose así la principal dificultad probatoria que enfrentan esas investigaciones.

Por otra parte, manifestó que, si el legislador opta por mantener la conducción temeraria exclusivamente dentro del ámbito penal, será necesario introducir diversas modificaciones al proyecto. En particular, estimó conveniente homologar ambas figuras penales,

considerando que, tanto la conducción temeraria como las carreras clandestinas, constituyen delitos de peligro destinados a proteger la seguridad vial.

En ese sentido, propuso configurar las carreras clandestinas como una circunstancia agravante de la conducción temeraria cuando se desarrolle en un contexto competitivo.

A continuación, sostuvo que, si se pretende mantener la conducción temeraria como delito autónomo, resulta adecuado igualar su penalidad con la prevista para las carreras clandestinas, incorporando además la pena accesoria de comiso del vehículo, medida que podría constituir un mecanismo eficaz de prevención considerando que la privación del vehículo puede generar un efecto disuasivo más intenso que otras sanciones, siguiendo una lógica similar a la utilizada en la persecución patrimonial de la criminalidad organizada.

Junto con lo anterior, planteó la posibilidad de establecer el comiso solo para los casos de reiteración en la conducción temeraria, en caso de estimarse excesiva su aplicación desde la primera infracción.

La experiencia derivada de un caso de alta connotación pública, genera la necesidad de incorporar una medida cautelar especial consistente en la suspensión inmediata de la licencia de conducir para los delitos de conducción temeraria y carreras clandestinas. Explicó que dicha medida no existe para estos ilícitos, situación que genera una percepción ciudadana negativa al observar que los imputados continúan conduciendo mientras se desarrolla el proceso penal.

Finalmente, estimó necesario incorporar dicha medida cautelar especial para ambos delitos, homologar el régimen de comiso de los vehículos y aproximar la pena principal de la conducción temeraria a la prevista para las carreras clandestinas, resguardando siempre la debida proporcionalidad de las sanciones.

Ambas figuras penales protegen el mismo bien jurídico, razón por la cual estimó necesario efectuar una revisión integral y coordinada de su regulación.

Presentación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G (COPSA).

El primer Vicepresidente de COPSA, señor Diego Savino, informó que el fenómeno de las carreras clandestinas se inició en el año 2006.

Indicó que, desde hace tres años se ha implementado un plan piloto destinado a hacer efectiva la aplicación de la normativa sobre carreras clandestinas. Dicho trabajo permitió desarrollar un sistema de medición de velocidad que no solo registra el paso de los vehículos por un pórtico, sino también la velocidad promedio entre dos pórticos ubicados a una distancia aproximada de cinco o seis kilómetros, lo cual permite acreditar que determinados conductores circulan de manera sostenida a velocidades superiores en más de 60 kilómetros por hora al límite máximo permitido.

No obstante, manifestó que la principal dificultad detectada es la imposibilidad de identificar de manera inequívoca al conductor del vehículo. Precisó que, si bien existen videos y fotografías de los automóviles involucrados, no resulta posible obtener imágenes nítidas del rostro del conductor, debido, entre otras razones, al uso de vidrios polarizados y a las condiciones propias de la captura de imágenes a altas velocidades. En consecuencia, no se logra cumplir con el estándar probatorio exigido para configurar la responsabilidad penal del conductor.

Pese a ello, es posible identificar con precisión los vehículos involucrados y determinar los que corresponden a conductores reincidentes.

Luego, señaló que, al menos en el caso de la autopista Costanera Norte, el Estado no necesita realizar nuevas inversiones en tecnología, porque existe la infraestructura necesaria. Además, la concesionaria cuenta con un funcionario de Carabineros en el centro de control durante las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año y un ministro de fe que también desempeña funciones en dichas instalaciones.

Reiteró que el único obstáculo consiste en la imposibilidad de identificar el rostro del conductor, circunstancia que permite a los imputados alegar que no eran quienes conducían el vehículo, sosteniendo, por ejemplo, que se encontraban fuera del país o que habían facilitado el automóvil a un tercero.

El escenario ideal consiste en aprovechar la tecnología disponible, que permite la implementación inmediata de las soluciones legislativas que se adopten.

Finalmente, reiteró que esta materia ha sido objeto de un plan piloto desarrollado durante los últimos tres años, con participación del Ministerio de Transportes, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio Público.

