INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAIDO EN LA MOCIÓN QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, PARA AMPLIAR LA APLICACIÓN DE LA MEDIDA CAUTELAR DE SUSPENSIÓN PROVISORIA DE LA LICENCIA DE CONDUCTOR A LOS DELITOS QUE INDICA

BOLETÍN N° 18.469-15

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informar sobre el proyecto de ley, de origen en una moción copatrocinada por los congresistas Ignacio Achurra (A), Nathalie Castillo, Francisco Crisóstomo, René Manuel García, Marcela Hernando, Fabián Ossandón, Patricio Pinilla, Natalia Romero, y Constanza Schonhaut, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para ampliar la aplicación de la medida cautelar de suspensión provisoria de la licencia de conductor a los delitos que indica, en primer trámite constitucional y con urgencia calificada de "suma".

I.- <u>CONSTANCIAS PREVIAS</u>.

1.- IDEA MATRIZ O FUNDAMENTAL DEL PROYECTO.

La iniciativa busca fortalecer integralmente el marco normativo de la seguridad vial. Para ello, introduce modificaciones en el régimen de medidas cautelares de la Ley de Tránsito, extendiendo la procedencia de la suspensión provisoria de la licencia de conducir a todos aquellos delitos viales que tengan asignada la suspensión o cancelación de la misma como pena principal o accesoria.

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

NO HAY.

3.- TRÁMITE DE HACIENDA.

NO HAY.

4.- <u>EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR UNANIMIDAD.</u>

<u>VOTARON A FAVOR LAS DIPUTADAS SEÑORAS NATALIA ROMERO Y NATHALIE CASTILLO, Y LOS DIPUTADOS SEÑORES CRISTIÁN MENCHACA, FABIÁN OSSANDÓN, FRANCISCO CRISÓSTOMO, IGNACIO ACHURRA, JAIME MULET, LEANDRO KUNSTMANN, PIER KARLEZI, FELIPE CAMAÑO Y RENÉ MANUEL GARCÍA.</u>

5.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR IGNACIO ACHURRA DÍAZ.

****

La Comisión contó con la asistencia y colaboración de los señores Biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, don Louis De Grange Concha; del Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Alberto Escobar Poblete, y de la Presidenta de la Fundación Emilia, señora Carolina Figueroa Cerna.

****

II.- ANTECEDENTES.

Se indica en la iniciativa de ley:

ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

El actual inciso cuarto del artículo 197 del DFL N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que refunde, coordina y sistematiza la Ley de Tránsito, no es una norma original de dicho cuerpo legal, sino que fue incorporada por la Ley N° 20.580, de 2012, conocida como "Ley Tolerancia Cero". Antes de esa reforma, la norma solo permitía al juez de garantía decretar la medida cautelar de "retención del carné, permiso o licencia de conductor" por un plazo máximo de seis meses. La Ley N° 20.580 reemplazó esa fórmula por la actual: la suspensión provisoria de la licencia desde la audiencia de control de detención o de formalización de la investigación, con abono del tiempo a la eventual condena.

El contexto y objeto de esta modificación legal fue específicamente el combate a la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Por eso, el legislador de la época circunscribió la procedencia de la medida cautelar exclusivamente a esos delitos. Sin embargo, ha transcurrido más de una década desde esa reforma y el catálogo de delitos de tránsito que ponen en riesgo grave la vida e integridad de terceros se ha ampliado y diversificado, sin que la procedencia de esta medida cautelar personal haya avanzado en el mismo sentido.

El actual proyecto de ley encuentra un fundamento empírico inmediato en el caso ocurrido el pasado 21 de junio del presente año, cuando un conductor fue07-07-2026 sorprendido circulando a 264 km/h en la autopista Costanera Norte, en una zona con un límite de 100 km/h, durante una tarde de alto flujo vehicular familiar. A pesar de la evidente gravedad del hecho y de los antecedentes previos del imputado (una condena anterior por manejo en estado de ebriedad), el 4° Juzgado de Garantía de Santiago no sólo rechazó la prisión preventiva y el arresto domiciliario solicitados por el Ministerio Público, sino que tampoco decretó la suspensión de la licencia de conducir, dejando al imputado en libertad únicamente con las medidas de firma mensual y arraigo nacional.

