INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA DISPOSICIONES QUE SEÑALA, REFERIDAS AL DELITO DE MANEJO EN ESTADO DE EBRIEDAD, CAUSANDO LESIONES GRAVÍSIMAS O CON RESULTADO DE MUERTE.

BOLETÍN Nº 9244-15[1]

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, pasa a informar el proyecto de ley referido en el epígrafe, de origen en moción de las diputadas señoras Adriana Muñoz y Alejandra Sepúlveda y de los diputados señores Sergio Aguiló, Pedro Browne, Lautaro Carmona, Hugo Gutiérrez, Gustavo Hasbún, Carlos Abel Jarpa, Víctor Torres y del ex diputado Carlos Montes, en primer trámite constitucional y reglamentario, sin urgencia.

I.- CONSTANCIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

Desincentivar la conducción de vehículos de tracción mecánica por personas que se encuentren en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, para lo cual se eleva en un grado la pena asignada al delito y sus penas accesorias, haciendo, además, inaplicable los beneficios contemplados en la ley N° 18.216.

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No hay.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

No hay.

4.- EL PROYECTO FUE APROBADO, EN GENERAL, POR UNANIMIDAD.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS LORETO CARVAJAL Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS

[1] La tramitación completa de este mensaje se encuentra disponible en la página web de la Cámara de Diputados: http://www.camara.cl/

DIPUTADOS SEÑORES RENE MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FERNANDO MEZA (PRESIDENTE), IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

5.- **SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR GUSTAVO HASBÚN SELUME.**

Durante el estudio de esta iniciativa se contó con la asistencia y colaboración del señor Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, don Andrés Gómez-Lobo; del señor Benjamín Silva y de la señora Carolina Figueroa, padres de la menor Emilia Silva Figueroa.

****

II.- <u>ANTECEDENTES PREVIOS.</u>

A decir de la moción, ha transcurrido más de un año desde el día en que se produjo la trágica muerte de la pequeña Emilia Silva Figueroa, de sólo nueve meses de edad, producto del choque recibido en la parte posterior del vehículo en que viajaba junto a sus padres, de parte de un vehículo conducido por una persona en evidente estado de ebriedad, según da cuenta el examen de alcoholemia practicado por la autoridad competente, que dio como resultado 1,9 gramos de alcohol en la sangre del autor del ilícito.

A pesar de la gravedad de este hecho, el autor del delito fue condenado por los tribunales de justicia a dos años de pena remitida, cumpliendo su condena en libertad.

La sociedad no comprende cómo un hombre que voluntariamente bebió hasta embriagarse, que voluntariamente condujo un vehículo y mató a una pequeña de nueve meses y destruyó a una familia, con la actual legislación no se le considere autor de un delito grave que le impida obtener su libertad.

Sin embargo, lamentablemente, el caso de la menor Emilia Silva Figueroa no es el único. Son cientos de familias en nuestro país las que cada año tienen que vivir el dolor de perder a uno de los suyos, o ver a quienes aman con secuelas graves, que les impiden vivir normalmente, producto de la acción de personas ebrias que conducen irresponsablemente vehículos.

Se suma la trágica muerte de Ruth Franchesca Campos Salinas, de 7 años de edad, quien murió atropellada camino a Pelequén, por un conductor que manejaba en estado de ebriedad. Su familia, de la comuna de Chimbarongo de la Región de O'Higgins, clama por justicia, el autor iba conduciendo sin luces encendidas, ebrio y con el celular conversando.

El 18 de septiembre de 2013, Martín Larraín, hijo del senador de RN Carlos Larraín, atropelló a Hernán Canales en la localidad costera de Curanipe. Luego huyó del lugar del accidente sin asistir a Canales quien finalmente murió producto del atropello. A mediados de diciembre Larraín fue reformalizado ante el Tribunal de Garantía de Chanco, por el delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte. El tribunal decretó una firma mensual y la suspensión de la licencia durante el periodo de la investigación.

