DIPUTADO DIEGO IBÁÑEZ COTRONEO

ANTECEDENTES

De acuerdo con los datos publicados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito son una "fuente importante de lesiones, discapacidad y muerte en todo el mundo y la principal causa de muerte entre personas de 15 a 29 años" (OMS, s/f). En particular, las personas que conducen bajo los efectos del alcohol "tienen un riesgo significativamente mayor de verse involucrados en un accidente" (OMS, s/f). La OMS asegura que se trata de un factor de riesgo clave para el 27% de todas las lesiones en carretera, riesgos que varían en atención a la cantidad de alcohol en la sangre (OMS, s/f).

La legislación chilena ha evolucionado constantemente en relación a la conducción en estado de ebriedad, particularmente como una medida para abordar altas tasas de accidentes de tráfico relacionados al consumo de alcohol.

Las normas generales que contemplaba la versión original de la Ley de Tránsito han tenido que adaptarse a las necesidades cambiantes en pos de la seguridad vial. Así, en los años 90' las penas por conducir bajo los efectos del alcohol eran relativamente menores, sin existir un consenso social sobre la gravedad del delito, tampoco existían grandes campañas de concientización ni una fuerte persecución penal en contra de quienes manejaban en estado de ebriedad.

Las modificaciones importantes a la Ley de Tránsito corresponden a dos hitos significativos que cambian el paradigma de las sanciones por conducción en estado de ebriedad,

OFICINA VIRTUAL
CHILE
26-09-2024
08:30

correspondiendo el primero de estos a la **Ley Tolerancia Cero**, del año 2012, como respuesta al incremento de accidentes fatales producto del consumo de alcohol, disminuyendo los niveles de alcohol permitidos en la sangre para los conductores, y endureciendo las sanciones mediante la inclusión de la suspensión de la licencia de conducir, multas más altas y la posibilidad de ir a la cárcel a infractores, especialmente en caso de lesiones o muerte.

El segundo hito importante corresponde a la promulgación de la **Ley Emilia**, del año 2014, impulsada tras la trágica muerte de Emilia Silva Figueroa como una petición ciudadana que representa a muchas familias y amigos que han perdido un ser querido a causa de un conductor irresponsable con alcohol. Con esta ley, se sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves gravísimas o la muerte, y se establecen otros delitos como el fugarse del lugar del accidente o negarse a realizar el alcotest o alcoholemia.

El primer caso de condena bajo la Ley Emilia fue el de Pablo Ascencio Solari, cuya vida fue trágicamente arrebatada la madrugada del 21 de septiembre del 2014. Pablo, un joven estudiante de arquitectura de tan solo 24 años, fue atropellado en la Avenida San Martín, de Viña del Mar, por un conductor irresponsable que no solo condujo bajo los efectos del alcohol sino que además tuvo la frialdad de huir sin prestarle auxilio. Este caso marcó un hito en la aplicación de la Ley Emilia, sentando un precedente judicial en Chile, al condenar a Rojas con una pena efectiva de cárcel.

Así las cosas, la implementación de estas leyes significaron una importante reducción de los accidentes causados por conductores en estado de ebriedad, sin embargo, las cifras actuales aún reflejan vacíos en la legislación que requieren ser abordados para proteger integralmente tanto a conductores, pasajeros y terceros que pudieran verse involucrados en un accidente de éstas características.

Según estadísticas del Servicio Nacional para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, en los últimos años se ha registrado un número considerable de accidentes de tráfico provocados por conductores bajo los efectos del alcohol. En el 2023, más del 20% de los accidentes fatales estuvieron vinculados al consumo de alcohol.

El 9 de septiembre del 2024, el diario La Estrella de Valparaíso, revela en una nota, la trágica realidad en la región de Valparaíso: entre septiembre de 2014 y 2023, 76 personas han perdido la vida por el devastador acto de manejar después de haber bebido. Esta cifra, refleja solo una parte de un problema mayor que afecta a todo el país, donde 948 vidas han sido arrebatadas

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-09-2024
08:30
VIRTUAL

bajo la vigencia de la Ley Emilia. Carolina Figueroa, presidenta de la Fundación Emilia, señala que estos fallecimientos, representan la cuarta causa de muerte en la región. Con un tono de urgencia, subraya que el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol no ha recibido la atención suficiente.

Por lo mismo, este proyecto de ley busca abordar este problema desde una perspectiva distinta, aquella que dice relación con la responsabilidad colectiva y la prevención. La normativa chilena sobre conducción en estado de ebriedad se enfoca casi exclusivamente en la sanción al conductor, sin considerar la posibilidad de extender dicha responsabilidad a otros actores que pueden tener una incidencia en la prevención de accidentes.

Es fundamental, entonces, avanzar en una cultura de responsabilidad compartida, en dónde los pasajeros asuman que tienen un rol activo en la prevención de accidentes, y, por tanto, se establece que estos no se deberán subir a vehículos conducidos por personas ebrias. Además, se otorga a las estaciones de servicio la facultad de negarse a vender combustible en aquellos casos de evidente ebriedad por parte de la persona que conduce un auto.

Así mismo, se contempla como agravante en casos de conducción bajo la influencia del alcohol y manejo en estado de ebriedad, el hecho de que el infractor transporte a otras personas consigo durante la conducción. Desde otra arista, se establece la prohibición de celebrar ciertos contratos como sanción aparejada a la suspensión o inhabilidad de la licencia de conducir, en específico, si la suspensión o inhabilidad de la licencia de conducir fuese perpetua, esto traerá como consecuencia la prohibición de celebrar contratos de compraventa, arrendamiento y comodato de vehículos motorizados. Esta última medida busca no sólo reforzar la sanción que ya existe hoy en día, sino que disuadir además los comportamientos reincidentes, producto de la gravedad de las consecuencias de manejar en estado de ebriedad.

Cuando hablamos de seguridad vial, las políticas que únicamente reaccionan ante los accidentes y daños ya cometidos, no son suficientes. El enfoque debe ser prevenir las conductas de riesgo antes de que se conviertan en tragedia, pues es la prevención lo que salva vidas, evita el sufrimiento de familias y amigos, y al país, costos económicos y sociales significativos.

Si bien, los avances legislativos en nuestro país, sancionan con dureza al conductor infractor, se hace necesario fomentar una mayor conciencia pública, una cultura de la prevención que promueva acciones y sanciones antes de ocurrido el daño y protegiendo a toda persona en el proceso. El adoptar un enfoque preventivo incentiva el cuidado mutuo y con ello disminuyen las posibilidades de que el riesgo de manejar en estado de ebriedad afecte tanto al conductor como a los demás usuarios de las vías.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-09-2024
08:30
VIRTUAL

Este proyecto se plantea como una herramienta preventiva, que no solo penaliza la acción individual del conductor sino que busca inhibir conductas de riesgo desde todos los frentes posibles: conductores, pasajeros, y terceros. Así mismo, entendemos que la responsabilidad colectiva debe ser un pilar de una sociedad más segura, una estructura necesaria para el bienestar común, en donde, en el caso concreto, enfrentar los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol no recaiga exclusivamente en el conductor, sino en la sociedad toda. Y es que para lograr un cambio cultural profundo, es imperativo que nuestra legislación avance en ese sentido, en dónde todo actor de la sociedad pueda asumir un rol activo ante la prevención de estos actos peligrosos y posiblemente fatales.

La idea de que cada individuo es responsable sólo de sí mismo es insuficiente cuando las acciones de una persona pueden poner en peligro la vida de otros. Prevención y cuidado deben ser el pilar de las políticas públicas y esto es un deber compartido, así cambiaremos la consciencia de la sociedad chilena por una consciencia colectiva, que transforme la forma en que se enfrenta a los riesgos de éstas situaciones, llevando finalmente a una reducción de los accidentes de tránsito y con ello a la protección de la ciudadanía en su conjunto.

Este proyecto de ley, además de ser un esfuerzo por fortalecer las medidas de justicia, busca también ser un homenaje a Pablo Ascencio Solari, cuya vida fue trágicamente arrebatada la madrugada del 21 de septiembre del 2014. Este año se conmemoran 10 años desde su partida, y con este proyecto, queremos honrar su memoria y la de todos aquellos que, como su familia y amigos, han sufrido la irremediable pérdida de un ser querido. Es un tributo no solo a su vida y legado, sino también un recordatorio del dolor que se vive cuando la imprudencia y la falta de humanidad dejan un vacío irreparable en los corazones de quienes quedan atrás.

