



UNIVERSIDAD
DE ATACAMA

Facultad Tecnológica Área De Administración y
Servicios

**EL MARCO JURÍDICO DE LA EBRIEDAD AL VOLANTE: RETOS Y
SOLUCIONES**

Trabajo de titulación presentado en conformidad a los requisitos para obtener el título de Técnico Universitario en Asistencia Judicial.

Docente Guía: Mg. José Luis Largo González

Scarleth Nayeli Cisternas Pérez

Branco Collao Gómez

VALLENAR, CHILE, 2023

Agradecimientos:

En primer lugar, agradezco a mi familia por haber sido mi apoyo y pilar fundamental en esta etapa. (Scarleth Cisternas)

A mi pareja Yovany por el amor y la comprensión durante este periodo, además de la ayuda y el apoyo incondicional durante estos dos años. (Scarleth Cisternas)

A los abogados Nelly González Silva y Manuel Araya Gómez por la vocación y por haber confiado siempre en mis capacidades. (Scarleth Cisternas)

A nuestro docente guía José Luis Largo, ya que gracias a su profesionalismo y exigencias logramos culminar esta etapa con éxito. (Scarleth Cisternas, Branco Collao)

A mi amigo Matías Vera, por su disposición a ayudar y aportar para la realización de este trabajo, y por el cariño y apoyo constante en este proceso. (Scarleth Cisternas.)

En primer lugar, agradezco a mi familia por apoyarme en todo lo que se me proponga, así como también en esta etapa. (Branco Collao)

A los abogados Nelly González y Manuel Araya por haber brindado todo su conocimiento y aplicación para mi desarrollo como estudiante de esta carrera, así como también por habernos acompañado en buenos momentos. (Branco Collao)

Y finalmente, a nuestro docente guía José Luis Largo, por darnos un impulso y motivación para orientarnos a poder culminar con esta etapa. (Branco Collao)

Índice

Agradecimientos:	1
Resumen	4
Abstract	5
Capítulo I. Marco introductorio.	6
Introducción	6
Hipótesis	8
Problemática	10
Capítulo II Marco Teórico	12
Ley N°18.290 y su título XVII de la conducción bajo la influencia del alcohol.	16
Acerca del delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol.....	20
Del título XVI de los procedimientos policiales y administrativos.	22
Del artículo 195 bis inciso primero acerca de la negativa injustificada.....	27
Del artículo 195 bis inciso segundo acerca de las lesiones comprendidas en el artículo 397 del Código Penal.....	28
Objetivo general:	31
Objetivos específicos:	31
Preguntas de investigación:	31
Capítulo III: Desarrollo del Estudio	32
Marco metodológico:.....	32
Expertos a entrevistar.....	32
Preguntas dirigidas a los expertos:.....	32
Entrevista acerca de la ley N.º 20. 770.Opiniones de expertos acerca de su eficacia y problemáticas presentes.	33
Análisis de resultados entrevista a expertos.....	37
Capítulo IV: Conclusiones y aportes o sugerencias.	38
Pregunta N° 1: ¿Cuál es la eficacia de las leyes y medidas actuales en Chile en relación a los accidentes de tránsito producidos por conductores ebrios?.....	38
Pregunta N° 2: ¿Cuáles son los factores subyacentes que motivan a las personas a conducir en estado de ebriedad en Chile?.....	39
Pregunta N°3: ¿Cuáles son las deficiencias en la aplicación de la ley que produce que las condenas no se consideren efectivas por parte de quienes se han visto afectados por conductores ebrios?.....	40
Identificar las diversas problemáticas en la aplicación e interpretación de las reformas que implementa la ley N° 20.770 acerca de los delitos de conducción en estado de ebriedad...	41

1°. - Determinar las causales que generan problemáticas al momento de la aplicación del artículo 196 bis de la ley 18.290 y la determinación de las penas.	41
2°. - Diagnosticar las medidas tomadas por las instituciones al momento de afrontar escenarios en donde el delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra presente.	42
3°. - Correlacionar factores que podrían influir en la reincidencia del delito de manejo de estado de ebriedad por los conductores.	43
Bibliografía	49

Resumen

Mediante el presente proyecto se buscó identificar diversas problemáticas en la aplicación de la ley N° 20.770 “Ley Emilia” creada en Chile el año 2014 que modifica la ley de tránsito N° 18.290, principalmente en lo que respecta a sanciones y procedimientos por parte de las autoridades, y de los órganos jurisdiccionales encargados de la aplicación de condenas al delito de conducción en estado de ebriedad. Según lo investigado durante la realización de este proyecto, los principales problemas y dificultades que enfrentan para la correcta aplicación de la norma son mala interpretación de la misma, poca educación vial y responsabilidad de los conductores, además de la falta de personal capacitado para llevar a cabo las fiscalizaciones correspondientes.

El objetivo de esta investigación fue visualizar las causas que generan problemas al aplicar los artículos que hablan sobre la causal de atenuación y agravación del delito prevista en el código penal. Así como estudiar las medidas que toman las autoridades frente al escenario donde el alcohol y las drogas están presentes en los accidentes y, por último, determinar cuáles son los posibles factores por los que la sociedad comete este delito de manera reiterada, entre otros problemas presentes en la reforma de la ley de tránsito. A través de la metodología cualitativa, utilizando como herramienta principal una entrevista que incluyó tres preguntas dirigidas a dos expertos, donde sus opiniones respecto a la ley y su finalidad dieron como resultado 15 términos significativos, considerando a tres de estos como los que mejor interpretan los principales factores que llevan a la sociedad a perpetrar este delito. Estos términos son; ebriedad, sanciones, accidentes.

Por medio de estos resultados, queda demostrado que las opiniones de los expertos fueron de gran importancia para lograr dar cumplimiento al objetivo de este proyecto de título. Para dar término, se pudo analizar que el proyecto cumplió con los objetivos planteados, por lo que los resultados fueron exitosos, y que la ley en sí cumple su función, pero se podrían aplicar mejoras en lo que respecta a su interpretación y aplicación.

Abstract

Through this project, we sought to identify various problems in the application of Law No. 20,770 “Ley Emilia created in Chile in 2014 that modifies traffic law No. 18,290, mainly with regard to sanctions and procedures by the authorities, and the jurisdictional bodies in charge of enforcing sentences for the crime of driving while intoxicated. As investigated during the completion of this Project, the main problems and difficulties faced in the correct application of the standard are misinterpretation of it, little road education and driver responsibility, in addition to the lack of trained personnel to carry out the corresponding inspections.

The objective of this research was to visualize the causes that generate problems when applying the articles that speak about the cause of attenuation and aggravation of the crime provided in the penal code. As well as to study the measures taken by the authorities in the scenario where alcohol and drugs are present in accidents and, finally, to determine what are the possible factors why society commits this crime repeatedly, among other problems present in the reform of the traffic law. Through qualitative methodology, using as main tool an interview that included three questions addressed to two experts, where their opinions regarding the law and its purpose resulted in 15 significant terms, considering three of these as the ones that best interpret the main factors that lead society to perpetrate this crime. These terms are; drunkenness, sanctions, accidents.

Through these results, it is demonstrated that the opinions of the experts were of great importance in achieving the objective of this title project. It was possible to analyze that the project met the stated objectives, so the results were successful, but improvements could be made regarding its interpretation and application.

Keywords: Drunkenness-Law-Drivers-Procedures-Application-Difficulties-Sanctions

Capítulo I. Marco introductorio.

Introducción

Este proyecto tiene como objetivo investigar acerca de la ley N°20.770 “Ley Emilia”, de manera fundamental lo que se indica en el art 196 bis que modifica la ley de tránsito N° 18.290 normas especiales para determinar la pena del delito de manejo en estado de ebriedad, en los casos en donde este causara daños irreversibles como el fallecimiento de una persona o cualquiera de los señalados en el art 391 N°1 del Código Penal, esta ley busca crear un ambiente más seguro para conductores, peatones y todo aquel que utilice medios de transporte. No obstante, a pesar de sus nobles objetivos que para los afectados y familias de las víctimas son primordiales para obtener justicia, se ha planteado la incertidumbre sobre si la "Ley Emilia" ha logrado cumplir plenamente con sus propósitos o si presenta falencias en su implementación y efectividad.

Esta investigación se adentra en el estudio intensivo de la "Ley Emilia" y su repercusión en la seguridad vial en Chile, se propone analizar a fondo las posibles falencias que puedan existir en esta legislación, evaluando su implementación práctica y sus efectos en el terreno.