La Honorable Senadora señora Carvajal solicitó información acerca de la forma en que se podrían desagregar los elementos constitutivos de las figuras delictivas correspondientes a la participación en una carrera clandestina y la conducción temeraria, en el contexto de vincular ambas figuras penales, considerando la reiteración de la conducta como un elemento para configurar un delito de mayor gravedad, manifestando sus dudas acerca de la forma en que podrían coexistir ambas figuras.

Explicó que puede ocurrir que un conductor sobrepase el límite de velocidad permitido sin haber participado en una carrera clandestina, circunstancia que hace cuestionar la conveniencia de exigir la concurrencia de ambos elementos para configurar un ilícito de mayor gravedad.

Asimismo, manifestó reparos respecto de la propuesta de exigir habitualidad para la configuración del delito. Señaló que, atendido el crecimiento sostenido del parque automotor y la facilidad con que pueden adquirirse vehículos de alta potencia o modificarse vehículos convencionales para alcanzar velocidades superiores a 200 kilómetros por hora, una sola conducta de extrema gravedad puede justificar una respuesta penal más severa, sin necesidad de acreditar reiteración.

En ese sentido, indicó que este aspecto forma parte de un debate más amplio sobre la responsabilidad asociada al manejo de automóviles de alto rendimiento y la necesidad de fortalecer la educación vial.

Finalmente, expresó que considera deseable avanzar hacia una mayor corresponsabilidad entre las concesionarias y las autoridades encargadas de la seguridad pública para enfrentar este fenómeno.

El Honorable Senador señor Castro manifestó su preocupación por el aumento sostenido del delito de las encerronas, señalando que se trata de un ilícito cada vez más frecuente y que es utilizado como puerta de entrada a la actividad delictiva por parte de infractores primerizos, en muchos casos, adolescentes menores de 18 años.

En ese contexto, recordó que la ley N° 21.750, se publicó el 26 de julio de 2025, y su objeto es fortalecer la seguridad en las autopistas concesionadas. A partir de ello, manifestó su inquietud respecto del grado de implementación y cumplimiento efectivo de dicha normativa.

Asimismo, lamentó la ausencia de autoridades del Ministerio de Obras Públicas, indicando que, a la Dirección General de Concesiones, le corresponde velar por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la ley N°21.750, que establece medidas concretas

destinadas a mejorar la seguridad en las autopistas, tales como la instalación de cámaras de televigilancia, mecanismos de identificación de conductores y un conjunto de otras exigencias de seguridad. La normativa contempla la incorporación de esas obligaciones en los nuevos contratos de concesión y en un plazo de hasta cinco años para su implementación en los contratos de concesión vigentes.

En virtud de lo anterior, solicitó conocer la evaluación del Ministerio Público, de las concesionarias y de la Subsecretaría de Transportes respecto de la aplicación de dicha ley. Manifestó que, antes de impulsar nuevas modificaciones legislativas, resulta necesario analizar el funcionamiento de las herramientas jurídicas vigentes y determinar la forma en que ellas son aplicadas.

Advirtió que, de no existir una implementación efectiva de la normativa, se seguirán produciendo nuevas víctimas, generándose una percepción ciudadana de inacción por parte de las autoridades, pese a que existen las disposiciones legales destinadas a enfrentar el problema.

Finalmente, señaló que, desde el ámbito legislativo, el Congreso Nacional ha cumplido con dictar la normativa correspondiente, sin embargo, se desconoce el grado de fiscalización y cumplimiento efectivo por parte de los organismos competentes.

El Honorable Senador señor Kusanovic manifestó que, al abordar este tipo de delitos, el debate se concentra en las conductas delictivas, pero no en las herramientas con que deben contar las policías para prevenirlas y controlarlas de manera eficaz.

En ese sentido, señaló que Carabineros de Chile no dispone de determinados dispositivos utilizados en otros países para detener vehículos que eluden controles policiales. Mientras no se autorice a Carabineros y a las policías para utilizar las herramientas disponibles a nivel internacional en este tipo de procedimientos, resulta difícil restablecer el orden frente a estas conductas. Agregó que existe una excesiva reticencia al uso de instrumentos que han demostrado su utilidad en otros países, enfatizando que la correcta aplicación de la ley no debiera generar temor, sino ejecutarse con decisión dentro del marco legal.