Informan además otros casos conocidos, como el de Arturo Aguilera, Andrés Mariñanco Marín, la familia Selman, los Runners y Ximena Herrera.

Es cierto que nuestro país ha avanzado en las restricciones a la conducción bajo los efectos del alcohol, redefiniendo los niveles de alcohol en la sangre que tipifican la conducción bajo la influencia del alcohol y el manejo en estado de ebriedad y ha legislado endureciendo las sanciones pecuniarias y de suspensión de licencias de conducir. En este sentido las modificaciones introducidas por la Ley 20.580 a la Ley 18.290 denominada tolerancia cero, son un importante avance, pero son completamente insuficientes para los cientos de casos como los de Emilia Silva Figueroa.

En efecto, la Ley 20.580 introdujo básicamente modificaciones referidas a la conducción bajo la influencia del alcohol, estableciendo la ebriedad en 0,8 grs. por mil de alcohol en la sangre. Esta modificación al artículo 196, inciso tercero, elevó mínimamente la pena pecuniaria y estableció la pena subsidiaria de inhabilidad perpetua para conducir.

Sin embargo, no se modificaron las normas referidas al monto de la pena del delito de manejo en estado de ebriedad, aspecto esencial que necesita ser cambiado para terminar con la conducción irresponsable y la impunidad existente ante este delito.

El principal problema existente, es que los autores de este delito no quedan en prisión preventiva mientras dura el proceso y finalmente cumplen una corta condena en libertad, debido a lo baja de la pena, que tiene carácter de simple delito y cuyo monto es de presidio menor en su grado máximo, de tres años y un día a cinco años, la que en virtud de la aplicación de atenuantes, permite rebajarla al mínimo, producto de lo cual los autores no estarán nunca privados de libertad a pesar de la gravedad del delito.

En los conductores ebrios existe la voluntad de actuar infringiendo las normas legales que prohíben la conducta, aceptando claramente que su acción en un grado de alta probabilidad afectará la vida o integridad física de terceros. Aquí estamos claramente ante una conducta intencional, pues el sujeto conductor-ebrio sabe que manejar en este estado constituye delito, sabe que es altamente probable causar con esa acción un grave resultado en terceros: lesiones gravísimas o muerte, no necesariamente desea que dichos resultados se produzcan, sin embargo los acepta como posibles efectos de su acto de conducir en estado de ebriedad.

Entonces, sólo se puede concluir que se debe sancionar como delito grave el hecho de lesionar gravemente o causar la muerte a otro por conducir un vehículo en estado de ebriedad. Sólo así, el ordenamiento jurídico será capaz de reflejar la profunda convicción de la sociedad chilena acerca de la magnitud de esta conducta, promoverá la inhibición de éstas, y posibilitará una mayor justicia para las víctimas y sus familias.

III.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y los fundamentos contenidos en la moción, las señoras Diputadas y los señores Diputados aprobaron por unanimidad la idea de legislar sobre la materia. Se estimó del todo apropiado, en atención al luctuoso hecho que se registró hace ya más de un año -en la comuna de Vitacura- reflexionar, debatir y legislar para sancionar con mayor fuerza el delito de conducción en estado de ebriedad, cuando a raíz de ello se causen lesiones gravísimas o la muerte de una persona.

En aquella oportunidad y a raíz del fuerte impacto se provocó la muerte de una pequeña de tan solo nueve meses de edad -Emilia Silva Figueroa-, que viajaba en la parte posterior de un vehículo en compañía de sus padres. Se recordó, además, que cada año mueren aproximadamente ciento cincuenta personas en nuestro país, como resultado de accidentes de tránsito cometidos por conductores en evidente estado de ebriedad, y cuatro mil setecientas sufren lesiones.