La propia fiscal a cargo del caso explicó públicamente la razón: el artículo 197 vigente solo permite solicitar y decretar la suspensión provisoria "en los casos de manejo en estado de ebriedad", de modo que el delito de conducción temeraria, tipificado en el artículo 197 quinquies de la Ley de Tránsito, y sancionado con penas de prisión en su grado máximo, además de multas que podrían ascender a diez unidades tributarias mensuales y la pena accesoria de suspensión de la licencia de conducir, queda hoy excluido de la posibilidad de aplicar esta cautelar mientras dura la investigación. El resultado práctico es que una persona que condujo a una velocidad extrema, demostrando una conducta de evidente riesgo para la vida de terceros, conservó su licencia y podrá seguir circulando legalmente durante el desarrollo del proceso penal en su contra.

Este caso, que generó amplia repercusión pública y cuestionamientos sobre la razón por la cual el tribunal no suspendió la licencia de conducir al menos mientras durara la investigación, evidencia una laguna normativa: el legislador de 2012 no previó que existirían otros delitos de tránsito, tan peligrosos para la seguridad vial como conducir en estado de ebriedad, que también ameritan, por su naturaleza, una restricción cautelar inmediata de la libertad de conducir un vehículo motorizado.

Por otro lado, conviene situar esta reforma dentro de la teoría general de las medidas cautelares personales del proceso penal. Estas son resoluciones de carácter excepcional, instrumental y provisional, que tienen por objeto asegurar los fines del procedimiento penal, particularmente la comparecencia del imputado a las actuaciones del procedimiento y a la eventual ejecución de la sentencia; la protección de la seguridad de la víctima o de la sociedad; y el éxito de las diligencias de investigación, evitando que el imputado entorpezca la indagatoria[1].

La suspensión provisoria de la licencia de conducir es una medida cautelar de naturaleza personal restrictiva de un derecho específico (la habilitación administrativa para conducir), cuya función no es punitiva sino instrumental: neutraliza el riesgo concreto de que el imputado reitere la conducta peligrosa que motivó la formalización. En el caso de delitos de tránsito que ponen en riesgo la vida e integridad de terceros, ese riesgo de reiteración es precisamente lo que la medida busca prevenir, en consonancia con el principio de proporcionalidad: a mayor entidad del peligro generado por la conducta, mayor es la legitimidad de restringir cautelarmente la habilitación para repetirla.

Bajo esa lógica, no se advierte una razón sustantiva para que la suspensión provisoria de la licencia proceda únicamente respecto de la conducción en estado de ebriedad o bajo sustancias psicotrópicas o estupefacientes, y no respecto de otros delitos de tránsito que también tienen asignada la suspensión o cancelación de la licencia, como ocurre con la conducción temeraria, las carreras clandestinas o no autorizadas, u otras figuras del mismo título. Si el propio legislador penal ya consideró que esos delitos ameritan, en sentencia firme, la

---

1 Código Procesal Penal, artículo 155.

privación del derecho a conducir, resulta coherente que el mismo riesgo pueda neutralizarse provisionalmente mientras se tramita el proceso.

Esta modificación se inserta, además, en un esfuerzo legislativo más amplio que el Estado de Chile ha venido desarrollando frente al fenómeno de la conducción temeraria y las carreras no autorizadas. En particular, cabe mencionar el proyecto de ley impulsado por el Gobierno, actualmente en segundo trámite constitucional en el Senado, correspondiente al Boletín N° 17.702-15, que busca perfeccionar la persecución de la velocidad temeraria mediante la incorporación obligatoria, por parte de las sociedades concesionarias de autopistas, de cámaras del sistema CATI (Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones), y que establece un régimen de responsabilidad administrativa ante los juzgados de policía local que recae sobre el propietario registral del vehículo, en paralelo a la responsabilidad penal que corresponda al conductor que ejecuta la conducta delictual.

Dicho proyecto responde a un diagnóstico compartido con la presente moción: la actual normativa de tránsito ha resultado insuficiente para enfrentar con eficacia la conducción temeraria, tanto por dificultades probatorias —identificar al conductor y no solo al dueño del vehículo— como por la falta de consecuencias inmediatas y disuasivas frente a estas conductas. Mientras el Boletín N° 17.702-15 fortalece la dimensión de detección y sanción administrativa de estas infracciones mediante tecnología, la presente moción fortalece la dimensión de cautela penal, asegurando que, una vez formalizado un imputado por un delito de tránsito que lleva aparejada la suspensión de la licencia como sanción, el tribunal cuente con la herramienta para neutralizar provisionalmente el riesgo mientras se desarrolla la investigación. Ambas iniciativas son complementarias: una amplía la capacidad de pesquisa y sanción administrativa, y esta amplía la protección cautelar durante el proceso penal.

IDEA MATRIZ

La iniciativa busca fortalecer integralmente el marco normativo de la seguridad vial. Para ello, introduce modificaciones en el régimen de medidas cautelares de la Ley de Tránsito, extendiendo la procedencia de la suspensión provisoria de la licencia de conducir a todos aquellos delitos viales que tengan asignada la suspensión o cancelación de la misma como pena principal o accesoria.

CONTENIDO DEL PROYECTO

Proyecto de Ley

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que refunde, coordina y sistematiza la Ley de Tránsito:

1. Reemplázase, en el inciso cuarto del artículo 197, la expresión “En el caso de los delitos de conducción, operación o desempeño en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas”, por la siguiente: “En el caso de los delitos

que tengan asignada, como pena principal o accesoria, la suspensión de la licencia de conducir".

III.- INTERVENCIONES.

Exposición del señor Alberto Escobar Poblete, Secretario Ejecutivo de la CONASET. Dejó una presentación[2] a disposición de la comisión.

El **señor Alberto Escobar Poblete** señaló que la iniciativa busca impulsar la suspensión provisoria de la licencia de conducir como medida cautelar frente a conductas de conducción temeraria. Indicó que existe actualmente un vacío, puesto que la medida cautelar de retención de la licencia se contempla para los casos de conducción en estado de ebriedad o bajo la presencia de sustancias ilícitas, situación que se mantiene desde la denominada Ley de Tolerancia Cero de 2012.

Expuso que la propuesta busca que cualquier conducta que implique un riesgo vital pueda dar lugar a la suspensión provisoria de la licencia. Como ejemplo, mencionó el caso ocurrido durante 2026 de un conductor sorprendido circulando a más de 260 kilómetros por hora en una autopista urbana cuyo límite era de 100 kilómetros por hora, señalando que, pese a la gravedad del hecho, el tribunal no pudo decretar la suspensión de su licencia como medida cautelar.

Se refirió a la velocidad como un factor de preocupación y de alto riesgo, indicando que, si bien no necesariamente constituye la principal causa de siniestralidad, sí representa un factor relevante en la mortalidad derivada de los siniestros viales. Explicó que la alta velocidad produce, entre otros efectos, una disminución de la visión periférica y una pérdida de reflejos.

Asimismo, expuso antecedentes sobre la participación de la velocidad imprudente en los siniestros y fallecimientos, señalando que tendría una incidencia de 4,6% en los siniestros y de 25% en los fallecidos, alcanzando, según algunas mediciones, un 31,6% en el caso de los motociclistas.

El **señor Escobar** explicó que la velocidad temeraria resulta especialmente grave en los atropellos. Señaló que, a 50 kilómetros por hora, la probabilidad de sobrevida de un peatón sería de 20%, mientras que a 70 kilómetros por hora los atropellos serían mortales. Agregó que, según lo expuesto, seis de cada diez conductores excederían la velocidad de operación urbana en un promedio de 20 kilómetros por hora.

Se refirió también a la energía cinética, la distancia de frenado y el tiempo de reacción, señalando que a mayor velocidad disminuye la capacidad de los vehículos para absorber la energía del impacto, aumenta la distancia necesaria para frenar y disminuye el tiempo disponible para reaccionar ante un imprevisto.

---

[2] https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=37018&prmTipo=DOCUMENTO_COMISIONDOCUMENTO

Posteriormente, expuso antecedentes sobre la evolución de los siniestros de tránsito y fallecidos, señalando que durante 2025 se registraron 73.000 siniestros de tránsito y 1.507 fallecidos, cifra que representaría un aumento de 5% respecto de 2024. Indicó además que se registraron aproximadamente 41.000 lesionados y un promedio de 7,5 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Manifestó que la velocidad continúa siendo la primera causa de muerte, aun cuando no sea la primera causa de siniestralidad, y señaló que la conducción temeraria constituye un delito que ha ido en aumento. Indicó que los delitos con imputado conocido habrían aumentado desde 295 en 2023 hasta 668 durante 2026, a la fecha de la exposición.

El **señor Escobar** sostuvo que, desde la pandemia, se habría producido un relajamiento de determinadas conductas viales, entre ellas el exceso de velocidad, circular en sentido contrario y pasar luces rojas.

En cuanto a la modificación propuesta, explicó que actualmente la normativa contempla la retención de licencia para determinados delitos vinculados a la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, mientras que la propuesta busca que, tratándose de delitos que tengan asignada como pena principal o accesoria la suspensión de la licencia de conducir, esta pueda suspenderse provisoriamente.

Señaló que la iniciativa tiene como idea matriz la seguridad vial y permite abordar cautelarmente conductas que generan riesgo; la protección de terceros; la prevención de la reiteración de la conducta durante la tramitación del procedimiento penal; y la coherencia normativa entre la suspensión de licencia como pena y su aplicación cautelar antes de la sentencia.

Respecto de su adecuada implementación, planteó la necesidad de definir con precisión las conductas sancionadas, asegurar la proporcionalidad frente a infracciones de distinta gravedad, garantizar la factibilidad de las fiscalizaciones y acreditación de la conducta y resguardar las garantías del debido proceso y la revisión judicial.

Finalmente, profundizó en los efectos de la velocidad, exponiendo antecedentes relativos a la energía de los impactos, la pérdida de campo visual periférico, los límites de protección de los vehículos, la distancia de reacción y frenado, y las estrategias de gestión de la velocidad. Señaló la importancia de contar con infraestructura autoexplicativa, fiscalización automatizada efectiva y vehículos más seguros. Dejó una presentación[3] para abordar estos puntos específicos.

Concluyó señalando que el exceso de velocidad constituye el núcleo de la inseguridad vial y un problema de salud pública a escala global; que durante la última década la velocidad imprudente ha sido la primera causa de fallecidos en siniestros de tránsito; y que, a mayor velocidad de impacto, aumentan las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo.

El **Presidente de la Comisión** agradeció la exposición del señor Escobar y le formuló una consulta respecto de la

---

[3] https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=4885

cantidad de vehículos existentes en Chile y el número de fallecidos por accidentes de tránsito durante la década de 1990, haciendo presente que, a su juicio, actualmente existiría una mayor cantidad de vehículos y una menor proporción de fallecidos.

El **señor Alberto Escobar** respondió que la tasa de motorización ha aumentado significativamente y que actualmente existiría un promedio de un vehículo por cada 7,3 personas. Señaló que Chile ha mejorado significativamente desde la década de 1990, mencionando la implementación del cinturón de seguridad, las revisiones técnicas y la incorporación de mayores niveles de equipamiento de seguridad pasiva. No obstante, sostuvo que el exceso de velocidad continúa siendo un factor relevante en la mortalidad vial.

El **diputado Ignacio Achurra** agradeció la presentación realizada por el Secretario Ejecutivo de la CONASET y señaló que el proyecto busca subsanar un vacío existente en la legislación vigente.

Explicó que, cuando se configura el delito de conducción temeraria, correspondiente a exceder en 60 kilómetros por hora la velocidad establecida, las personas detenidas por dicha conducta pasan a la Fiscalía por tratarse de un delito. En cambio, quienes incurren en exceso de velocidad sin alcanzar dicho umbral pasan al juzgado de policía local, instancia en la que sí puede retenerse la licencia.

Señaló que esta situación genera una inconsistencia, puesto que, en términos prácticos, una persona que conduce a más de 60 kilómetros por hora sobre el límite podría encontrarse en una situación en que no resulta posible retenerle la licencia como medida cautelar.

Indicó que, de acuerdo con antecedentes de legislación comparada expuestos por la Biblioteca del Congreso Nacional, existen mecanismos similares en Alemania, Inglaterra y España.

Explicó que el proyecto propone sustituir la referencia actual a los delitos de conducción y operación bajo la influencia del alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas por una regla referida a los delitos que tengan asignada como pena principal o accesoria la suspensión de la licencia de conducir.

Señaló que se trata de un proyecto simple, destinado a subsanar el vacío generado con la creación del delito de conducción temeraria, y agradeció a los parlamentarios de distintos sectores y al Ejecutivo por haberle otorgado suma urgencia.

El **diputado Cristian Menchaca** consultó por el tiempo durante el cual podría decretarse la suspensión de la licencia.

Asimismo, planteó una situación relacionada con vehículos de dos ruedas que circulan por las veredas, señalando que estas son espacios destinados a los peatones y consultando si se ha considerado evaluar dicha situación.

El **diputado Ignacio Achurra** explicó posteriormente que la suspensión tendría la duración que determine el tribunal y que, al tratarse de una medida cautelar, su duración estaría vinculada al tiempo de la investigación.

El **diputado Jaime Mulet** señaló que el proyecto debía avanzar con rapidez, puesto que recogía un vacío producido al aprobarse durante el período anterior el delito de conducción temeraria.

Valoró tanto la iniciativa de los mocionantes como los antecedentes entregados por la CONASET y el Ministerio, manifestándose partidario de avanzar y proceder a la votación.

Exposición de la señora Carolina Figueroa, Presidenta de la Fundación Emilia, dejó una presentación a disposición de la comisión.

La **señora Carolina Figueroa, Presidenta de la Fundación Emilia**, señaló que, si bien existe acuerdo en que determinados delitos deben contemplar la suspensión como medida cautelar, se presenta una problemática relacionada con la técnica jurídica utilizada en el proyecto.

Explicó que se identificó un vacío en el artículo 197, dado que actualmente permite suspender provisoriamente la licencia en delitos vinculados con alcohol o drogas. Sin embargo, señaló que el texto propuesto establece como criterio los delitos que tengan asignada como pena principal o accesoria la suspensión de la licencia de conducir.

Al respecto, indicó que en Chile existen tres figuras distintas: suspensión, cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, precisando que la suspensión no es sinónimo de inhabilitación ni de cancelación.

Manifestó que, debido a la técnica legislativa propuesta, al incorporar el concepto de suspensión se incluirían otros delitos, entre ellos la falsedad de documentos, el traslado o depósito clandestino de residuos, la negativa injustificada a exámenes y las carreras o exceso de velocidad sin resultado grave, lo que, a su juicio, no correspondería al espíritu del proyecto.

Agregó que, al utilizar dicha técnica legislativa, quedarían fuera otros delitos, entre ellos la fuga, la negativa a realizarse exámenes, las carreras con resultado de muerte o lesiones gravísimas y aquellos que contemplan la inhabilidad perpetua. Señaló que, de esta manera, se estaría solucionando un problema relacionado con la velocidad, pero generando un problema respecto de otros tipos de delitos.

La **señora Figueroa** manifestó que comprendía la rapidez con que se buscaba despachar el proyecto y valoró que se pretendiera subsanar el vacío existente respecto de la velocidad. No obstante, advirtió que la redacción propuesta podría generar un problema mayor respecto de otros delitos.

A continuación, efectuó un catastro de los delitos que quedarían comprendidos bajo la técnica legislativa actualmente propuesta, señalando que se incluirían el artículo 192, relativo a falsedad y obtención fraudulenta de documentos; el artículo 192 bis, relativo al traslado o depósito clandestino de residuos conduciendo un vehículo; el artículo 193, relativo a conducción bajo la influencia del alcohol; y la negativa injustificada a exámenes.

Señaló que, por tanto, al utilizar el concepto de suspensión, no se estaría legislando únicamente respecto de la velocidad, sino que se incorporarían todos esos delitos al régimen de suspensión. En

este sentido, planteó si correspondía aplicar dicha medida cautelar al traslado o depósito clandestino de residuos conduciendo un vehículo.

Asimismo, se refirió al artículo 196, indicando que sus incisos primero y segundo ya estarían cubiertos por el efecto de la reforma, y al artículo 197, señalando que quedaría comprendido por la suspensión, mientras que el artículo 197 ter no quedaría incluido, por contemplar la inhabilidad perpetua. Explicó que esto dejaría fuera de la cautelar de suspensión a un delito grave relacionado con carreras con resultado de muerte o lesiones graves o gravísimas.

Precisó que existen tres efectos jurídicos distintos: la suspensión, que es temporal; la cancelación, que es definitiva; y la inhabilitación, que constituye una pena penal autónoma. Agregó que también existe el problema de las cancelaciones administrativas por acumulación de infracciones y que, si se utiliza el concepto de suspensión, sería necesario ordenar el artículo 208.

Señaló que entre las figuras graves que podrían quedar fuera se encuentran los artículos 195, 195 bis, inciso segundo, 196, inciso tercero, y 197 ter, por contemplar inhabilidad perpetua y, por tanto, no ingresar en la lógica de la suspensión.

En este contexto, sostuvo que la materia debía ser reformulada en función de tres conceptos: cautelar, riesgo y proporcionalidad. Explicó que la suspensión provisoria debe cumplir una función cautelar, pero que el solo hecho de que una pena esté asociada a un delito no acredita por sí mismo la existencia de un peligro de riesgo vial.

La **señora Figueroa** indicó que había preparado cuatro alternativas, señalando que ninguna funcionaba por sí sola, pero que eventualmente podría establecerse una combinación entre ellas.

Como primera alternativa, planteó una cobertura general, de manera que, tratándose de delitos que tengan asignada como pena principal o accesoria la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, o la inhabilitación para conducir vehículos motorizados, el tribunal pueda decretar la suspensión provisoria. Señaló que esta alternativa permitiría corregir la omisión terminológica.

Como segunda alternativa, planteó un catálogo cerrado, que, a su juicio, otorgaría máxima certeza jurídica. Indicó que este catálogo comprendería el artículo 193 completo; los artículos 195, números 1 a 3; 195 bis; 196; 197 ter, y 197 quinquies. Explicó que ello comprendería la conducción bajo la influencia del alcohol, la fuga, la omisión y negativa a exámenes, la conducción bajo drogas, la participación del conductor y los resultados lesivos correspondientes a lesiones graves o gravísimas, además del exceso superior a 60 kilómetros por hora sobre el límite.

Como tercera alternativa, propuso una cláusula general vinculada al riesgo vial, considerando la naturaleza y el hecho concreto, quedando la decisión entregada al tribunal.

Como cuarta alternativa, planteó que la suspensión opere como regla general, de manera que el juez suspenda provisoriamente la licencia, salvo que existan antecedentes que justifiquen no aplicar la medida. Añadió que el juez podría mantener la licencia cuando considere fundadamente que la suspensión no resulta necesaria o

proporcional para enfrentar un peligro vial actual, lo que también permitiría abordar el problema de los derechos y garantías de los imputados.

Finalmente, la señora Figueroa señaló que no había presentado una solución definitiva, atendido que se trataba de un artículo único que podía generar diversas dificultades en la Ley de Tránsito. Indicó que había presentado, básicamente, una comparación de las cuatro alternativas y solicitó a la Comisión que las revisara y llegara a un acuerdo respecto de cuál podría ser la solución.

El **diputado Ignacio Achurra** manifestó que no compartía los argumentos expuestos por la señora Figueroa y solicitó que hiciera uso de la palabra su asesor, abogado señor Felipe González, señalando que existía tiempo para analizar la pertinencia y alcance del artículo y la técnica legislativa.

El **señor Felipe González** señaló que la propuesta buscaba abordar un problema de naturaleza jurídica, consistente en que la Ley de Tránsito sanciona determinados delitos con suspensión de licencia por los períodos que establece la ley, pero no contempla dicha suspensión como medida cautelar en los casos de conducción temeraria.

Explicó que la propuesta buscaba que, cuando un delito tuviera como sanción principal o accesoria la suspensión de la licencia, dicha sanción pudiera aplicarse como medida cautelar mientras se desarrolla el procedimiento.

Indicó que la propuesta podría eventualmente ampliarse a otras sanciones, como la inhabilitación, y señaló que no se había optado por establecer un catálogo detallado para evitar que algunos delitos quedaran fuera o que se generaran problemas de igualdad ante la ley.

Manifestó que estaban abiertos a incorporar un catálogo u otra técnica legislativa durante la etapa de indicaciones, manteniendo como idea central la suspensión provisoria como medida cautelar, diferenciándola de la sanción penal propiamente tal.

Añadió que, a su juicio, ello no generaría una inconstitucionalidad, por cuanto las restricciones de derechos como medida cautelar existen en los procedimientos y se utiliza una técnica legislativa similar en los juzgados de policía local.

El **diputado Pier Karlezi** valoró la presentación de la Fundación Emilia y señaló que la materia planteada debía ser solucionada.

Manifestó que la cuarta alternativa expuesta le parecía bastante completa y solicitó que la Fundación la hiciera llegar a la Comisión, indicando que varios diputados estarían dispuestos a suscribir una indicación para incorporarla al proyecto.

La **diputada Natalia Castillo** valoró el proyecto y la presentación de la Fundación Emilia, señalando la importancia de la iniciativa para la seguridad vial.

Manifestó que los planteamientos formulados por la Fundación podían complementar el proyecto y que, atendido que se

votaría en general, existiría un plazo de dos semanas para realizar las correcciones correspondientes mediante indicaciones.

IV.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

A) DISCUSIÓN GENERAL.

Con lo expuesto por el señor Biministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, autoridades invitadas, y los fundamentos contenidos en la moción, las señoras diputadas y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Se estimó del todo necesario establecer la suspensión provisoria de la licencia de conducir, como medida cautelar, frente a conductas ilícitas, entre otras, de conducción temeraria -sobre 60 kilómetros por hora sobre el máximo permitido-, y carreras no autorizadas, y no solo cuando se conduce en estado de ebriedad o bajo la presencia de sustancias ilegales; se advierte que, en este aspecto, existe actualmente un vacío, situación que se mantiene desde la denominada Ley de Tolerancia Cero de 2012.

Se explicó que la propuesta busca que cualquier conducta que implique un riesgo vital pueda dar lugar a la suspensión provisoria de la licencia. Como ejemplo, se mencionó el caso ocurrido durante 2026 de un conductor sorprendido circulando a más de 260 kilómetros por hora en una autopista urbana cuyo límite era de 100 kilómetros por hora; pese a la gravedad del hecho, el tribunal no pudo decretar la suspensión de su licencia como medida cautelar.

Se enfatizó que la velocidad representa un factor de preocupación y de alto riesgo, el que si bien no necesariamente constituye la principal causa de siniestralidad, sí representa un factor relevante en la mortalidad derivada de los siniestros viales. La alta velocidad produce, entre otros efectos, una disminución de la visión periférica y una pérdida de reflejos.

Se puntualizó en el nivel de incidencia de una velocidad imprudente en los siniestros y fallecimientos, registrándose un 4,6% en los siniestros y de 25% en los fallecidos, alcanzando, según algunas mediciones, un 31,6% en el caso de los motociclistas.

Se explicó que la velocidad temeraria resulta especialmente grave en los atropellos. A 50 kilómetros por hora, la probabilidad de sobrevida de un peatón sería de 20%, mientras que a 70 kilómetros por hora los atropellos serían mortales. Seis de cada diez conductores excederían la velocidad de operación urbana en un promedio de 20 kilómetros por hora.

Se expresó que a mayor velocidad disminuye la capacidad de los vehículos para absorber la energía del impacto, aumentando, en consecuencia, la distancia necesaria para frenar y

disminuye el tiempo disponible para reaccionar ante un imprevisto, esto se debe a la energía cinética -la distancia de frenado y el tiempo de reacción-.

Se precisaron antecedentes sobre la evolución de los siniestros de tránsito y fallecidos, estimándose que durante 2025 se registraron 73.000 siniestros de tránsito y 1.507 fallecidos, cifra que representaría un aumento de 5% respecto de 2024. Además que se registraron aproximadamente 41.000 lesionados y un promedio de 7,5 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Se manifestó que la velocidad continúa siendo la primera causa de muerte, aun cuando no sea la primera causa de siniestralidad, ya que la conducción temeraria constituye un delito que ha ido en aumento. Se precisó que los delitos con imputado conocido habrían aumentado desde 295 en 2023 hasta 668, durante 2026 a la fecha. Se hizo hincapié en que desde la pandemia se habría producido un relajamiento de determinadas conductas viales, entre ellas el exceso de velocidad, circular en sentido contrario y pasar luces rojas.

Se recordó que actualmente la normativa contempla la retención de licencia para determinados delitos vinculados a la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, mientras que la propuesta busca que, tratándose de delitos que tengan asignada como pena principal o accesoria la suspensión de la licencia de conducir, esta pueda suspenderse provisoriamente.

La idea matriz de la iniciativa en estudio es la seguridad vial y permite abordar cautelarmente conductas que generan riesgo; la protección de terceros; la prevención de la reiteración de la conducta durante la tramitación del procedimiento penal; y la coherencia normativa entre la suspensión de licencia como pena y su aplicación cautelar antes de la sentencia.

Respecto de su adecuada implementación, se planteó la necesidad de definir con precisión las conductas sancionadas, asegurar la proporcionalidad frente a infracciones de distinta gravedad, garantizar la factibilidad de las fiscalizaciones y acreditación de la conducta y resguardar las garantías del debido proceso y la revisión judicial.

Se profundizó en los efectos perniciosos de la velocidad, exponiéndose antecedentes relativos a la energía de los impactos, la pérdida de campo visual periférico, los límites de protección de los vehículos, la distancia de reacción y frenado, y las estrategias de gestión de la velocidad. Se enfatizó en la importancia de contar con infraestructura autoexplicativa, fiscalización automatizada efectiva y vehículos más seguros.

Por último, se concluyó en que el exceso de velocidad constituye el núcleo de la inseguridad vial y un problema de salud pública a escala global; que durante la última década la velocidad imprudente ha sido la primera causa de fallecidos en siniestros de tránsito;

y que, a mayor velocidad de impacto, aumentan las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo.

La tasa de motorización ha aumentado significativamente y en la actualidad existe un promedio de un vehículo por cada 7,3 personas. En Chile desde la década de 1990 se ha mejorado significativamente las condiciones de seguridad en el desplazamiento de los vehículos, mencionándose, entre otras, la implementación del cinturón de seguridad, las revisiones técnicas y la incorporación de mayores niveles de equipamiento de seguridad pasiva. No obstante, el exceso de velocidad continúa siendo un factor relevante en la mortalidad vial.

B) DISCUSIÓN PARTICULAR.

"Artículo único.- Reemplázase, en el inciso cuarto del artículo 197, la expresión "En el caso de los delitos de conducción, operación o desempeño en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas", por la siguiente: "En el caso de los delitos que tengan asignada, como pena principal o accesoria, la suspensión de la licencia de conducir".

A este artículo único se presentó una indicación de la diputada señora Natalia Romero y los diputados señores Pier Karlezi y Felipe Camaño, aprobada por unanimidad, para reemplazarlo por el siguiente:

"Artículo único.- Reemplázase el inciso cuarto del artículo 197 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que refunde, coordina y sistematiza la Ley de Tránsito, por el siguiente:

"En el caso de los delitos que tengan asignada, como pena principal o accesoria, la suspensión, cancelación o inhabilitación de la licencia de conducir, el tribunal, a petición del fiscal, el querellante o la víctima, decretará la medida cautelar de suspensión provisoria de la licencia de conducir desde que se realice la audiencia de control de detención, debiendo quedar constancia en la hoja de vida del conductor, salvo que, por resolución fundada, estime que dicha medida no resulta necesaria o proporcional atendidas las circunstancias particulares del caso. El tiempo que medie entre dicha audiencia y la dictación de la sentencia se imputará a la condena.".".

VOTARON A FAVOR LA DIPUTADA SEÑORA NATALIA ANGELICA ROMERO; Y LOS DIPUTADOS SEÑORES IGNACIO JAIME ACHURRA, CARLOS BIANCHI, FELIPE CAMAÑO, FRANCISCO CRISÓSTOMO, RENÉ MANUEL GARCÍA, PIER KARLEZI, LEANDRO KUNSTMANN, CRISTIAN MENCHACA, JAIME MULET Y FABIÁN OSSANDÓN.

V.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS.

“Artículo único.- Reemplázase, en el inciso cuarto del artículo 197, la expresión “En el caso de los delitos de conducción, operación o desempeño en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas”, por la siguiente: “En el caso de los delitos que tengan asignada, como pena principal o accesoria, la suspensión de la licencia de conducir”.

****

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:

“Artículo único.- Reemplázase el inciso cuarto del artículo 197 del decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que refunde, coordina y sistematiza la Ley de Tránsito, por el siguiente:

“En el caso de los delitos que tengan asignada, como pena principal o accesoria, la suspensión, cancelación o inhabilitación de la licencia de conducir, el tribunal, a petición del fiscal, el querellante o la víctima, decretará la medida cautelar de suspensión provisoria de la licencia de conducir desde que se realice la audiencia de control de detención, debiendo quedar constancia en la hoja de vida del conductor, salvo que, por resolución fundada, estime que dicha medida no resulta necesaria o proporcional atendidas las circunstancias particulares del caso. El tiempo que medie entre dicha audiencia y la dictación de la sentencia se imputará a la condena.”.”.

****

SALA DE LA COMISIÓN, a 24 de septiembre de 2026.-

Tratado y acordado en sesiones celebradas los días 15 y 22 de septiembre de 2026 , con la asistencia de las diputadas señoras Natalia Romero, Marlene Pérez y Nathalie Castillo y los diputados señores Cristián Menchaca, Carlos Bianchi, Fabián Ossandón, Francisco

Crisóstomo, Ignacio Achurra, Jaime Mulet, Leandro Kunstmann, Pier Karlezi, Felipe Camaño y René Manuel García.

ROBERTO FUENTES INNOCENTI
Secretario de la Comisión