Precisó que no propone la utilización de esos dispositivos en autopistas, dado que su utilización puede resultar inadecuada. Sin embargo, estimó que existen numerosos lugares en los que Carabineros y las policías pueden emplearlos de manera segura para controlar y detener vehículos cuyos conductores se niegan a someterse a controles policiales.

La abogado asesora de la Unidad de Asesoría Jurídica de la Fiscalía Nacional del Ministerio Público, señora María Angélica San Martín, explicó que comprende las dificultades que puede generar la incorporación del elemento de habitualidad en la tipificación del delito, tal como ha sido planteado durante el debate. No obstante, señaló que la problemática detectada se presenta en un contexto muy específico, correspondiente a las autopistas urbanas, donde la principal dificultad consiste en identificar al conductor del vehículo, que es el verdadero autor del delito y no necesariamente al propietario del automóvil.

En ese sentido, planteó la posibilidad de establecer una regulación especial aplicable exclusivamente a las autopistas urbanas. Reconoció que se trata de una solución poco habitual, pues, por regla general, la legislación penal tiene aplicación uniforme en todo el territorio nacional, sin embargo, en consideración a las particularidades de este fenómeno, se justificaría un tratamiento diferenciado.

Para esos casos, puede contemplarse que la conducción temeraria fuese conocida inicialmente por los juzgados de policía local, señalando que la experiencia demostraría que el principal efecto disuasivo frente a conductas ilícitas radica en que tuvieran consecuencias efectivas y que las normas fueran aplicadas.

En las condiciones actuales, una persona que incurre en conducción temeraria en autopistas urbanas puede percibir que el sistema no resulta eficaz, debido a las dificultades probatorias existentes.

La experiencia desarrollada junto con la Fiscalía Regional Metropolitana Oriente evidencia que la persecución penal depende, en muchos casos, de que los imputados acepten salidas alternativas, porque, si optan por llevar las causas a juicio, la Fiscalía tendría serias dificultades para acreditar al conductor del vehículo al momento de los hechos. Agregó que, considerando la carga de trabajo que enfrenta el Ministerio Público, ello podría conducir incluso a la absolución de los imputados.

Por lo anterior, sostuvo que sería necesario diseñar un mecanismo específico para las autopistas urbanas que permita superar dicha dificultad. Reiteró que, fuera de ese contexto, no estima necesario exigir habitualidad, reiteración ni ningún otro requisito semejante, por cuanto la conducción temeraria constituye por sí sola una conducta grave y peligrosa para justificar su sanción penal.

Concluyó señalando que una legislación cuya aplicación práctica resulte imposible pierde eficacia, por lo que estimó indispensable diseñar un sistema que pueda cumplirse.

Presentación del Instituto de Jueces de Policía Local

El Presidente del Instituto Nacional de Jueces de Policía Local, señor Francisco Ríos, recordó que las modificaciones a la Ley de Tránsito suelen demorar muchos años en el Congreso y que un ejemplo de ello fue la tramitación de ley N° 20.068.

Luego, hizo hincapié que quienes mejor conocen la Ley del Tránsito, son los jueces de policía local, sin perjuicio de que las modificaciones relativas a la conducción temeraria de vehículos parecen ser de competencia del ámbito penal.

Destacó como principio básico el que las vías públicas y la infraestructura para los servicios de transporte público, deben estar destinadas a cumplir su objetivo, y así lo establece el artículo 160 de la Ley del Tránsito. Acto seguido, expresó, aquel mismo artículo prohíbe destinar las calzadas de calles o caminos a otro uso que no sea el tránsito de vehículos. De este modo, la discusión sobre conducción temeraria engloba el uso de las calles, pero también los ruidos molestos.

En este contexto, se mostró partidario de contar con normas más objetivas. Afirmó que, bajo su consideración, el solo hecho de tener una conducción temeraria por velocidad, debe ser constitutivo de una sanción.

Asimismo, consideró acertado eliminar, luego de la expresión “las carreras”, el ´termino “clandestinas”, abogando por reemplazarla por “no autorizadas”, por cuanto por el mero hecho de no estar autorizadas, deben ser sancionadas. Aquel debe ser el objetivo, es decir, quien se aleje del correcto uso de las vías, será sancionado.