Se destacó que, sin perjuicio de haber avanzado en esta materia, estableciendo fuertes restricciones para las personas que conducen bajo los efectos del alcohol, redefiniendo los niveles de tal sustancia en la sangre, que tipifican la conducción bajo la influencia del alcohol y la conducción en estado de ebriedad, y de haber legislado al respecto a través de la denominada ley de “tolerancia cero”, se advierte que tales medidas aún son insuficientes.

Se hizo presente, por otra parte, que el artículo 196 de la ley N° 18.290, de tránsito, aplica igual sanción al manejo en estado de ebriedad o sustancias estupefacientes o sicotrópicas, ya sea que con ello se provoquen las lesiones establecidas en el número 1 del artículo 397 del Código Penal (lesiones graves), o se cause la muerte.

Se consideró necesario, entonces, para ambos casos, aumentar el rango de la sanción en un grado y, además, aumentar la multa que oscila ahora de 2 a 8 UTM, a entre 20 y 50 UTM.

En consecuencia, se aceptó la propuesta de la moción en cuanto a que la conducta sea castigada con pena de crimen -presidio mayor en su grado mínimo, 5 años y un día a 10 años-, y no de simple delito, como sucede en la actualidad -presidio menor en su grado máximo, tres años y un día a cinco años-.

Se consideró pertinente, además, mantener la pena accesoria de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

Se estimó adecuado, también, marginar al hechor de los beneficios establecidos en la ley N°18.216, sobre cumplimiento alternativo de penas, debiendo cumplir la sanción aflictiva privado de libertad.

Puesta en votación general la idea de legislar respecto de esta moción, se APRUEBA por unanimidad.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

ARTICULO PRIMERO

Este artículo, modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, aumentando en un grado la pena asignada al delito contemplado en el artículo 196 inciso tercero, esto es, de presidio menor en su grado máximo (3 años 1 día a 5 años) se eleva a presidio mayor en su grado mínimo, esto es, de 5 años 1 día a 10 años.

Además se eleva el rango de la multa a aplicar, a 20 a 50 UTM en vez de 8 a 20 UTM, y mantiene la inhabilitación perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.

El artículo fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS LORETO CARVAJAL Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENE MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FERNANDO MEZA (PRESIDENTE), IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

El diputado **Hasbún** hizo presente que, para evitar futuras interpretaciones judiciales erróneas o contradictorias con el espíritu de esta ley, el inciso que se sustituye no sólo se refiere a la conducción de vehículos de tracción mecánica en estado de ebriedad sino que, también, se aplica a aquélla que se realiza bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas.

ARTÍCULO SEGUNDO

Este artículo, que modifica la ley N° 18.216, que establece penas sustitutivas a las penas privativas o restrictivas de libertad, excluyendo al delito de manejo en estado de ebriedad de los beneficios que contempla, con el fin de que los autores de este delito cumplan una condena efectiva, **fue aprobado por asentimiento unánime, sin cambios.**

VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS LORETO CARVAJAL Y ALEJANDRA SEPÚLVEDA Y LOS DIPUTADOS SEÑORES RENE MANUEL GARCÍA, GUSTAVO HASBÚN, JAVIER HERNÁNDEZ, FERNANDO MEZA (PRESIDENTE), IVÁN NORAMBUENA Y LEOPOLDO PÉREZ.

C) ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

No hay.

IV. INTERVENCIONES

El señor **Andrés Gómez-Lobo, Ministro de Transporte y Telecomunicaciones**, se refirió en términos generales a la seguridad vial en Chile.

Señaló que 5 personas fallecen al día por accidentes de tránsito. Es la primera causa de muerte entre los niños de 0 a 14 años y la segunda en los jóvenes entre 15 y 29 años. El costo social de los accidentes de tránsito representa el 1,5 % del PIB.

Hay 3 veces más personas fallecidas por accidentes de tránsito que por homicidios en nuestro país.