A través de un estudio riguroso llevado a cabo mediante la metodología cualitativa, el uso de plataformas digitales, utilizando los medios de comunicación como una de las fuentes de nuestro marco teórico, además de la recopilación de información de instituciones como fiscalía, tribunales, Policía de investigaciones etcétera, por medio de todas estos mecanismos se buscará identificar las áreas donde esta ley podría no estar cumpliendo con sus objetivos y las razones subyacentes detrás de estas posibles deficiencias, por ejemplo la inadecuada implementación al momento de aplicar el numeral 2 del 196 bis de la actual ley de tránsito, de igual forma se analizara la aplicación de atenuantes y agravantes dispuestos en los artículos 72, 73 y 103 del

Código Penal, las atenuantes que dan paso a la rebaja de condenas haciendo énfasis en el propósito de la ley y la poca jurisdicción al momento de dictar esta medida.

El fin de este análisis es proporcionar una perspectiva general de la "Ley Emilia", no solo destacando sus aspectos positivos que según lo que señala el senador por la región de la Araucanía en una entrevista el día 19 de septiembre del 2014 don Alberto Espina señala que La ley Emilia es *“una legislación dura pero justa”*, sino que también estudiar acerca de sus limitaciones. Al hacerlo, esperamos contribuir a un debate informado y constructivo sobre cómo mejorar esta legislación y, en última instancia, fortalecer la seguridad vial en Chile.

Por contraparte, la Señora Mónica González: madre de Osvaldo, de 18 años, atropellado por un conductor ebrio cuando regresaba a casa como peatón después de la fiesta de “mechoneo” en la universidad en donde estudiaba la carrera de derecho indica que *“En Chile, hay una tolerancia injustificada para este delito, lo que se grafica entre otras cosas en las penas irrisorias para castigarlo. Endurecerlas no sirve si los organismos encargados de investigar lo hacen deficientemente, como ocurrió en este caso”*.

Esto brinda una idea de la ambigüedad imperante respecto a la aplicación de la norma respectiva que es la base del problema investigativo que se pretende, toda vez que la comprensión del mismo y su aplicación es de absoluta pertinencia con la carrera de Asistencia Judicial, al estar ligado de manera directa a la malla curricular que imparte la Universidad de Atacama.

Hipótesis

En la actualidad a pesar de ser una legislación destinada a mejorar la seguridad vial y proteger a los usuarios, conductores y peatones, la 'Ley Emilia' presenta falencias en su implementación y efectividad. Estas falencias pueden deberse a las fallas en los procesos llevados a cabo por los tribunales, la insuficiente educación y concienciación pública, así como a la necesidad de una mayor supervisión y aplicación de las sanciones establecidas en la ley por parte de fiscales, jueces y autoridades, falta de realización de evaluaciones psicológicas para determinar problemas de alcoholismo en los conductores y la flexibilidad en las sanciones y condenas.

Si se habla de la incorrecta puesta en práctica del numeral 2° del 196 bis de la actual ley de tránsito y si además se considera la literalidad, es posible sostener que la interpretación taxativa de la norma acarrea que la concurrencia de una o más atenuantes y ninguna agravante solo persiga un efecto benéfico para el inculpado en caso de que este practique el manejo en estado de ebriedad que cause la muerte, pero no en caso de que el resultado perjudicial sea el de lesiones gravísimas.

De igual manera de acuerdo con lo que señala el encabezado del artículo 196 bis de la Ley de Tránsito dispone que, ***“con el fin de determinar la pena aplicable al manejo en estado de ebriedad que provoca la muerte, o bien, lesiones gravísimas a otra persona, el tribunal respectivo no tomará en cuenta lo que disponen los artículos 67, 68 y 68 bis del Código Penal”***.

Se debe recordar que estos últimos lineamientos jurídicos establecen normas generales respecto de la aprobación de circunstancias modificatorias de la responsabilidad penal, ya sea atenuantes o agravantes. Y que el hecho de excluir su aplicación implica la consagración de un ***“contexto rígido”*** para la determinación de la pena a imponer, cuestión que además se ha ido extendiendo a otro grupo de delitos

Es necesario tomar en consideración que las diversas leyes que se han destinado, con posterioridad a la Ley N.º 20.770, para encarecidamente otorgar marcos rígidos

para el establecimiento de la pena, no se caracterizan precisamente por su uniformidad. En consecuencia, a pesar de que todas ellas limitan el margen de libertad que tiene el juez y excluyen la aplicación de las reglas generales acerca de la consideración de circunstancias modificatorias, lo hacen en cada caso con ciertas particularidades, que impiden hablar de un solo sistema sólido de imposición del castigo aplicable.

En los que respecta a la rebaja de condenas, de acuerdo con lo indicado acerca del manejo en estado de ebriedad que acarrea la muerte o lesiones gravísimas de otra persona se encuentra conminado con una pena corporal, con una multa, con el comiso del vehículo con el que se cometió el delito, así como con una inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica. Justamente en relación con esta última sanción, surge la duda respecto de si resulta aplicable la regla que impide rebajar la pena, contenida en el artículo 196 bis de la Ley de Tránsito. Según lo ya señalado, el encabezado del artículo 196 bis de la ley 18.290 establece que, para efectos de determinar la pena a imponer, tratándose del manejo en estado de ebriedad que provoca la muerte o lesiones gravísimas, ***“el tribunal no tomará en consideración lo dispuesto en los artículos 67, 68 y 68 bis del Código Penal”***. Como se percibe, el artículo 196 bis de la ley no hace referencia alguna al artículo 65 del Código Penal, razón por lo que no se visualizan razones que apunten a descartar la rebaja de pena allí observada para el caso de que suceda una pena indivisible.

Problemática

En Chile a partir del 14 de septiembre del año 2014 entra en vigencia la Ley N° 20.770 mejor conocida como “LEY EMILIA”, creada a partir de un accidente de tránsito causado por un conductor en estado de ebriedad en donde lamentablemente perdió la vida la menor de 9 meses, la promulgación de esta norma tiene como finalidad modificar las actuaciones de la Ley de Tránsito N° 18.290 estableciendo sanciones más duras en contra de quienes cometan el delito de manejo en estado de ebriedad. No solo se ha modificado a través de la ley Emilia, sino que también se ha modificado las situaciones de agravantes y atenuantes lo que ha implicado que normas del Código Penal también intervenga en la aplicación de la ley, principalmente los artículos 196 y 196 bis.

En los últimos 10 años, la causa “Alcohol en el conductor” se ha posicionado en el cuarto lugar de los fallecidos por siniestros de tránsito, manteniendo la misma posición el año 2022. Según CONACET (Comisión Nacional De Seguridad De Tránsito), hasta el año 2022 se produjeron en el país 86.050 siniestros de tránsito, dejando como consecuencia 1.745 fallecidos y 52.590 lesionados (8.536 graves, 4.141 menos graves y 39.913 leves); de éstos, 9.081 (10,6% del total) siniestros de tránsito con 113 (6,5% del total) fallecidos y 7.636 (14,5% del total) lesionados (1.152 graves, 697 menos graves y 5.787 leves) fueron atribuidos a la presencia de alcohol que además presentó un aumento del 15,8% en los siniestros de tránsito, un 121,6% en las personas fallecidas y un 13,4% en el total de lesionados.

A partir de esto son diversas las problemáticas que se han presentado al momento de la aplicación de la norma a los autores de este delito, principalmente en las situaciones en donde se ha provocado la muerte o lesiones de alta gravedad, estas instancias que causan que la sociedad no considere cien por ciento efectiva la ley se deben a que como se ha investigado la interpretación de la norma es uno de los puntos más importantes, seguido a esto la falta de personal para las fiscalizaciones además de los conductores irresponsables y la negativa que estos presentan al momento de querer

realizar el procedimiento correspondiente y por sobre todo la falta de conciencia y educación vial.