Posteriormente, como observaciones generales y en relación con la objetivación de la conducta, manifestó sus dudas en cuanto a la descripción de las maniobras, como los derrapes y el exceso de velocidad, en el sentido, de que si son suficientemente precisas para evitar la arbitrariedad policial o judicial, al tipificar el delito sin requerir pruebas de competencia previa.

Como ejemplo, se refirió a un caso ocurrido recientemente donde una persona solicitó recuperar su vehículo argumentando que se lo habían robado, en circunstancia que estaba participando de una carrera clandestina. Habida falta de congruencia en el relato, el magistrado decidió poner el vehículo a disposición de la Fiscalía Nacional. Aquello, explicó, constituye en sí mismo una sanción importante, en atención a que implica que el vehículo sigue estando en los corrales municipales y la Fiscalía se demorará en analizarlo al ser un tema no prioritario. En este punto, sostuvo que, en atención a la enorme carga de trabajo que posee el Ministerio Público, los jueces de policía local podrían tener mayores competencias en este ámbito.

Como segunda observación general, se refirió a la sanción y proporcionalidad, aludiendo al aumento de las multas, la severidad de las propuestas penales, la precisión técnica de su aplicación, la efectividad de la suspensión o la cancelación de la licencia de conducir, y los supuestos estrictos bajo los cuales procede el comiso de los vehículos.

Describió que, en la comuna de Lampa, cerca de 30 personas que conducen diariamente, lo hacen sin licencia de conducir, caso en el cual procede impedir que continúe circulando el vehículo, lo cual genera molestias a los conductores. Enfatizó que tal escenario deriva en una gran cantidad de quejas disciplinarias, y que los corrales municipales están saturados de vehículos. En dicho contexto, hizo presente además el haber identificado membretes de notarías que se encuentran falsificados, por lo que instó a la Comisión a revisar la regulación relativa a los remates de vehículos.

Como tercera observación general, planteó la responsabilidad del propietario, advirtiendo que genera debate la norma que atribuye la multa al dueño del vehículo si no se identifica al conductor, evaluando la excepción en caso de robo o uso no autorizado.

Luego, solicitó analizar las formas de disminuir la discrecionalidad de los jueces de policía local, los fiscales o los jueces de garantía, para poder enfrentar el fenómeno con mayor objetividad y sin tantos requisitos.

Respecto de la fiscalización automatizada en la autopista, advirtió que CATI aún no se encuentra operativo, por lo que resulta dudosa su operatividad en ese respecto. Como alternativa, mencionó que algunas municipalidades cuentan con un inspector municipal, ya sea de planta o contrata, que analiza las cámaras y aquel funcionario puede presentar denuncias contra las personas.

En relación con el debate surgido a propósito de las penas, expresó que se debe establecer si serán de cumplimiento efectivo o se permitirán penas sustitutivas, proponiendo un cumplimiento efectivo, teniendo en consideración que puede ser un régimen excesivamente estricto. El cumplimiento efectivo podría ser más disuasivo que una pena sustitutiva.

Enseguida, se mostró partidario de lo planteado respecto de las circunstancias agravantes especiales para zonas urbanas y recintos escolares, para desincentivar maniobras de alta velocidad en áreas vulnerables.

A continuación, propuso una corrección técnica en el artículo 203 inciso cuarto, sobre los parámetros para establecer cuando el

exceso de velocidad es menos grave, grave o gravísimo. Actualmente, advirtió, se establece como gravísimo el exceder entre “20 y 60” kilómetros por hora el límite de velocidad, debiendo decir, entre “21 y 60” kilómetros por hora. Aquello no se encuentra regulado en el proyecto, pero puede ser una oportunidad para remediarlo.

Por último, a modo de resumen, expresó preocupación fundamentalmente en tres aspectos:

1.- La coordinación con el sistema CATI, cuestionando la instalación de dispositivos que buscan entrelazar, de forma obligatoria, las alarmas y detecciones de los radares automáticos del CATI, para que sirvan como prueba literal e inmediata ante el Ministerio Público, aludiendo a que dicho proyecto aún no está operativo y, por ello, no sería efectivo.

