18758-15

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, para crear los delitos de homicidio vial y lesiones viales gravísimas

SESIÓN N° 80

FECHA 21-10-2026

☒ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☒ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☒ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

REPÚBLICA DE CHILE
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY QUE CREA LOS DELITOS DE HOMICIDIO VIAL Y LESIONES VIALES GRAVÍSIMAS, MODIFICANDO EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N.º 1, DE 2007, DE LOS MINISTERIOS DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DE JUSTICIA, QUE FIJA EL TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY N.º 18.290, DE TRÁNSITO.

I. ANTECEDENTES

La legislación de tránsito chilena ha evolucionado de manera sostenida hacia una respuesta penal más severa frente a las conductas viales consideradas especialmente peligrosas. Un hito central de ese proceso fue la Ley N.º 20.770, conocida como "Ley Emilia", que introdujo cárcel efectiva para la conducción en estado de ebriedad con resultado de muerte o lesiones gravísimas. Esa misma lógica se profundizó ocho años después con la Ley N.º 21.495, de 4 de octubre de 2022, que incorporó las carreras no autorizadas y la velocidad extrema como delitos autónomos, en los artículos 197 ter y 197 quinquies de la Ley de Tránsito.

Pese a estos avances, el ordenamiento mantiene un espacio sin cubrir. Existen infracciones que la propia Ley de Tránsito ya califica como gravísimas o graves (no detenerse ante una luz roja o una señal "Pare", conducir manipulando el teléfono, hacerlo sin haber obtenido nunca licencia, entre otras) que, cuando producen la muerte de una persona, siguen recibiendo el mismo tratamiento que un accidente fortuito: el cuasidelito genérico de los artículos 490 y 492 del Código Penal. Este proyecto busca cerrar ese espacio, sin alterar el resto del sistema.

Evidencia estadística

Durante el año 2025 se registraron en Chile 73.081 siniestros de tránsito, con un saldo de 1.507 personas fallecidas y 41.705 lesionadas, de las cuales 7.060 resultaron con lesiones graves. Los fallecidos aumentaron 4,7% respecto de 2024, revirtiendo la baja histórica que había mostrado ese año.

En el año 2025, la "desobediencia a señalización de tránsito", categoría que incluye, entre otras conductas, no detenerse ante una luz roja o una señal "Pare", fue registrada como causa de 6.057 siniestros y 63 personas fallecidas a nivel nacional, mientras que la categoría de distracción del conductor, acumula 32.999 siniestros, 159 fallecidos y 2.584 lesiones graves. La estadística confirma que las conductas que este proyecto busca sancionar con mayor severidad no son un supuesto marginal, sino una causa recurrente de siniestros con resultado de muerte.

OFICINA
CHILE
01-10-2026
16:09
VIRTUAL

Dos casos recientes ilustran esa brecha. El 2 de octubre de 2015, un conductor que cruzó con luz roja la intersección de Alameda con Portugal, en Santiago, atropelló a tres peatones que cruzaban por un paso habilitado; las víctimas (Miriam Sepúlveda Luengo, Hans Fritz Manghi y Francisco Pinto Gómez) fallecieron, y el hecho se formalizó y procesó como cuasidelito de homicidio. El 21 de octubre de 2021, en La Serena, un conductor no respetó una señal "Pare", colisionó con otro vehículo, causó la muerte de su conductor y se dio a la fuga sin prestar ayuda; el Tribunal Oral en lo Penal lo condenó igualmente por cuasidelito de homicidio, además del delito de no detener la marcha, avisar y prestar ayuda. En ambos casos, la infracción causante de la muerte (luz roja, señal "Pare") es exactamente una de las que la propia Ley de Tránsito ya califica hoy como gravísima, sin que ello incida en la calificación penal del resultado.

Movimientos que han impulsado esta discusión

La demanda por una figura penal específica para estos casos no proviene solo del análisis técnico. La han sostenido, durante años, y con arduo trabajo y perseverancia, organizaciones ciudadanas y de familiares vinculadas a la seguridad vial, pioneras en movilizar las alertas pertinentes en esta materia. Entre ellas ONG No Chat, Fundación Emilia, el Movimiento Furiosos Ciclistas, el Movimiento contra el Exceso de Velocidad Letal (MEL Chile), AIPSEV España – Representantes para Chile, y OSEV, organizaciones ciudadanas de seguridad vial.

El trabajo de estas organizaciones, junto con la evidencia estadística y los casos judiciales citados en el número anterior, ilustra la preocupación que motiva este proyecto, que es que infracciones especialmente graves, que producen la muerte de una persona, reciben hoy una respuesta penal pensada para el accidente fortuito, no para la imprudencia calificada.

Los ciclistas

Las personas que se movilizan mediante el uso de bicicletas mantienen una sobrerrepresentación relevante en esta materia. Según estadísticas del año 2024 participaron en 2.369 siniestros de tránsito, dejando 48 ciclistas fallecidos y 401 lesionados gravemente.