IDEA MATRIZ

Este proyecto de ley tiene como objetivo reforzar la seguridad vial mediante la ampliación de las responsabilidades y sanciones asociadas a la conducción bajo los efectos del alcohol, abarcando tanto al conductor como a los pasajeros y otros actores relevantes.

Se busca prohibir a las personas subirse a vehículos conducidos por personas en estado de ebriedad, otorgar facultades a estaciones de servicio para negarse a vender combustible a conductores evidentemente ebrios, y, establecer agravantes adicionales para aquellos conductores que, en estado de ebriedad, transporten pasajeros. Asimismo, se introduce una medida que

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-09-2024
08:30
VIRTUAL

prohíbe la compraventa, arrendamiento y comodato de vehículos motorizados a aquellas personas cuya licencia de conducir haya sido inhabilitada de por vida.

A través de estas medidas, el proyecto promueve una mayor conciencia y responsabilidad compartida en la prevención de accidentes y el resguardo de la integridad de todas las personas involucradas en el tránsito.

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia:

1) Agrégase un nuevo inciso tercero en el artículo 110:

"Se prohíbe a cualquier persona abordar un vehículo motorizado que no se dedique al transporte público de pasajeros y al transporte privado remunerado de pasajeros, cuyo conductor se encuentre en manifiesto estado de ebriedad."

2) Agrégase un nuevo inciso final en el artículo 193:

"Será circunstancia agravante de las sanciones establecidas en este artículo el hecho de que el conductor transporte uno o más pasajeros en el vehículo al momento de cometer la infracción."

3) Agrégase un nuevo inciso final en el artículo 196:

"Será circunstancia agravante de las sanciones establecidas en este artículo el hecho de que el conductor transporte uno o más pasajeros en el vehículo al momento de cometer la infracción."

4) Agrégase un nuevo artículo 196 bis, pasando el actual a ser 196 ter, y así sucesivamente, del siguiente tenor:

"El que, infringiendo la prohibición establecida en el inciso tercero del artículo 110, será sancionado con trabajos en favor de la comunidad y la asistencia a charlas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, y con pena de multa según la siguiente escala:

a) Si no se causaren lesiones: 1 - 6 UTM.

b) Si se causaren daños materiales o lesiones leves: 1 - 6 UTM.

OFICINA VIRTUAL
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-09-2024
08:30

c) Si se causaren lesiones menos graves: 3 - 7 UTM

d) Si se causaren lesiones graves: 3 - 7 UTM.

e) Si se causaren lesiones gravísimas o muerte: 5 - 11 UTM.

En caso de reincidencia por segunda vez, las multas impuestas podrán incrementarse hasta en un 50%. En una tercera reincidencia, se impondrá una multa adicional del 50% junto con la suspensión de la licencia de conducir por dos años."

5) Agrégase un nuevo número 8.- en el inciso primero del artículo 199, del siguiente tenor:

"8.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca una persona que tenga su licencia de conducir suspendida o inhabilitada de forma perpetua, o que se encuentre en manifiesto estado de ebriedad."

6) Agrégase el siguiente artículo 200 ter:

"Se faculta a las empresas que proveen combustible a negarse a realizar la venta y carga al público de combustible a los vehículos motorizados cuyo conductor se encuentre en evidente estado de ebriedad. Las estaciones de servicio deberán denunciar inmediatamente tal situación a Carabineros de Chile cuando hubieren hecho uso de la facultad otorgada en este artículo."

7) Agrégase un nuevo inciso final en el artículo 208:

"La pena de suspensión o inhabilidad perpetua para conducir vehículos motorizados traerá consigo, además, la prohibición de celebrar contratos de compraventa, arrendamiento o comodato de vehículos.""

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-09-2024
08:30
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DIEGO IBAÑEZ C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FELIPE CAMAÑO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS CUELLO P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FRANCISCA BELLO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAROLINA TELLO R.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANIELLA CICARDINI M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JUAN SANTANA C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JOSE MIGUEL CASTRO B.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ANDRES CELIS M.