Capítulo II Marco Teórico

La necesidad de regular el manejo en estado de ebriedad con resultado de muertes o lesiones graves parece ser una constante en variadas legislaciones, con importantes diferencias en diversas materias como lo son la cuantía de la pena, la forma y técnica de legislar el delito. El principal enfoque de la ley N° 20.770 y dentro de los principales objetivos de esta ley está la implementación de modificaciones en relación a las penas, así como se dispone a continuación:

“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, mediante el aumento del rango de la pena asignada al delito cuando la víctima queda demente, inútil para el trabajo, impotente, impedida de algún miembro importante o notablemente deforme o se causa la muerte de una o más personas, de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, esto es, de 3 años 1 día a 10 años, manteniendo las penas accesorias de multa de 8 a 20 Unidades Tributarias Mensuales (UTM) y la inhabilitación perpetua para conducir vehículos.” (BCN, 2014)

Si se habla de las modificaciones implementadas en la norma chilena respecto a tales circunstancias según Carlos Calfiao Luna, estudiante de la facultad de Derecho de la Universidad de Chile, se puede decir que: *“En el caso de las lesiones del artículo 397 N°1 del Código Penal, la Ley Emilia establece como pena las de presidio menor en su grado máximo. Vemos, en primera instancia, una diferencia en la forma en cómo se regula este tipo, dado que el antiguo artículo 196 se remitía directamente a las penas del artículo 490 N.º 2 del Código Penal para regular esta materia...”*, *“En el caso en que el manejo en estado de ebriedad produzca la muerte de la víctima, la antigua Ley de Tránsito antes de la Ley Emilia establecía una pena de un solo grado, constituida por la reclusión menor en su grado máximo. La Ley Emilia en cambio, establece una*

pena constituida en dos grados, cuya extensión será la de reclusión menor en su grado máximo a reclusión mayor en su grado mínimo...” (LUNA, 2017, pág. 14)

En relación a las modificaciones implementadas en cuanto a la determinación de las penas este establece que *“Probablemente este apartado es aquel que genera mayor controversia...”* Además, hace reflexión acerca de la eliminación de la aplicación de los artículos 67, 68 y 68 bis del Código Penal chileno en caso de delito de manejo en estado de ebriedad, Ya que, para él, *“los artículos en cuestión representan diversas reglas que orientan al tribunal a la hora de determinar una pena. Estas normas explican dentro del escaso margen que tienen los jueces para determinar la pena, como deben acotarse y calcularse estas últimas en caso que la pena sea de uno o más grados. Estas normas representan una verdadera garantía para el imputado dado que aseguran que independiente del mal causado, existan una serie de normas establecidas, de manera escrita y previa a su condenan que regularan la forma en como ésta será calculada y que, a la vez, se mantendrá bajo condiciones de igualdad para la población.”* (LUNA, 2017, pág. 15)

Los artículos a los cuales el autor hace referencia disponen lo siguiente:

“ART. 67. Cuando la pena señalada al delito es un grado de una divisible y no concurren circunstancias atenuantes ni agravantes en el hecho, el tribunal puede recorrer toda su extensión al aplicarla.

Si concurre sólo una circunstancia atenuante o sólo una agravante, la aplicará en el primer caso en su mínimo y en el segundo en su máximo...

Siendo dos o más las circunstancias atenuantes y no habiendo ninguna agravante, podrá el tribunal imponer la inferior en uno o dos grados, según sea el número y entidad de dichas circunstancias.

Si hay dos o más circunstancias agravantes y ninguna atenuante, puede aplicar la pena superior en un grado.

En el caso de concurrir circunstancias atenuantes y agravantes, se hará su compensación racional para la aplicación de la pena, graduando el valor de unas y otras.

ART. 68. Cuando la pena señalada por la ley consta de dos o más grados, bien sea que los formen una o dos penas indivisibles y uno o más grados de otra divisible, o diversos grados de penas divisibles, el tribunal al aplicarla podrá recorrer toda su extensión, si no concurren en el hecho circunstancias atenuantes ni agravantes.

Habiendo una sola circunstancia atenuante o una sola circunstancia agravante, no aplicará en el primer caso el grado máximo ni en el segundo el mínimo.

Si son dos o más las circunstancias atenuantes y no hay ninguna agravante, el tribunal podrá imponer la pena inferior en uno, dos o tres grados al mínimo de los señalados por la ley, según sea el número y entidad de dichas circunstancias.

Cuando, no concurriendo circunstancias atenuantes, hay dos o más agravantes, podrá imponer la inmediatamente superior en grado al máximo de los designados por la ley.

Concurriendo circunstancias atenuantes y agravantes, se observará lo prescrito en los artículos anteriores para casos análogos.

ART. 68 BIS. Sin perjuicio de lo dispuesto en los cuatro artículos anteriores, cuando sólo concorra una atenuante muy calificada el Tribunal podrá imponer la pena inferior en un grado al mínimo de la señalada al delito.” (Penal, 1874)

Ahora si bien este autor nos señala la relevancia de los artículos anteriormente mencionados, es indispensable señalar su opinión acerca del artículo 196 bis de la llamada Ley Emilia ya que este es uno de los principales puntos de regulación del delito de conducción en estado de ebriedad, es por esto que se desglosa lo dispuesto en este artículo mencionando lo siguiente:

“...desglosaremos las diversas situaciones que este plantea: -En caso de lesiones graves, la Ley de Tránsito se remite directamente al artículo 490 N°2 del CP, en vez de regular dicho tipo por sí mismo. Este artículo, abriendo el título referente a los cuasidelitos, establece que en caso de ejecutar un hecho con “imprudencia temeraria” pero sin ser este un delito doloso, será penado con reclusión o relegación menores en su grado mínimo o multa de 11 a 20 UTM, o sea un marco penal constituido en este caso por un solo grado.”

“En consideración al manejo en estado de ebriedad, tenemos una serie de situaciones a analizar: Primero, si manejando en estado de ebriedad se produjesen las lesiones del artículo 397 N°1 o la muerte, se impondrá la pena de reclusión menor en su grado máximo. Lo particularmente interesante de este caso, es que la Ley de Tránsito iguala las lesiones del artículo 397 N°1 con la muerte.”, como análisis final de estos puntos Luna indica que “...lo que especifica la ley de tránsito son dos puntos que mencionare a modo de conclusión: 1- En caso de manejo en estado de ebriedad, se igualaran las lesiones del 397 N°1 al caso de la muerte, en el sentido que se impondrá el mismo marco de penas. Lógica que, en una descripción más racional, no es compartida por nuestro Código Penal manteniendo tratamientos distintos a ambos delitos y, por consiguiente, marcos penales distintos, que, aunque coinciden en su mínimo - presidio mayor en su grado mínimo nuestro legislador estimo que en caso de la muerte, este puede llegar a un grado superior, o sea, presidio mayor en su grado medio, caso 10 que no se corresponde con el del tipo del art 397 N°1. 2- El espacio del marco penal utilizado por la Ley de Tránsito para regular el caso de muerte producida por manejo en estado de ebriedad corresponde al escalafón inmediatamente anterior que aquel del homicidio simple. Lo que a mi parecer resulta congruente dado que imposibilita el hecho de que una muerte generada por manejo en estado de ebriedad produzca una mayor pena que un homicidio doloso simple, esto por supuesto sin considerar las otras circunstancias tanto atenuantes como agravantes que puedan modificar dicha situación.” (LUNA, 2017, pág. 9)

En conclusión, este autor menciona que “...el manejo en estado de ebriedad se entiende por la mayoría de la doctrina como un delito de peligro abstracto, en este sentido la regulación de la ley 20.770 parece defectuosa en variados puntos. Incluso omitiendo los variados problemas propios de los delitos de peligro abstracto, los cuales, por ejemplo, presentaría una discordancia con el principio de lesividad, la técnica legislativa de regular el manejo en estado de ebriedad como un delito de peligro abstracto para posteriormente aplicar una hipótesis agravada en caso de que se produzca un determinado resultado muerte o lesiones graves genera una serie de problemática particularmente en aquello referente a la forma de apreciar la culpabilidad y la proporcionalidad, que, como argumentaremos más tarde, tendrán directa relación la una con la otra. En términos de culpabilidad, las escasas de herramientas para la determinación de la misma y a la vez la técnica legislativa con la que se regula este tipo penal, genera una serie de problemas que traen aparejadas situaciones no deseadas por el legislador” (LUNA, 2017, pág. 20)

Ley N°18.290 y su título XVII de la conducción bajo la influencia del alcohol.

Para Sebastián Gramsch Silva y José Tomas Rosas Lira, “Es menester exponer también el artículo 196 ter de la Ley N°18.290 o Ley de Tránsito, cuya redacción actual es producto de la modificación realizada a través de la Ley N°20.770 que modifica la Ley de Tránsito en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad (conocida como Ley Emilia). Lo que se establece en el artículo 196 ter es lo siguiente: “Respecto del delito previsto en el inciso tercero del artículo 196, será aplicable lo previsto en la ley N°18.216, conforme a las reglas generales. Sin embargo, la ejecución de la respectiva pena sustitutiva quedará en suspenso por un año, tiempo durante el cual el condenado deberá cumplir en forma efectiva la pena privativa de libertad a la que fuere condenado, Con todo, no se aplicará en estas situaciones lo dispuesto en el artículo 38 de dicha ley y en ningún caso la sustitución de la pena privativa de libertad implicará la sustitución o suspensión del cumplimiento de las multas, comiso e inhabilitaciones impuestas.” Bajo el punto de vista de ambos acerca de este artículo establecen que “Como se puede observar, el artículo 196 ter de la Ley N°18.290 no impide la aplicación de una pena sustitutiva en los casos de los delitos específicos sobre los

cuales se refiere, sino que más bien la suspende por el periodo de un año antes de poder iniciar el cumplimiento en el sistema abierto.” (ROSAS & GRAMCSH, 2020, págs. 21-22)

Cabe señalar que como conclusión ambos aludieron a que *“Gran parte de la ciudadanía y del mundo jurídico se cuestiona por qué existen normas de carácter legal que no se aplican según un tenor literal que parece claro, en especial cuando son leyes de gran impacto mediático como es el caso de la Ley Emilia. El sentido común del ciudadano lego experimenta una desconfianza frente al ordenamiento jurídico ante situaciones como esta, ya que fenómenos altamente técnicos y específicos como los comentados son muy difíciles de clarificar para la gente que no tiene roce alguno con el mundo jurídico. Así, el derecho parece estar nuevamente un paso atrás de la realidad, al verificarse este desajuste entre la norma y su aplicación práctica.” (ROSAS & GRAMCSH, 2020, pág. 87)*

Si bien lo anterior se basa en las modificaciones y ciertas deficiencias en la ley para Jean Pierre Matus Acuña Profesor Titular de Derecho Penal de las Universidades de Chile y Finis Terrae: *“El problema es que, en concreto, la aplicación a los hechos de las disposiciones de la Ley de Tránsito, del Código penal, en relación con las circunstancias atenuantes concurrentes, y de la Ley N.º 18.216, sobre penas sustitutivas, tiende a producir efectos prácticos que desdibujan las diferenciaciones que, en abstracto pretende hacer la legislación.” y también dispone que “Así, además de perderse la diferenciación entre los cuasidelitos comunes y la conducción en estado de ebriedad, las penas impuestas en este caso —y en muchos otros similares, como el de un conocido futbolista— tienden, en los hechos, a eliminar el carácter penal de las sanciones, asemejándolas demasiado a las impuestas por los Juzgados de Policía Local respecto de la reiteración de infracciones de tránsito graves.” (MATUS ACUÑA, 2017, pág. 2)*

Además, también señala que *“En general, estos cambios no difieren de las líneas comunes del Derecho comparado, existiendo únicamente diferencias de matices, siendo los más importantes, a mi juicio, que no se recoge la pena de comiso o inmovilización del vehículo empleado y que no se sanciona de manera independiente*

la fuga o negativa a realizarse el test de alcoholemia.” Por lo que “si ya sabemos que existe un riesgo previsible y evitable de causar muertes y lesiones graves cuando se conduce un vehículo en estado de ebriedad, parece razonable imponer al que pone el riesgo y causa el resultado que se pretende prevenir penas similares a las que se imponen a quien voluntariamente causa tales resultados. Y, además, si no se castiga independientemente la fuga o la negativa a someterse a un examen de alcoholemia, cuyos resultados son la base para sancionar por estos delitos, entonces se le envía a la población el mensaje de que lo mejor que pueden hacer es huir del lugar del accidente pues, en caso de ser sorprendido después de los hechos, lo más probable es que sólo se le impongan las penas más benignas de los cuasidelitos por falta de prueba del estado de ebriedad.” (MATUS ACUÑA, 2017, págs. 9-10).

Ahora si se comenta acerca de la intención y de la responsabilidad del autor del delito Matus destaca que *“Al respecto, y desde el punto de vista doctrinario, podríamos discutir largo y tendido acerca de la naturaleza intencional, temeraria, negligente o inconsciente del estado mental de quien conduce en estado de ebriedad. Y algunos hasta podríamos concordar en que el caso es más cercano al actuar con dolo eventual que a un simple cuasidelito, sobre todo cuando la ebriedad lleva a cometer tan graves infracciones como subirse a las veredas donde hay personas, estrellarse contra viviendas o ingresar en sentido contrario al tráfico en una autopista.”* En virtud de lo señalado concluye que *“esta última observación es la que constituye la mayor debilidad teórica de la propuesta de dejar los casos más graves entregados exclusivamente a la labor jurisprudencial, pues aunque es efectivo que la gravedad abstracta de las penas propuestas, incluso en el nuevo caso calificado, no supera la del homicidio, y se respeta en cierta forma con ello la proporcionalidad al no imponer a un hecho involuntario o imprudente (o gravemente imprudente) que causa una muerte la misma pena que se impondría a quien la causa voluntaria o dolosamente, en concreto, el Proyecto sanciona más gravemente estos hechos que el homicidio simple doloso.”* (MATUS ACUÑA, 2017, págs. 10-11)

Si se hace presente la reincidencia del delito de manejo en estado de ebriedad de acuerdo a lo señalado por Manuel Socias Reyes que argumenta lo siguiente *“Aplicando*

lo expuesto al número 1 del artículo 196, tendríamos entonces que más bien se trataría de un delito de reincidencia específica, considerando que se trataría solo de delitos que atenten contra la integridad física o la vida...” Lo que hace alusión a “...que, de acuerdo al tenor literal del artículo en cuestión, este delito calificado por la reincidencia de su autor, solo se aplica cuando el propio autor del mismo ha intervenido en un accidente que produjo las lesiones incluidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte” (Socias, 2016, pág. 151)

Para Herrera Ramos estudiante de economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile la Ley Emilia pretende obtener efectos disuasorios ya que *“El primer canal por el que puede operar la Ley Emilia es a través de disminuir la probabilidad de que el individuo elija beber alcohol y conducir simultáneamente, es decir, tiene un efecto disuasorio.”* Ya que, *“En este contexto, la pena de cárcel o algún tipo de encarcelamiento tiene tanto un efecto disuasorio en el criminal a volver a realizar el crimen, como un efecto prohibitivo pues simplemente el victimario no puede realizarlo durante su tiempo de encarcelamiento.”* Y además destaca que *“con su implementación aumenta el costo de conducir con alcohol, pues es más probable que Carabineros de Chile fiscalice para que la nueva ley se cumpla. El impacto de este tipo de leyes sobre el consumo de alcohol es ambiguo, ya que hay dos efectos que tienen signos contrarios. Primero, el individuo que bebe alcohol y decide no conducir puede aumentar su consumo de alcohol, dado que no tiene que enfrentar el riesgo de ser arrestado. Segundo, el individuo puede optar por disminuir su consumo de alcohol debido a la nueva ley, pero aún conducir. Este punto es interesante, pues hace necesario el análisis según el tipo de conductor y su preferencia por el consumo de alcohol. Esto lo analizo con las pruebas de alcoholemia según el sexo, edad y nivel de alcohol de cada individuo.”* (Herrera, 2018, págs. 9-10).

Es de conocimiento que la responsabilidad civil puede definirse como una obligación de reparar los daños y perjuicios causados hacia las personas, en nuestra legislación en materia penal existen normas las cuales regulan esta obligación *las cuales serán mencionadas a continuación.*

Acerca del delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol.

Pasando ahora con un aspecto importante con lo que respecta al manejo en estado de ebriedad, y de la cual es algo indispensable en este tipo de regulaciones, es sobre la prueba de alcohol en la sangre, o comúnmente llamado “test de alcoholemia”.