2.- La propuesta de modificar el artículo 203 inciso cuarto, que establece actualmente como gravísimo exceder entre “20 y 60” kilómetros por hora el límite de velocidad, debiendo haberse establecido desde su origen en la ley N°20.068, que era gravísimo entre “21 y 60”.

3.- La especialización de los tribunales, en atención a que la principal materia de conocimiento de los Juzgados de Policía Local es la ley N° 18.290, de Tránsito, por lo que aquellos son quienes están mejor preparados por especialidad para asumir dicha carga.

En ese sentido, arguyó que la figura de la conducción temeraria básica, esto es, sin daños ni lesiones, debiese ser conocida por estos juzgados y por medio de partes empadronados. El no pago de dichas multas se informaría al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas, y se pagarían juntamente con los permisos de circulación cada año, hecho que significaría mayores ingresos para los municipios y una sanción efectiva. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad que tendría el propietario del vehículo de invocar una eximente en caso de sustracción del vehículo, debidamente acreditada con antecedentes previos a la denuncia, y sin perjuicio de la eventual sanción de multa y suspensión de la licencia de conducir al conductor cuando fuere posible de identificar.

Seguidamente, **la señora Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Flores,** observó que la iniciativa legal en estudio tiene diversas complejidades operativas y prácticas. Por ello, instó al Ejecutivo a convocar una mesa técnica con todos los actores, donde se aborden las problemáticas y se llegue a una solución efectiva.

Presentación de la alcaldesa de la comuna de Vitacura

La alcaldesa de la comuna de Vitacura, señora Camilia Merino, informó que el problema de las carreras clandestinas y de la velocidad temeraria es de larga data, según dan cuenta diversos artículos de prensa publicados en distintos medios de prensa, desde el año 2010.

Además, es un problema que afecta a todas las comunas del país. En ese contexto, se promulgó en el año 2022, la ley N°21.495, destinada a enfrentar esa situación, sin embargo, en la práctica, las carreras de vehículos y la velocidad temeraria no se han detenido, provocando grandes pérdidas humanas y materiales.

En seguida, señaló que el término “carreras clandestinas”, al exigir competencia, implica que no sea aplicable cuando se trata de exhibiciones de destreza o piques, como sucede habitualmente en la comuna de Vitacura. De este modo, las denuncias no prosperan porque se establece que no se realiza una carrera.

En relación a la velocidad temeraria, manifestó que se exige la identificación del conductor que es muy difícil de lograr.

En este contexto, relató que desde la municipalidad de Vitacura han presentado diversas denuncias por hechos que ocurrieron entre noviembre de 2024 a febrero de 2025, que han sido investigadas por la fiscalía y los conductores podrían ser formalizados, recién, en diciembre de 2026.

Esas denuncias implican un alto costo en operativos, para detener a los conductores en flagrancia. Existe dificultad para realizar detenciones en la noche por mayores riesgos de accidentes.

También, se requiere un gran contingente de Carabineros que pueden ser destinados a tareas de resguardo, de seguridad.

Además, existen costos altos en la investigación y el tiempo invertido.

Lo anterior, en muchos casos, genera impunidad.

En su opinión, se deben abordar tres materias:

1.- Ampliar la tipificación del concepto de carreras clandestinas, pasando de carrera o competencia, a exhibición temeraria de destrezas o maniobras riesgosas.

La ley vigente permite sancionar a los organizadores, sin embargo, como no se configura la carrera clandestina no se aplica una sanción.

En consecuencia, propuso establecer hechos objetivos y verificables, como el exceso de velocidad, derrapes, maniobras temerarias, para perseguir a los organizadores.

2.- Acreditación de la conducción temeraria. En esta materia, propuso que sea atribución de los jueces de policía local imponer multas a los propietarios de los vehículos que se desplacen a velocidad temeraria.

En la actualidad, esa información se puede obtener desde los pórticos de la autopista Costanera Norte.

La exigencia de individualizar al conductor para sancionar, será más fácil con la implementación de la ley N° 21.549. La tecnología existente permite identificar al conductor.

3.- Ruidos molestos. Cuando se juntan los vehículos para efectuar las exhibiciones, algunos tienen los tubos de escape modificados, pero los inspectores sólo pueden cursar una infracción por una multa equivalente a una unidad tributaria mensual, sin que sea posible retirar el vehículo de la circulación, por lo que propuso agregar la facultad de requisar el vehículo.

