Aumenta las penas para el delito de conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes
Boletín N' 5692-15

VISTOS:

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República; lo prevenido por la Ley NI 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la H. Cámara de Diputados.

CONSIDERANDO:

1° Que la sociedad chilena, y en general la sociedad mundial valora de un modo especial la seguridad, al extremo que a ésta no sólo se la concibe como una forma de protección, con el establecimientos de políticas gubernamentales a este respecto, sino que el hecho de verse vulnerada conlleva sanciones de tipo pena]. Tal es el caso, en nuestro país, de la conducción bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; conducta respecto de la cual, nadie podrá negar que constituye un peligro en potencia y una abierta vulneración a la seguridad como bien que el Derecho, con todo su orden normativo, protege y sanciona.

En efecto, la sanción que el Derecho contempla para esta conducta es compleja y consta de dos penas; una de multa y otra accesoria de suspensión de la licencia para conducir por un período que el juez debe ponderar dependiendo de los factores que se conjugan en cada caso. La multa, en la actualidad asciende a los $ 37.300. y las suspensión, en el peor de los casos y ante la reincidencia, puede llegar a los 90 días.

En este mismo sentido, no podemos dejar de hacer mención a la distinción que la ley ha establecido entre la conducción bajo la influencia del alcohol y la conducción en estado de ebriedad. La primera constituye una falta y la segunda un delito. Ha sido la jurisprudencia la encargada de delimitar la una de la otra, y a falta de prueba en contrario se ha estimado como suficiente la alcoholemia para determinar y diferenciar un estado de otro en relación al porcentaje de alcohol en la sangre; más de 1 gr. de alcohol por cada 100 en la sangre es delito, menos es falta.

2° Que, las estadísticas manejadas por Carabineros de Chile publicadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E.), señalan que durante los noventa aumentó vertiginosamente el número de personas detenidas por conducir vehículos bajo la influencia del alcohol, y a su vez aumentaron también los accidentes del tránsito asociados a este irresponsable comportamiento que, cada año, ocasiona cientos de muertos, lesionados y cuantiosas pérdidas económicas. Tan solo en el año dos mil las víctimas fatales por este tipo de accidentes alcanzó las 167 personas, incrementándose de esta manera en un 19% las muertes en relación a 1999, en que hubo 140 muertos.

3° Que estos datos y estadísticas dan cuenta no ya de la vulneración al bien "seguridad", sino de conductas que lesionan la integridad física o la propiedad, ya que se matan personas y/o se dañan bienes con entidad física y también de entidad subjetiva, como es el daño moral que afecta a las familias de los muertos. El Derecho protege diversos bienes jurídicos, que es decir, valores de relevancia social, entre ellos la seguridad, la integridad física y psíquica del individuo, la propiedad, la fe pública, etc. Cuando hablamos de conducción bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad, debemos entender que se castiga la vulneración del bien "seguridad", distinto de figuras en las que, además de la conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol, se causan daños (en los

objetos) lesiones o muerte, pues en estos casos, y sin perjuicio de las sanciones ya vistas, se aplican las que correspondan conforme a la naturaleza del daño.

4° Que sin perjuicio de lo anterior, nos parece que las sanciones que consulta nuestra legislación con respecto a la conducción en estado de ebriedad, son bajas en relación al potencial peligro que su vulneración conlleva. A un menor peligro, una sanción menor, pero ante un peligro, que como sabemos es tal que puede causar la muerte, la sanción de ha de ser mucho más severa.

5° Que ciertamente las sanciones pecuniarias no son de la entidad ni la importancia en relación al peligro que implica el acto que se castiga, y en verdad por alta que sea ésta, difícilmente constituye un castigo, acaso una carga pecuniaria más como muchas otras, y claro, si pensamos que el pago del permiso de circulación de muchos automóviles suele ser bastante más elevado que estas multas, no deja de ser una carga más. Por ello hemos creído oportuno fijar como referencia para la multa el valor del permiso de circulación del vehículo que conduzca el infractor, a menos, lógicamente, que el valor sea menor a la multa primaria, en cuyo caso rige ésta. Asimismo, postularnos, como una forma de mayor control social, la solidaridad del dueño del vehículo en relación al pago de la multa. En cuanto a la sanción accesoria que hoy rige, es decir la suspensión por un lapso de tiempo determinado, pareciera ser más intensa y por ende más adecuada, pero aún así, el número de reincidentes es tal, que tampoco sirve al efecto, pues no logra evitar el peligro. Sabemos que toda pena, por definición es un castigo y difícilmente servirá como prevención al delito, ya bastante han escrito los expertos sobre estos asuntos, y por lo mismo, y como sanción, postulamos que los reincidentes deben verse expuestos a un castigo mayor, no ya económico, sino en cuanto a privarles, perpetuamente, de la posibilidad de obtener licencia para conducir, pues constituyen un verdadero peligro público el que así lo hagan. Si hoy los tribunales deciden no otorgar libertades provisionales respecto de un simple ratero por estimarlo un peligro público, pues puede volver a robar, con mayor razón debe prohibirse conducir vehículos a quienes, después de una tercera infracción por la misma causa, siguen infringiendo la ley. En este mismo sentido, y puesto que este H. Congreso ha dado su aprobación a un Proyecto de Ley que establece normas para la vigencia de las anotaciones que se practiquen en la hoja de vida de los conductores, postulamos una norma de excepción, de manera que, por la trascendencia de esta conducta, no pueda borrarse de los registros, por mucho tiempo que pase.

6° Que las sociedades más avanzadas, como la sueca por ejemplo, contemplan sanciones rigurosas a este tipo de ilícitos, pues entienden que la vida de las personas no puede verse expuesta a la actitud irresponsable de otros hombres. En este sentido es que postulamos la necesidad de adecuar nuestra legislación sancionadora, de modo tal que, a la vez que castigar, se prevengan hechos de consecuencias tan nefastas como los accidentes derivados de la conducción en bajo la influencia de alcohol, drogas o estupefacientes

POR LO TANTO,

El diputado que suscribe viene en someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY

Artículo único: se introducen las siguientes modificaciones a la ley 18.290 del tránsito:

1. Se agrega, al final del número 1 del artículo 201, la siguiente frase: "sin embargo, tratándose de una infracción o contravención al número l del artículo 197, la multa será el equivalente al valor del permiso de circulación del vehículo que conduzca el infractor, a menos que éste sea menor, en cuyo caso se aplicará la multa dispuesta por este mismo número. Del pago de esta multa será solidariamente responsable la persona a cuyo nombre figure inscrito el vehículo en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.".

2. En la letra a) del artículo 208 se reemplaza la frase "se elevará al doble" por "será de un año, el que se elevará al doble en caso de reincidencia."

3. La letra a) del articulo 209 se reemplaza por la siguiente: "a quien sea sancionado por una tercera vez por infracción o contravención al número 1 del artículo 197;".

4. Se agrega el siguiente inciso 3° al artículo 209, pasando el actual a ser 4°: "Lo dispuesto en el inciso precedente no será aplicable a quienes hayan sido condenados por infracción o contravención al número 1 del artículo 197, pues en tal caso la cancelación será perpetua, al igual que las anotaciones que a este respecto de realicen en el Registro Nacional de Conductores.".