Para el autor Diego Falcone Salas, Profesor de Derecho Penal y Derecho Procesal Penal de la Universidad Andrés Bello de Viña del Mar, hace énfasis a la Ley N.º 20.770, mencionando que *“...a pesar que la intención primitiva de legislar en la materia, como resulta de público conocimiento, tuvo por cometido el punir de forma más severa los comportamientos que el epígrafe reproducido indica, el resultado final de esta labor es de más amplios márgenes, estableciendo modificaciones que no sólo apuntan a la finalidad señalada, sino también a otras tantas.”* (Falcone, 2015, pág. 5)

El punto a considerar que recalca el autor con respecto a dicha de ley es *“Una de ellas es la creación de un nuevo delito, consistente en la negativa del conductor a someterse a las pruebas respiratorias u otros exámenes científicos destinados a establecer la presencia de alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.”* (Falcone, 2015, pág. 5)

Para esto, el autor toma como referencia de esta problemática a la antigua Ley N° 17.105 de alcoholes de 1969, haciendo referencia a los siguientes artículos de los cuales actualmente se encuentran derogados desde 2004:

“ART. 120. Sin perjuicio de lo que se dispone en el artículo 122, las autoridades policiales podrán someter a una prueba respiratoria destinada a determinar la presencia de alcohol en la sangre o en el organismo, a toda persona que conduzca o se apreste a conducir un vehículo en un lugar público. Si la prueba respiratoria resulta positiva e indica que dicha persona se encuentra bajo la influencia del alcohol, los funcionarios policiales podrán prohibirle la conducción por el tiempo que fuere necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de tres horas a partir de la constatación, salvo cuando, por haber incurrido en el delito previsto en el artículo siguiente, el conductor deba ser detenido. Durante ese término, el afectado deberá permanecer bajo la vigilancia policial, para cuyo efecto podrá ser conducido a las

Comisarías o Retenes respectivos, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo fijado o señale a otra persona que, bajo su responsabilidad, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo, con la condición de no tomar parte en ella. ART. 121. Todo maquinista de embarcación y ferrocarriles, como asimismo todo conductor de vehículos motorizados o a tracción animal, guarda-frenos o cambiador que se desempeñe en estado de ebriedad, será castigado con presidio menor en su grado mínimo y multa de medio a dos sueldos vitales, aunque no cause daño alguno, o sólo cause daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días. Si, a consecuencia de desempeñarse en estado de embriaguez, se causaren lesiones menos graves o graves a una o más personas, los individuos señalados en el inciso precedente serán castigados con presidio menor en su grado medio y multa de uno a tres sueldos vitales. Si resultare la muerte de una o más personas, se impondrá al culpable las penas de presidio menor en su grado máximo y multa de dos a cuatro sueldos vitales. Se entenderá que hay desempeño en estado de ebriedad aun respecto de los que, encontrándose ebrios, fueren sorprendidos en circunstancias que hagan presumir que se aprestan a actuar en ese estado, o que acaban de hacerlo.”

Para el autor, el Artículo 121 “*Tipificaba el delito de conducción en estado de ebriedad*”, mientras que el Artículo 120 “*Facultaba a las autoridades policiales para someter a una prueba respiratoria, destinada a determinar la presencia de alcohol en la sangre o en el organismo, a toda persona que condujera o se aprestara a conducir un vehículo en un lugar público. Partiendo de la base que el sujeto se sometiera a dicha prueba, y que ella resultara positiva, se presentaban dos alternativas: i) Que el sujeto sólo estuviese bajo la influencia del alcohol lo que, a la época, era penalmente irrelevante; ii) Que el sujeto estuviese en estado de ebriedad lo que implicaba, por lo pronto, que debía ser detenido por el delito respectivo. Sólo en esta última situación, los funcionarios de Carabineros o de Investigaciones debían tomar las medidas inmediatas para someter al detenido a un examen científico, tendiente a determinar la dosificación del alcohol en la sangre o en el organismo. Dicho examen debía verificarse en un laboratorio especializado, dependiente del Servicio Médico Legal o en*

establecimientos médicos con la supervigilancia de aquél.” (FALCONE, 2015, páginas 4 y 5)

Del título XVI de los procedimientos policiales y administrativos.

El autor, para complementar lo ya antes mencionado, cita a los siguientes artículos de la Ley N.º 18.290 de tránsito:

“Art. 189. Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia del alcohol en el organismo.

Art. 190. El conductor o peatón que haya tenido intervención en un accidente de tránsito del que resulten lesiones o muerte, será sometido a un examen de alcoholemia. Si sólo resultaren daños, Carabineros podrá someterlo a dicho examen. Los funcionarios de Carabineros llevarán inmediatamente al conductor o peatón a los Servicios de Asistencia Pública, Hospitalarios o Postas de Primeros Auxilios de los Servicios de Salud, donde se le extraerá sangre para efectuar el análisis correspondiente”

El autor detalla que *“Se aprecia que nuestro ordenamiento jurídico, tradicionalmente, ha distinguido entre “pruebas” y “exámenes” aptos para detectar y medir la concentración de alcohol en el organismo del sujeto.”* (Falcone, 2015, pág. 6)

Siguiendo con un nuevo punto, en este caso a las modificaciones en la materia, el autor también agrega de ejemplo la 19.495, que es la que modificó la ley de tránsito N.º 18.290 en lo relativo a la obtención de la licencia de conducir, en la cual *“...en este punto, fundamentalmente dispuso que las pruebas y exámenes señalados, respectivamente, en los artículos 189 y 190 LT., también serían procedentes para detectar la presencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.”* (Falcone, 2015, pág. 6)

El autor argumenta que esta Ley *“...confundió los términos que siempre se habían empleado, estableciendo que Carabineros podría practicar exámenes de detección, en los casos de los artículos 189 inciso 2º (referente a quien se apreste a*

conducir sin estar en plenitud de facultades para ello) y 190 (referente al conductor y el peatón que hayan participado en un accidente de tránsito con resultado de lesiones o muerte). Con ello, se tornó difusa la distinción antes señalada entre “pruebas” y “exámenes””. (FALCONE, 2015, pág. 6)

Nuevamente usa de ejemplo otra Ley, la cual es la Ley 19.925 sobre expendio y consumo de bebidas alcohólicas, considerando que dicha ley “...acertadamente vino a corregir el defecto. Esto en virtud de la incorporación del artículo 115 A inciso 3° LT., en que se estableció, de manera general, que el estado de ebriedad o la influencia del alcohol podían ser probados, entre otros medios, por el nivel de alcohol presente en el flujo sanguíneo que conste en el “informe de alcoholemia” o en el “resultado de la prueba respiratoria practicada por Carabineros”. También, por la agregación al artículo 189 de los incisos 3° a 6°. En síntesis, se extrae de ellos que Carabineros realiza la “prueba” de detección y, cuando su resultado es la constatación preliminar del estado de ebriedad, el sujeto debe ser conducido a un hospital para la práctica de los “exámenes” a que se refiere el artículo 190. La corrección puede observarse, asimismo, cuando distingue entre “prueba respiratoria (u otra) practicada por Carabineros” y “alcoholemia”, en caso de accidentes de los que resulten lesiones o muerte, en el artículo 190.” (Falcone, 2015, págs. 6-7)

Sin embargo, el autor también señala que “El legislador olvidó, en cambio, corregir el artículo 189 inciso 2°, que, por consiguiente, continuó con su equivocada referencia a los exámenes que puede realizar Carabineros. Ésta subsiste, reubicada, hasta hoy.” (Falcone, 2015, pág. 7)

También señala que “El texto de la Ley N° 18.290, fue refundido, coordinado y sistematizado como Decreto con fuerza de ley N° 1. Debido a ello, el contenido de los artículos 189 y 190 se desplazó, respectivamente, a los artículos 182 y 183. Éstos, con algunas modificaciones posteriores, permanecen hasta la actualidad.” (Falcone, 2015, pág. 7)

Pasando a un nuevo punto sobre la detección de alcohol y drogas, el autor señala que “De la tradición legislativa en esta materia, se desprende una distinción aplicable hasta hoy, entre pruebas de detección y exámenes científicos.”

Seguido de eso, *“Las pruebas de detección son aplicadas directamente por funcionarios de Carabineros, deseablemente in situ, y por lo general son respiratorias. Los exámenes no se practican por Carabineros, sino por profesionales que se desempeñan en el área de la salud y, por lo tanto, es necesario conducir al sujeto a un establecimiento de salud habilitado por el Servicio Médico Legal, donde se extraerá una muestra de sangre para su análisis; esto último, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución N° 8.833 exenta, emitida por la Dirección Nacional del Servicio Médico Legal, que lleva por título: Aprueba instrucciones y normativa técnica sobre exámenes de alcoholemia, y fue publicada en el D.O. de 30 de septiembre de 2010.”* (Falcone, 2015, pág. 7)

“En la actualidad, las pruebas y exámenes de detección de alcohol y drogas están regulados, básicamente, en los artículos 182 y 183 LT. Se puede esquematizar la regulación efectuada por estas disposiciones, como sigue.”