Respecto al proyecto de ley manifestó que ha revisado el proyecto presentado y el estudio de los antecedentes. El Ministerio de Transportes ha planteado la prioridad de abordar los contenidos, a partir de la coordinación con SEGPRES.

Expresó que el proyecto de Ley Emilia, se inserta dentro de una serie de iniciativas y medidas relacionadas con la protección del derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de las personas y la seguridad vial, entre las cuales mencionó:

1.- Proyecto de ley iniciado en Mensaje, que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes N° 18.287 y N°18.290. (CATI). Boletín N° 9252-15.

Objetivos generales:

- Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas como consecuencia de accidentes de tránsito.

- Establecer un sistema de control efectivo de las infracciones de tránsito (exceso de velocidad).

- Modernizar el sistema de tramitación de las infracciones de tránsito, incorporando tecnología y agilidad a los procesos.

En cuanto a la experiencia internacional indicó que en Francia desde 2003 a 2010 se han salvado más de 14.000 vidas y ha habido una reducción de un 78% en accidentes de alta velocidad.

En España desde 2005 a 2010 se han salvado más de 5.400 vidas y ha habido una reducción de un 42% en accidentes de alta velocidad.

En México desde 2006 a 2010 hubo una reducción del 13% de las víctimas fatales por accidentes de tránsito.

2.- Regulación del transporte seguro de niños. Extender hasta los 12 años la exigencia de transporte menores en el asiento trasero y el uso de elementos de retención infantil, conforme a los estándares internacionales.

Objetivos generales:

- Aumentar las exigencias actuales que sólo establecen el uso de elementos de retención infantil hasta los 4 años y el traslado de menores en el asiento trasero hasta los 8 años.

- Disminuir el número de niños fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito.

3.- Regular a los conductores noveles e impulsar la creación de una subclasificación licencia de conductor Clase C (motocicletas).

Objetivos generales:

- Disminuir el número de personas fallecidas por accidentes en motocicletas.

- Actualmente una persona con licencia clase C, puede conducir cualquier motocicleta.

- Establecer exigencias para obtener la licencia en función de la cilindrada de la motocicleta.

4.- Conductores novatos. Mayores exigencias.
Objetivos generales:

- Establecer un sistema para que los conductores novatos adquieran experiencia en la conducción.

- Evaluar las eventuales restricciones vinculadas a aumentar niveles: por ejemplo, de las exigencias de alcohol permitido o aumento de las sanciones que puedan aplicarse por las infracciones que cometan.

****

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, y por las otras consideraciones que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, recomienda aprobar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“ARTICULO PRIMERO: Reemplázase el inciso tercero del artículo 196 de la ley N° 18.290, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia de 2009, por el siguiente:

"Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el artículo 397 N° 1 del Código Penal, o la muerte de una o más personas, se impondrán las penas de presidio mayor en su grado mínimo y multa de 20 a 50 unidades tributarias mensuales, además de la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.".

ARTICULO SEGUNDO: Incorpórase en el inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 18.216, que establece penas que indica como sustitutivas de las penas privativas o restrictivas de libertad, a continuación del punto aparte, que pasa a ser seguido, la siguiente frase:

"Tampoco procederá tal facultad, tratándose de los autores del delito consumado previsto en el inciso tercero del artículo 196 de la ley N° 18.290.".”.

****

Sala de la Comisión, a 16 de abril de 2014.

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 8 y 15 de abril de 2014, con la asistencia de las diputadas señoras **Jenny Álvarez, Loreto Carvajal**, **Clemira Pacheco** y **Alejandra Sepúlveda** y los diputados señores **René Manuel García, Gustavo Hasbún, Javier Hernández, Felipe Letelier, Fernando Meza (Presidente), Iván Norambuena, Leopoldo Pérez, Jorge Sabag** y **Mario Venegas.**

Asistieron además el diputado señor **Hugo Gutierrez** y el senador señor **Alejandro Navarro**.



ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión.