BOLETÍN N°17.702-15 URGENCIA: SUMA

Conducción Temeraria de Vehículos

Observaciones y planteamientos al proyecto de ley, en **segundo trámite constitucional**, que modifica la Ley 18.290, Ley del Tránsito, para tipificar y sancionar la conducción temeraria de vehículos.

FRANCISCO RÍOS LAULIÉ
Presidente INJPL

PRINCIPIO BÁSICO

Destino de las Vías Públicas

Artículo 160 — Ley 18.290

Las vías públicas y la infraestructura destinada a los servicios de transporte público deberán destinarse a cumplir su objetivo.

Prohibición Expresa

Esta misma norma prohíbe destinar las calzadas de calles o caminos a otro uso que no sea el tránsito de vehículos, incluyendo en infraestructura de transporte público.

El proyecto busca eliminar los elementos subjetivos de las antiguas normas sobre carreras clandestinas, para **objetivar la conducta peligrosa**.

Se concuerda con eliminar la expresión **"clandestinas"** por **"no autorizadas"** del inciso 6 del artículo 197 ter de la Ley de Tránsito.

OBSERVACIONES GENERALES

Cuatro Ejes de Debate

1

Objetivación de la Conducta

Se discute si la descripción de maniobras (derrapes, exceso de velocidad simultáneo, zigzags) es suficientemente precisa para evitar arbitrariedad policial y judicial al tipificar el delito sin requerir prueba de competencia previa.

2

Sanciones y Proporcionalidad

Se analizan el aumento de multas, la severidad de las propuestas penales, la efectividad de la suspensión o cancelación de licencia, y los supuestos estrictos bajo los cuales procede el comiso del vehículo.

3

Responsabilidad del Propietario

Genera debate la norma que atribuye la multa al dueño del vehículo si no se identifica al conductor, evaluando las excepciones en casos de robo o uso no autorizado.

4

Fiscalización Automatizada y Autopistas

Se revisa la obligación de las concesionarias viales de remitir registros de velocidades extremas y la instalación de dispositivos de control CATI en rutas concesionadas.

MARCO DE PENAS CORPORALES

Escala de Sanciones por Conducción Temeraria

El proyecto sustituye las antiguas multas administrativas por **penas efectivas de cárcel**, dependiendo de las consecuencias de la maniobra temeraria.

1	**Sin daños ni lesiones**	Presidio menor, grado mínimo a medio: **61 días a 3 años**. Multas severas y suspensión de licencia.
2	**Con lesiones menos graves o daños**	Presidio menor, grado medio a máximo: **541 días a 5 años** de prisión.
3	**Con lesiones graves o muerte**	Penas equivalentes a la **Ley Emilia**: desde 3 años y 1 día hasta **10 años de cárcel**.

Propuesta clave: El debate gira en torno a si estas penas deben ser de cumplimiento efectivo o permitirán penas sustitutivas. **Proponemos cumplimiento efectivo.**

AGRAVANTES ESPECIALES

Zonas Vulnerables y Alta Densidad

Para desincentivar maniobras de alta velocidad en áreas vulnerables, el proyecto añade agravantes que **aumentan la pena en un grado**.



Recintos Escolares y de Salud

Agravante severa si la conducción temeraria ocurre en inmediaciones de colegios, liceos o salas cunas, en horarios de entrada o salida de estudiantes, o afectando rutas de transporte escolar.



Zonas Urbanas de Alta Densidad

Realizar derrapes o sobrepasar el límite de velocidad por **más de 60 km/h** en calles residenciales o avenidas céntricas es agravante directo, por el alto riesgo de atropello múltiple.



Autopistas Concesionadas

Se propone agregar como agravante de las carreras no autorizadas aquellas que se ejecuten en **autopistas concesionadas**.

PUNTO CRÍTICO

El Problema del Sistema CATI

¿Qué se propone?

Entrelazar obligatoriamente las alarmas y detecciones de los radares automáticos del CATI para que sirvan como **prueba literal e inmediata** (presunción de autoría) ante el Ministerio Público.

¿Por qué preocupa?

El proyecto **aún no está operativo**. Dejar esta modificación vinculada al CATI implica **cero operatividad en el tiempo**: la ley nace como letra muerta hasta que efectivamente se implemente el sistema.

⚠ La coordinación con el CATI es el principal riesgo de inoperancia del proyecto. Se requiere un plan de implementación concreto antes de su entrada en vigencia.

CORRECCIÓN TÉCNICA

Artículo 203, Inciso 4 — Error de Redacción

Se debería aprovechar para modificar el artículo 203 inciso 4, que establece actualmente como **gravísimo** exceder entre **"20 y 60"** kilómetros por hora el límite de velocidad.

Texto actual (incorrecto)

Gravísimo exceder entre **"20 y 60"** km/h el límite de velocidad.

Texto correcto (desde Ley 20.068)

Debiera decir desde su origen —**Ley 20.068 de 10 de diciembre de 2005**— que era gravísima entre **"21 y 60"** km/h.

PROPUESTA INSTITUCIONAL

Especialización de los Tribunales

La principal materia de conocimiento de los **Juzgados de Policía Local** es la Ley de Tránsito, por lo que la figura de conducción temeraria básica —sin daños ni lesiones— debiese ser conocida por estos tribunales.

Multa al Propietario Inscrito

Sanción mínima de **10 UTM** al propietario que, por acción u omisión, facilita la conducción temeraria, comprometiendo la seguridad de los usuarios de las vías públicas.

Registro y Cobro Anual

El no pago se registraría en el **Registro de Multas de Tránsito No Pagadas** y se cobraría conjuntamente con los permisos de circulación año a año, generando mayores ingresos para los municipios y una sanción efectiva.

Eximentes y Sanciones al Conductor

Sin perjuicio de la posibilidad de invocar una eximente en caso de sustracción del vehículo debidamente acreditada, y sin perjuicio de la eventual sanción de multa y suspensión de licencia al conductor, cuando fuere posible de identificar.

RESUMEN DE PROPUESTAS

Planteamientos Clave del Análisis

Cumplimiento efectivo de penas

Las penas de presidio propuestas deben ser de cumplimiento efectivo, sin posibilidad de penas sustitutivas, para garantizar la disuasión real de la conducción temeraria.

Operatividad del CATI

La modificación vinculada al CATI requiere un plan de implementación concreto; de lo contrario, la ley nace como letra muerta.

Competencia de Juzgados de Policía Local

La conducción temeraria básica sin daños ni lesiones debiese ser sancionada por estos tribunales, con multa mínima de 10 UTM al propietario inscrito.

Corrección del artículo 203 inciso 4

Corregir el error de redacción: gravísimo exceder entre "21 y 60" km/h, no "20 y 60" km/h, conforme a la Ley 20.068 de 2005.

CONCLUSIÓN

Observaciones Finales

El proyecto representa un avance significativo en la tipificación objetiva de la conducción temeraria, pero requiere ajustes críticos para ser efectivo desde su entrada en vigencia.

Objetivación

Eliminar elementos subjetivos y reemplazar "clandestinas" por "no autorizadas".

Penas Efectivas

Cumplimiento efectivo de cárcel, sin penas sustitutivas, escalando según consecuencias.

Agravantes

Zonas escolares, alta densidad urbana y autopistas concesionadas como agravantes.

Implementación

CATI operativo y corrección técnica del artículo 203 inciso 4 antes de la vigencia.

La coordinación entre la implementación del CATI, la especialización de los tribunales y las correcciones técnicas es fundamental para que la ley no nazca como letra muerta.