Para el autor, hay distintos casos: *“a) Casos en que se establece el sometimiento a pruebas de detección de alcohol o drogas.”* El autor señala que varios artículos como el Artículo 182, en el que *“otorga a Carabineros la facultad de someter a una prueba respiratoria o de otra naturaleza, destinada a detectar la presencia de alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas a determinados sujetos. Puede ser sometido a tal prueba cualquier conductor (inciso 1°). También puede serlo toda persona respecto de la cual se tema fundadamente que se apresta a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello (inciso 2°).”*

Hace también mención al artículo 183 inciso 1° en donde *“reitera la atribución de Carabineros ya indicada, para someter a pruebas de detección a cualquier conductor. Sin tener carácter excluyente, la disposición destaca la posibilidad de emplear una “prueba respiratoria evidencial”. Y también en el inciso 2° del mismo artículo, en el que “señala medidas para garantizar la precisión de la prueba practicada. Específicamente, que deberá ser realizada con instrumentos certificados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las características técnicas que defina el reglamento, distinguiendo entre aquellos que son capaces de*

detectar la conducción bajo la influencia del alcohol, de los otros.” (Falcone, 2015, pág. 8)

Menciona también al artículo 183, en el que *“desde sus orígenes, tenía por objeto señalar aquellos casos en que era necesaria la realización del examen de alcoholemia. Debe recordarse que su numeración es producto de la reubicación que sufrió al refundirse y sistematizarse el texto de la Ley N° 18.290, por obra del Decreto con fuerza de ley N° 1, y que originalmente era el artículo 190 LT.13. Los actuales incisos 1° y 2° fueron incorporados por la Ley N° 20.580. Si se indaga en la historia de ésta, puede apreciarse que, en un comienzo, el Ejecutivo sólo pretendía rebajar las tasas de alcoholemia a partir de las cuales se consideraran cometidos los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol y conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas y aumentar sus penas. Sin embargo, a poco andar, se incorporó una indicación del Gobierno, en que propuso incorporar al artículo 183 LT. dos nuevos incisos, 1° y 2°, que son los que ahora analizamos. (Falcone, 2015, págs. 8-9)*

Siguiendo, para el autor, *“la disposición encargada de establecer la facultad de Carabineros para aplicar pruebas de detección, siempre ha sido la que ahora se sitúa en el artículo 182 (antiguo artículo 189), parece que lo correcto habría sido sustituir su inciso 1, por la actual y más moderna redacción, que quedó erróneamente situada en el artículo 183 inciso 1°. Y a continuación, siempre en el artículo 182, incorporar un nuevo inciso 2°, que se correspondería con el texto del actual inciso 2° del artículo 183.*

b) Casos en que se establece el sometimiento a examen de alcoholemia. Para el autor, *“Las situaciones en que un sujeto habrá de ser sometido a un examen de alcoholemia, se desprenden tanto del artículo 183, incisos 2° y 4°, como del artículo 197 LT. Son las siguientes:*

- i) *El examen de alcoholemia podrá realizarse si, durante un procedimiento de fiscalización, Carabineros no cuenta con el instrumento para la*

realización de la prueba de detección. La derivación del conductor es aquí facultativa, según dispone el artículo 183 inciso 2º, parte final.

- ii) El examen de alcoholemia deberá realizarse, respecto del conductor y el peatón que hayan tenido participación en un accidente de tránsito del que resulten lesionados o muertos, en dos situaciones. En primer lugar, cuando los funcionarios de Carabineros carezcan en el lugar de los elementos técnicos necesarios para practicar las pruebas de detección, según dispone el artículo 183 inciso final. Pero también en otros casos en que, de hecho, sea imposible practicar tales pruebas como, por ejemplo, cuando el conductor o peatón se encuentra inconsciente o no pueda ser sometido al procedimiento por sufrir determinadas lesiones, o una hemorragia, etc.*
- iii) El examen de alcoholemia deberá realizarse, también, respecto de cualquier conductor que haya sido sometido a una prueba de detección por parte de funcionarios de Carabineros y, de cuyo resultado, se desprenda que ha incurrido en el delito de conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o sicotrópicos, según lo dispone el artículo 197 inciso final.*
- iv) Finalmente, el examen de alcoholemia deberá realizarse respecto de cualquier conductor que haya sido sometido a una prueba de detección por parte de funcionarios de Carabineros y, de cuyo resultado, se desprenda que ha incurrido en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol (artículo 193 LT.), siempre que el propio conductor lo solicite. Esta hipótesis se desprende de relacionar el artículo 197 inciso 7º LT.” (Falcone, 2015, págs. 9-10)*

Del artículo 195 bis inciso primero acerca de la negativa injustificada.

En esta sección, tratando ahora sobre el comportamiento delictivo descrito en el inciso primero de esta parte del artículo dice lo siguiente: *“La negativa injustificada de un conductor a someterse a las pruebas respiratorias u otros exámenes científicos destinados a establecer la presencia de alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el cuerpo, previstos en el artículo 182”*.

En primer lugar, el autor recalca la conducta típica de los conductores, en el que *“La ley se refiere a una negativa; esto es, a una denegación. “Denegar” es no conceder lo que se pide o solicita. En consecuencia, es indispensable que tal comportamiento del sujeto activo sea precedido por una solicitud o requerimiento, emanado de determinadas personas, aunque la ley no lo exprese en el tipo penal.”* (Falcone, 2015, pág. 20)

Desde la perspectiva del autor, considera esto de forma lógica, ya que *“no tiene sentido el considerar delictiva la decisión de un conductor de seguir su camino, en vez de detenerse espontáneamente ante un control policial para solicitar ser sometido a la prueba de detección.”* (Falcone, 2015, pág. 20)

Pero también recalca que *“En doctrina y jurisprudencia comparadas se ha planteado que este delito, como expresión de desobediencia, presupone un requerimiento que cumpla con determinados requisitos. Son los siguientes: i) que emane de un agente de la autoridad competente que actúe en el ejercicio de sus funciones; ii) que sea expreso, terminante y claro; y iii) que contenga la información necesaria acerca de su obligatoriedad y las consecuencias jurídicas previstas en caso de no someterse al mismo. A nuestro juicio, tales exigencias resultan perfectamente razonables y susceptibles de ser aplicadas en Chile.”* (Falcone, 2015, pág. 21)

Siguiendo con lo ya antes dicho, el autor dice que *“En relación con la forma de la conducta, la negativa puede exteriorizarse, mediante el lenguaje verbal o a través de ciertos signos inequívocos, o bien, ser implícita, es decir, inferirse de otros actos*

concluyentes en el mismo sentido. La negativa del conductor debe ser injustificada. Tal expresión legal resulta discutible.” (Falcone, 2015, págs. 21-22)

Además de la conducta, el segundo punto analizado por el autor es sobre el sujeto activo, citando nuevamente al artículo 195 bis inciso 1° en donde se hace mención, en la cual el autor dice que “...*queda claro que es sujeto activo no sólo el conductor de un vehículo motorizado. Ni, tampoco, únicamente el de un vehículo que requiera, para su manejo o control, de una licencia de conductor, como ha puesto de relieve nuestra jurisprudencia*”. Sin embargo, “*no es sujeto activo del delito “quien se apresta a conducir”.*” (Falcone, 2015, pág. 23)

Y también, “*El artículo 195 bis inciso 1°, inequívocamente, se remite en este punto tan solo al artículo 182 inciso 1°, dado que ambos coinciden en señalar al conductor, como la persona a quien Carabineros puede someter a la prueba de detección y que, si se niega, realiza objetivamente el tipo de delito.*” (Falcone, 2015, pág. 23)

Del artículo 195 bis inciso segundo acerca de las lesiones comprendidas en el artículo 397 del Código Penal.