En los siniestros que involucran a ciclistas, la imprudencia del conductor del vehículo motorizado (no del ciclista) fue registrada como causa basal en el 75,6% de los siniestros y el 62,5% de los fallecidos; la conducción no atenta fue, dentro de esa categoría, la causa individual más significativa (por sí sola representó el 56,2% de los siniestros y el 37,5% de los fallecidos), seguido de la desobediencia a la señalización como la segunda causa más responsable de este fenómeno.

La misma fuente muestra, además, una disparidad relevante según la zona de ocurrencia: el 87,5% de los siniestros con ciclistas ocurre en zona urbana, pero el 54,2% de los fallecidos se concentra en zona rural, con un índice de severidad (fallecidos cada 100 siniestros) de 8,81 en zona rural frente a 1,06 en zona urbana. La brecha confirma que, para este grupo de usuarios, la vulnerabilidad frente a las mismas infracciones que motivan este proyecto no es uniforme, sino que se agrava en contextos de menor fiscalización y auxilio inmediato.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
01-10-2026
16:09
VIRTUAL

Derecho comparado

En Italia, la Ley 41, de 23 de marzo de 2016, que introdujo el artículo 589-bis del Código Penal, creó el delito autónomo de homicidio vial (omicidio stradale): pena base de 2 a 7 años, que se eleva a 8 a 12 años si el conductor presenta ebriedad grave (alcoholemia superior a 1,5 g/L) o conduce bajo el efecto de estupefacientes, y a 5 a 10 años en los demás supuestos de imprudencia grave expresamente enumerados (exceso de velocidad, luz roja, sentido contrario, adelantamiento indebido). La pena puede triplicarse, hasta un máximo de 18 años, si hay pluralidad de víctimas; aumenta de un tercio a dos tercios (sin poder bajar de 5 años) si el conductor se da a la fuga; y se reduce hasta la mitad cuando el resultado no es consecuencia exclusiva de la conducta del imputado.

En España, la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, reformó el artículo 142 del Código Penal para que se repute "en todo caso" como imprudencia grave (con pena de 1 a 4 años) la conducción en que concurra alguna de las circunstancias objetivas ya definidas en el artículo 379 del mismo Código (velocidad, alcohol, drogas): una técnica de remisión a un catálogo cerrado de infracciones ya tipificadas, análoga en su lógica a la que este proyecto utiliza respecto de los artículos 199 y 200 del DFL N.º 1, de 2007. Esa misma reforma creó, además, un delito autónomo de abandono del lugar del accidente (artículo 382 bis del Código Penal español). Su propio preámbulo señala expresamente que la ley "responde a una importante demanda social, ante el incremento de accidentes en los que resultan afectados peatones y ciclistas".

Síntesis

La evidencia nacional (la incidencia de infracciones ya calificadas como graves o gravísimas por la propia Ley de Tránsito, como la desobediencia a señalización, en siniestros con resultado de muerte; la sobrerrepresentación y vulnerabilidad de los ciclistas; y casos concretos en que esas mismas infracciones terminan tratadas como cuasidelitos) muestra un vacío puntual y verificable en el sistema vigente.

El derecho comparado confirma que ese vacío se ha abordado con especial celo, tanto Italia como España construyeron sus respectivas figuras sobre un catálogo cerrado y previamente definido de infracciones, no sobre una cláusula general de imprudencia. Es esa misma técnica (la remisión precisa a infracciones ya tipificadas en los artículos 199 y 200 de la Ley de Tránsito) la que sigue el articulado de este proyecto.

II. FUNDAMENTOS

El fundamento central de este proyecto es fortalecer la coherencia del sistema de delitos de tránsito, incorporando una figura penal que sancione adecuadamente aquellas conductas que, por infringir normas de tránsito ya calificadas como gravísimas o graves, producen la muerte de una persona sin quedar comprendidas en las hipótesis que la ley contempla hoy para la conducción en

OFICINA VIRTUAL 01-10-2026 16:09

estado de ebriedad, las carreras no autorizadas o la velocidad extrema.

El proyecto no extiende esta sanción a la totalidad de las infracciones gravísimas y graves señaladas en la citada ley, sino que selecciona un número acotado de conductas que comparten una misma naturaleza: crean un riesgo directo e inmediato de colisión con otro usuario de la vía y son verificables objetivamente a partir del propio siniestro.

La propuesta opera, además, con carácter subsidiario. El propio articulado establece que, cuando el hecho sea constitutivo de los delitos de conducción en estado de ebriedad, carreras no autorizadas o velocidad extrema agravada, o de alguna de las figuras de homicidio del Código Penal, esas normas se aplicarán con preferencia a la nueva figura. La sanción aquí propuesta opera únicamente cuando ninguna de esas hipótesis más específicas se configura, evitando duplicidades sancionatorias.

Desde una perspectiva de política pública, el proyecto responde a una preocupación sostenida por organizaciones y familias vinculadas a la seguridad vial, y se apoya en la evidencia estadística reseñada en los Antecedentes.