A continuación, propuso efectuar las siguientes modificaciones a los siguientes artículos de la ley N° 18.290, de Tránsito:

1.- Artículo 56, incorporar el tubo de escape modificado de un vehículo en las causales para su retiro de circulación. Esta modificación, sería de gran utilidad, en especial, para las motocicletas.

2.- Artículo 197, agregar la suspensión provisoria de la licencia de conductor mientras se investigan hechos que puedan constituir conducción temeraria por exceso de velocidad.

3.- Artículo 197 ter, acotar el concepto de carrera clandestina, para sancionar al grupo de personas que se reúnen para efectuar exhibiciones temerarias.

4.- Agregar un artículo 197 septies, nuevo, para multar al propietario del vehículo que circula a velocidad temeraria y que se pueda demostrar con los registros de las cámaras municipales o de las autopistas.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Flores, recordó el caso emblemático ocurrido en la comuna de Vitacura donde un conductor llegó a más de 260 kilómetros por hora conduciendo, sin la sanción correspondiente por deficiencias en la norma. Sin perjuicio de no haber generado daños a terceros, la sola conducta de conducción temeraria por sí misma debería ser objeto de sanción al generar una disconformidad social.

El biministro de Transportes y Telecomunicaciones y de Obras Públicas, **señor Louis de Grange**, resaltó el consenso existente respecto de la necesidad de avanzar en este proyecto, que busca mejorar la seguridad de cara a las personas.

Describió que se trata de un proyecto que tiene como objetivo salvar vidas y que, en su estructura actual, tiene tres directrices generales: una, asociada al tipo de sanción y su magnitud; otra, buscando la herramienta tecnológica que se utilizaría para cursar las infracciones, y una tercera, sobre la tipificación de lo que se conoce como velocidad temeraria, incluyendo un rango adicional que es por sobre los 60 kilómetros promedio encima de la norma de velocidad máxima respectiva.

Según lo expuesto precedentemente, se mostró partidario de generar una mesa de trabajo que considere a todos los actores existentes, estimando un trabajo de cerca de dos meses.

Luego, se refirió a un tipo de infracción de tránsito bastante simple que corresponde al vehículo mal estacionado, en el cual es indiferente quien sea su dueño al momento de cursar la multa. En ese contexto, propuso utilizar el mismo criterio en este escenario, porque debe ser indiferente el conductor al momento de aplicar una sanción. De este modo, se busca generar una medida realmente disuasiva.

Sin perjuicio de lo anterior, afirmo que, en el 90% de los casos, el conductor es el propietario del vehículo.

En razón de lo anterior, señaló que podría sancionar directamente y evitar una infinidad de problemas, logrando un sistema más ágil y expedito.

Se refirió enseguida al uso de la tecnología. La ley N° 21.549, que regula la utilización de las cámaras CATI, tiene un alcance muy acotado. Otras instancias que podrían aportar serían las cámaras municipales. Aludió asimismo, a los pórticos de los televías, con cobertura en diversas regiones, como instrumentos que se pueden utilizar.

En consecuencia, instó a mirar al futuro con el uso de herramientas de tecnología y de inteligencia artificial. Contar con una

persona que identifique faltas por medio de cámaras, siempre va a ser objeto de posibles subjetividades y sesgos.

La regulación debe ser disuasiva y el uso de la tecnología será primordial.

La Presidenta de la Comisión, Honorable Senadora señora Flores, compartió la utilidad que representa el uso de la tecnología en la materia, haciendo presente que existen sectores rurales del país que no cuentan con pórticos, cámaras ni funcionarios municipales suficientes. Dicha situación se presenta, en la región de Valparaíso por lo que solicitó considerar una visión mirada nacional en esta materia.

Mencionó además, la posibilidad de retener la licencia de conducir por otras causales como puede ser circular con un vehículo con el tubo de escape modificado.

B.- Votación en general

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

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, y que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

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

1. En el artículo 197 ter:

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

“1. Realizar desplazamientos simultáneos o sucesivos en relación con otros vehículos, excediendo la velocidad permitida al conducir.