Sin salirnos del artículo, el autor cita ahora en el inciso segundo lo siguiente: “*En caso de accidentes que produzcan lesiones de las comprendidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, la negativa injustificada del conductor que hubiese intervenido en ellos a someterse a las pruebas respiratorias evidenciales o a los exámenes científicos señalados en el artículo 183 de esta ley para determinar la dosificación de alcohol en la sangre o la presencia de drogas estupefacientes o sicotrópicas, o la realización de cualquier maniobra que altere sus resultados, o la dilación de su práctica con ese mismo efecto [...]*”

Dicho inciso menciona otra descripción de comportamiento delictivo, para el cual el autor resalta los siguientes puntos:

Para las conductas típicas, a diferencia del primer inciso del artículo, en este caso “...*el sujeto activo rehúsa someterse a las pruebas respiratorias que constituyan evidencia o a los exámenes científicos señalados en el artículo 183 LT.*” Además, “*el*

reenvío se efectúa a una disposición que regula tanto pruebas, aplicables por Carabineros, como exámenes científicos propiamente dichos.” (Falcone, 2015, págs. 24-25)

El autor señala que hay dos comportamientos más, los cuales son *“la realización de cualquier maniobra que altere sus resultados” (es decir, los de las pruebas respiratorias que constituyan evidencia o a los exámenes científicos señalados en el artículo 183 de esta ley para determinar la dosificación de alcohol en la sangre o la presencia de drogas estupefacientes o sicotrópicas)”, y “la dilación de su práctica con ese mismo efecto”*. (Falcone, 2015, pág. 25)

En el siguiente punto sobre los sujetos, nuevamente se cita al conductor. Sin embargo, *“dicho conductor debe haber intervenido en un hecho de tránsito (“accidente”) productor de lesiones graves gravísimas o la muerte de alguna persona. Debe quedar excluido, por el tenor literal del artículo 195 bis, el peatón que haya tenido participación en un hecho de tránsito del que resulten lesionados o muertos, mencionado en el artículo 183 inciso final. Ello, no obstante que deba ser requerido para someterse a las referidas pruebas.”* (Falcone, 2015, pág. 26)

Finalmente, para las situaciones típicas en el segundo inciso, *“se conmina con mayor pena el que la negativa propiamente dicha, u otra de las conductas que alternativamente indica la ley, se cometan “en caso de accidentes que produzcan lesiones de las comprendidas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona”*. (Falcone, 2015, pág. 26)

Para complementar lo ya citado por el autor, mencionaremos lo ya dicho por él con el número 1° del artículo 397 del Código Penal: *“El que hiriere, golpeare o maltratare de obra a otro, será castigado como responsable de lesiones graves:*
1.° Con la pena de presidio mayor en su grado mínimo, si de resultas de las lesiones queda el ofendido demente, inútil para el trabajo, impotente, impedido de algún miembro importante o notablemente deforme.”

El autor señala que *“Como lo determinante para la aplicación del inciso 2° es la ocurrencia del hecho material que acarrea ciertas consecuencias, y no el obrar*

doloso o culposo de quienes han intervenido en él, parece acertada la referencia estrictamente material a la producción de la “muerte” de alguna persona.” El autor, desde un “plano fáctico, el otro resultado señalado por la ley debiera entenderse como la producción de demencia, inutilidad para el trabajo, impotencia, impedimento de algún miembro importante o notable deformidad.” (Falcone, 2015, pág. 26)

Objetivo general:

Identificar las diversas problemáticas en la aplicación e interpretación de las reformas que implementa la ley N° 20.770 acerca de los delitos de conducción en estado de ebriedad.

Objetivos específicos:

1. Determinar las causales que generan problemáticas al momento de la aplicación del artículo 196 bis de la ley 18.290 y la determinación de las penas.
2. Diagnosticar las medidas tomadas por las instituciones al momento de afrontar escenarios en donde el delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra presente.
3. Correlacionar factores que podrían influir en la reincidencia del delito de manejo de estado de ebriedad por los conductores.

Preguntas de investigación:

1. ¿Cuál es la eficacia de las leyes y medidas actuales en Chile en relación a los accidentes de tránsito producidos conductores ebrios?
2. ¿Cuáles son los factores subyacentes que motivan a las personas a conducir en estado de ebriedad en Chile?
3. ¿Cuáles son las deficiencias en la aplicación de la ley que produce que las condenas no se consideren efectivas por parte de quienes se han visto afectados por conductores ebrios?

Capítulo III: Desarrollo del Estudio

Marco metodológico:

El trabajo de campo del presente proyecto de investigación se llevará a cabo mediante la interpretación de la realidad a través de la metodología cualitativa lo cual conlleva la recolección e interpretación de datos de manera no numérica si no que en base de opiniones, experiencias e ideas en común acerca de la problemática que conlleva el manejo en estado de ebriedad y la aplicación de las leyes, el diseño de la metodología cualitativa que se utilizara será etnográfico es decir a través de ideas, conocimientos y que incorpora aspectos sociales para describir el comportamiento de la sociedad de interés y a través de la muestra de expertos; considerando la opinión de estos para racionalizar las variables y la problemática,. Para esto como herramienta fundamental para la recolección de datos se utilizará la entrevista la cual se conformará de 4 preguntas generales para los entrevistados.

Expertos a entrevistar.

Matías Vera Báez, Cabo 2° de Carabineros perteneciente a la 5ta comisaria de la ciudad de Puerto Montt y Paola Rodríguez abogada tramitadora en Juzgados de Policía Local.

Preguntas dirigidas a los expertos:

1. Respecto a la ley Emilia y las modificaciones que esta implementa a la ley de tránsito, bajo su punto de vista, ¿Que desafíos enfrentan las autoridades en la aplicación efectiva de las leyes que sancionan el delito de manejo en estado de ebriedad y sus consecuencias?
2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores que influyen en la reincidencia de este delito?

3. Por último, ¿Cuál es su opinión acerca de la eficacia de las condenas actuales ante el delito de manejo en estado de ebriedad con consecuencias letales o fatales?, ¿Las considera realmente efectivas?

Las preguntas realizadas se enfocaron en conocer la opinión de ambos acerca de la Ley Emilia y los desafíos que esta enfrenta. Las respuestas a esta entrevista fueron las siguientes.

Entrevista acerca de la ley N.º 20. 770.Opiniones de expertos acerca de su eficacia y problemáticas presentes.

Preguntas:

1. Respectó a la ley Emilia y las modificaciones que esta implementa a la Ley de tránsito, bajo su punto de vista, ¿Que desafíos enfrentan las autoridades en la aplicación efectiva de las leyes que sancionan el delito de manejo en estado de ebriedad y sus consecuencias?

Cabo 2º Matías Vera: “Para nosotros como autoridades y encargados del orden vial tanto en carretera como en las ciudades ,a nivel nacional unos de los principales desafíos que enfrentamos es que los ciudadanos conductores y peatones sean conscientes acerca de las consecuencias que conlleva el manejo en este estado...Por otra parte otro desafío al que nos enfrentamos frecuentemente son los conductores que se niegan a las fiscalizaciones por lo que para nosotros es bastante difícil cumplir con los protocolos que señala la ley y que estos irresponsables enfrenten las sanciones correspondientes ante la justicia, al existir negativa de parte de estos personajes se nos complica demasiado el llevar a cabo nuestras funciones como corresponden, sumado a esto también influye la falta de personal en tenencias de carretera o en comisarías, muchas veces no damos abasto para llevar a cabo estos controles ya que la cantidad de vehículos sobre todo los fines de semana aumenta muchísimo

esto produce que si bien fiscalizamos un vehículo y logramos sacar a un chofer en estado de ebriedad del volante, de igual manera por el lado pasan 5 o 10 en el mismo estado...”

Paola Rodríguez Abogada: “El principal desafío que enfrentan es el tema de la fiscalización. Las fiscalizaciones no son suficientes. Los carabineros no dan abasto para hacer una correcta fiscalización, un control preventivo, especialmente todo esto en las noches, los fines de semana, que es cuando más se registran este tipo de accidentes...”

“También existe como la dificultad para obtener las pruebas, porque hay mucho conductor que cuando va a ser fiscalizado o cometen este tipo de accidentes, se niegan a realizarse el alcohol o estas pruebas de saliva para detectar el tema de la droga. Así que ahí por ese lado también se complica el tema de las autoridades para poder hacer efectiva la ley, porque sin esas pruebas tratan de evitar de cierta forma las medidas de sentencia que podrían verse afectadas a estas personas. Y como es sabido... la demora y el colapso del sistema judicial que impide que todo este proceso se resuelva con una celeridad y que las personas, las víctimas en este caso, reciban una reparación adecuada cuando sufren este tipo de accidentes. Entonces, yo creo que estos tres factores, estas cosas que te nombré es clave, es clave.”