III. TÉCNICA LEGISLATIVA

El artículo 197 sexies construye el tipo penal mediante la remisión a seis infracciones ya tipificadas en los artículos 199 y 200 de la Ley de Tránsito: no detenerse ante una luz roja o una señal “Pare”, conducir sin haber obtenido nunca licencia de conducir, y conducir manipulando un dispositivo de telefonía móvil, calificadas como gravísimas por el artículo 199, números 1, 2 y 5, respectivamente; y adelantar en las zonas de riesgo que define el artículo 122, circular en sentido contrario al tránsito, y no respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor, calificadas como graves por el artículo 200, números 3, 9 y 11, respectivamente.

Esta técnica, la remisión precisa a un catálogo cerrado de infracciones ya tipificadas en la propia Ley de Tránsito, es análoga a la que utiliza el artículo 196 vigente para la conducción en estado de ebriedad, y la que sigue el derecho comparado más reciente en la materia. Permite delimitar la conducta punible con exactitud, sin dejar a la interpretación qué constituye la infracción base del delito.

IV. IDEA MATRIZ

Este proyecto tiene como objeto incorporar en el decreto con fuerza de ley N.º 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N.º 18.290, de Tránsito, un nuevo tipo penal que sanciona la muerte y las lesiones gravísimas que resulten de cometer algunas de las infracciones de tránsito calificadas como gravísimas o graves señaladas en la citada ley.

OFICINA VIRTUAL 01-10-2026 16:09

V. PROYECTO DE LEY

Artículo único. Incorpórese, a continuación del artículo 197 quinquies del decreto con fuerza de ley N.º 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N.º 18.290, de Tránsito, los siguientes artículos 197 sexies, 197 septies y 197 octies, nuevos:

"Artículo 197 sexies.

El que, conduciendo un vehículo motorizado, incurriere en alguna de las infracciones establecidas en los artículos 199, números 1, 2 y 5, o 200, números 3, 9 y 11, y a consecuencia de ello causare la muerte de otra persona, será sancionado con presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo. Si, en esas mismas condiciones, causare alguna de las lesiones previstas en el artículo 397 N.º 1 del Código Penal, será sancionado con presidio menor en su grado máximo.

En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se hubiere cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.

Al autor se le impondrá el máximum o el grado máximo de la pena señalada en el inciso primero, según corresponda, si concurriere alguna de las circunstancias siguientes:

1.- Si su profesión u oficio consistiere en el transporte de personas o bienes y hubiere actuado en el ejercicio de sus funciones.

2.- Si condujere el vehículo con su licencia de conducir cancelada o estuviere inhabilitado a perpetuidad para conducir vehículos motorizados.

Artículo 197 septies.

Los delitos previstos en el inciso tercero del artículo 196, en el inciso tercero del artículo 197 ter y en el artículo 197 quinquies cuando resulte aplicable la pena señalada en el inciso tercero del artículo 197 ter, se aplicarán con preferencia al artículo 197 sexies.

El delito previsto en el artículo 197 sexies se aplicará con preferencia al delito previsto en el inciso cuarto del artículo 193.

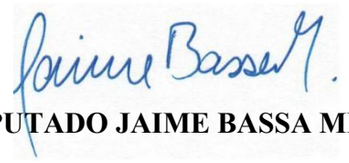
Si el hecho fuere constitutivo de alguno de los delitos contemplados en los artículos 390, 390 bis, 390 ter, 391 y 394 del Código Penal, dichos delitos se aplicarán con preferencia al artículo 197 sexies.

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 01-10-2026 16:09 VIRTUAL

Artículo 197 octies.

Si a consecuencia de un mismo hecho constitutivo del delito previsto en el artículo 197 sexies se causare la muerte de dos o más personas, o la muerte de una persona y lesiones de las contempladas en el artículo 397 N.º 1 del Código Penal, a otra u otras, la pena se aumentará en un grado.

Si el resultado no fuere consecuencia exclusiva de la conducta del responsable y hubiere concurrido causalmente una acción u omisión relevante de la víctima o de un tercero, el tribunal podrá rebajar en un grado la pena asignada al delito previsto en el artículo 197 sexies. La sentencia deberá expresar los hechos y fundamentos que justifiquen la reducción."

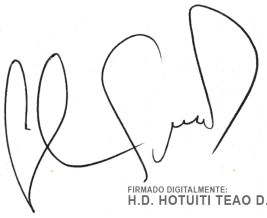


H. DIPUTADO JAIME BASSA MERCADO.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
01-10-2026
16:09
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME BASSA M.



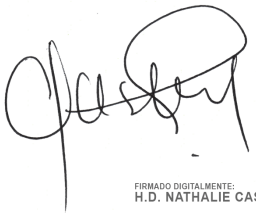
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. HOTUITI TEAO D.



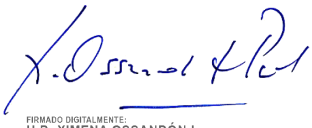
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. EMILIA NUYADO A.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE GUZMÁN Z.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. NATHALIE CASTILLO R.



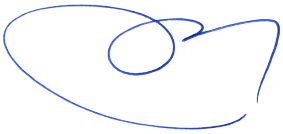
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. XIMENA OSSANDÓN I.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ZANDRA PARISI F.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS MALLA V.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. PRISCILLA CASTILLO G.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
01-10-2026
16:09
VIRTUAL