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

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

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

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

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

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

g) Sustitúyese en el inciso final los términos “de 8 a 20” por “de ocho a cincuenta”.

h) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

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

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

“Artículo 197 sexies.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar la instalación de dispositivos del Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito, establecido en la ley N° 21.549, en vías o tramos que formen parte de las autopistas o caminos concesionados, de acuerdo con la metodología establecida en el reglamento a que se refiere el artículo 5 de dicha ley, previa coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, a fin de determinar que los lugares donde ellos

sean instalados no afecten la seguridad vial de los usuarios de las concesiones de obras públicas viales.

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

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

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá comunicar al inspector fiscal respectivo la necesidad de instalar dichos dispositivos en la obra pública fiscal vial correspondiente.

El inspector fiscal coordinará con la sociedad concesionaria respectiva, la que deberá permitir y otorgar las facilidades para la instalación, operación y mantenimiento de dichos dispositivos en los puntos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las normas legales y reglamentarias vigentes.”.

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

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

4. Sustitúyese en el inciso segundo del artículo 209 la frase “y 196” por “, 196 y 197 ter”.”.

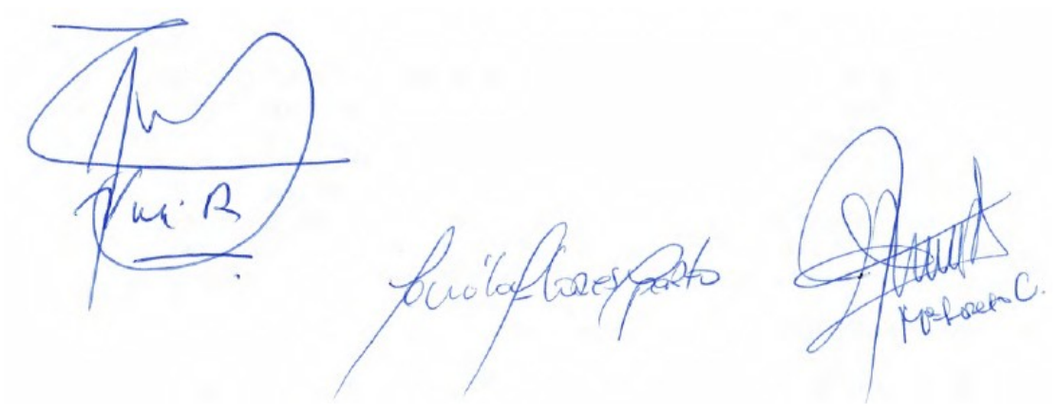
- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **20 de mayo de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Camila Flores (Presidenta), Danisa Astudillo, Loreto Carvajal y señor Enrique Van Rysselberghe; **10 de junio de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Camila Flores (Presidenta), Danisa Astudillo, Loreto Carvajal y señores Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe; **8 de**

julio de 2026, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Camila Flores (Presidenta), Loreto Carvajal y señores Juan Luis Castro (Danisa Astudillo), Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe y **5 de agosto de 2026**, con asistencia de los Honorables Senadores señora Camila Flores (Presidenta) y señores Alejandro Kusanovic y Enrique Van Rysselberghe.

Sala de la Comisión, a 6 de agosto de 2026.



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 SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA TIPIFICAR Y SANCIONAR LA CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULOS (BOLETÍN N° 17.702-15).

I. **OBJETIVO (S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** reformar el tipo penal de “carreras no autorizadas” contenido en el artículo 197 ter de la ley N°18.290, de Tránsito, eliminando los elementos subjetivos y estructurales relacionados con la competencia o desafío entre vehículos, para reemplazarlos por una descripción objetiva y precisa de conductas de conducción temeraria o peligrosa, con el fin de asegurar una aplicación más efectiva de la norma penal y una mejor protección de la vida e integridad física de las personas.

II. **ACUERDOS:** aprobado en general (5x0).

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

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

V. **URGENCIA:** suma.

VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Moción copatrocinada por los exdiputados señores Francisco Undurraga, y Cristián Matheson y por el diputado señor Jorge Guzmán.

VII **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS**: aprobado por 130 votos a favor, en sesión de fecha 13 de enero de 2026,

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 13 de enero de 2026.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.

XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

1.- Ley N° 18.290, de Tránsito.

Valparaíso, a 6 de agosto de 2026.



ARACELI GARRIDO FERNÁNDEZ
Abogado Secretaria de la Comisión