2. Perfecto, y desde su perspectiva; ¿Cuáles son los factores que influyen en la reincidencia del delito?

Cabo 2° Matías Vera: “Mmm... bueno bajo mi punto de vista uno de los principales factores es la falta de concientización y la poca responsabilidad... en la mayoría de los casos donde nos ha tocado fiscalizar vehículos casi siempre nos encontramos con personas que más de alguna vez han sido protagonistas de un accidente de tránsito en donde el alcohol se ha visto involucrado... es un poco difícil determinar realmente cuales otros factores influyen, pero para mí

simplemente de trata de personas irresponsables, que no tienen empatía hacia los demás y que no valoran tampoco su integridad... Ahora si lo vemos desde el punto de vista mucho más profesional creo que pasa desde la falta de educación vial hasta la falta de medidas preventivas, me parece que sería de gran ayuda por ejemplo realizar test psicológicos más efectivos en donde se puedan determinar problemas de adicciones o de trastornos psicológicos, ya que estos son dos factores que influyen mucho en estas situaciones que ponen en riesgo a nuestra sociedad y nuestros conductores...De forma personal me he topado con muchos conductores ebrios que se refugian en el alcohol porque han pasado por varias situaciones familiares, de trabajo, etcétera, que los lleva a cometer estas irresponsabilidad al volante... ”

Paola Rodríguez Abogada: “Desde mi perspectiva, ¿cuáles son los factores que influyen en la residencia de este delito?” ...

“La primera, yo creo que es un tema cultural, la falta de conciencia del conductor, de los riesgos que esto implica al conducir en estado de ebriedad. Yo creo que falta que existan medidas preventivas y educativas que vayan informando a la gente y educándola con un respeto a la vida y a las normas del tránsito... También yo creo que falta todo un sistema de programas que sean efectivos de rehabilitación, que permitan la reinserción social para este tipo de infractores.”

“Y también de base que todos los factores sociales, familiares, económicos, psicológicos, hoy en día la gente está muy estresada, tiene ansiedad, depresión, entonces eso permite una mayor adicción a los conductores. Así que todo eso hace que una persona pueda volver a reincidir en este delito.”

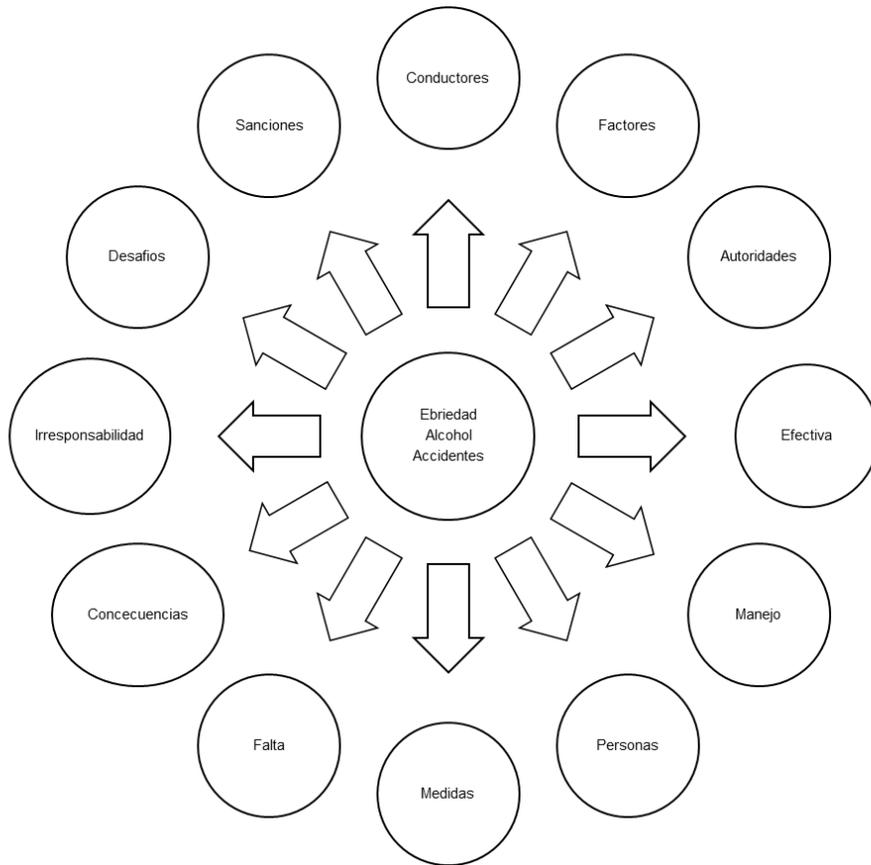
3. Por último, ¿Cuál es su opinión acerca de la eficacia de las condenas actuales ante el delito de manejo en estado de ebriedad con consecuencias letales o fatales?,¿las considera realmente efectivas?

Cabo 2° Matías Vera: “Buena pregunta, si doy mi opinión, no las considero muy efectivas, aún quedan muchos vacíos que llenar en la ley, creo que se pueden mejorar las penas para la reincidencia, o para quienes a consecuencia de la irresponsabilidad termina acabando con las vidas de personas inocentes, ahora desde lo profesional siento que dentro de la justicia chilena existen muchas deficiencias aun por parte de los jueces, o más que nada con respecto a la interpretación de la ley en sí, por lo que yo manejo esta ley tiene muchas variantes en cuanto a la determinación de las agravantes y atenuantes de este delito, cosa que hasta el momento deja ver varias deficiencias en la aplicación de la ley lo que para mí produce todos los desafíos, problemáticas y situaciones que mencione anteriormente para nosotros como autoridad, pienso que pudiese mejorar en varios aspectos principalmente en lo que refiere a sanciones y penas... Es cosa de que el gobierno y las autoridades principalmente del área jurídica pueda sentarse a revisar y determinar cuáles son los fallos que la ley esta presentado y poder buscar la manera en que esta cause mayor satisfacción a las familias de las víctimas y que logren darle una tranquilidad y paz a esas familias que confían en que la justicia hará su trabajo como corresponde...”

Paola Rodríguez Abogada: “...si las considero realmente efectivas. Mira, yo creo que la ley Emilia tiene una buena intención, pero no es suficiente para prevenir el manejo en estado de ebriedad.”

“Aquí, como lo dije al inicio, se debe aumentar la fiscalización y el control de la alcoholemia en las vías públicas. Se tiene que crear una conciencia en las personas, educarlas y que vean los riesgos y las consecuencias de manejar en estado de ebriedad y los daños que provocan...Quizás se puede crear una alternativa de transporte seguro para las personas que consumen alcohol... Quizás aplicar sanciones administrativas y económicas a los establecimientos que venden alcohol a las personas que están conduciendo...Y bueno, en lo que es policía local igual hay una tendencia a solucionar todos los conflictos con plata antes que la sentencia en sí, que yo creo que ahí es la clave. Por ahí va...”

Análisis de resultados entrevista a expertos.



Capítulo IV: Conclusiones y aportes o sugerencias.

Tal como ha quedado demostrado en el presente proyecto de investigación acerca de la ley 20.770 y sus modificaciones aplicadas a la ley de tránsito, queda de expuesto las principales problemáticas que esta acarrea al momento de su aplicación. Todo esto se logró evidenciar mediante el estudio de estas, identificando sus factores y mediante este dar cumplimiento a los objetivos planteados con anterioridad evaluando su eficacia y su impacto en la realidad social y legislativa.

Pregunta N° 1: ¿Cuál es la eficacia de las leyes y medidas actuales en Chile en relación a los accidentes de tránsito producidos por conductores ebrios?

La eficacia de las leyes y de las medidas actuales según los resultados evidenciados gracias al presente proyecto de investigación, deja entrever que no es la óptima o la esperada por la sociedad, ya que, al existir ciertas deficiencias que dificultan la aplicación de estas, solo denota una falta de mejoras en la implementación, interpretación y difusión.

La Ley 20.770 representa un notable progreso en salvaguardar lo que debieran ser los bienes jurídicos de mayor relevancia para la sociedad, como son la integridad física y la vida de las personas. El hecho de aumentar las penas, y por, sobre todo, establecer normas especiales en materia de determinación y cumplimiento de las mismas, garantiza que al culpable de tan grave acto obtenga una mínima sanción. Pero que, por causa de la interpretación de la ley en lo que respecta acerca de las atenuantes y agravantes, las leyes de cumplimiento alternativo de las penas privativas de libertad y de los beneficios carcelarios ha acaecido en una total división entre el mal que se causa y la sanción que en definitiva se aplica.

Al mismo tiempo se puede evidenciar que, de acuerdo a los datos recopilados desde la investigación, la ley no ha influido en una disminución de los siniestros de tránsito en donde el alcohol esté presente, si no por el contrario, el nivel de estos ha aumentado incluso duplicando cifras anteriores. Es por esto y muchas razones más, que

la ley no se considera efectiva al cien por ciento, ya que, si realmente cumpliera con los fines estipulados, sería otro el escenario.

Pregunta N° 2: ¿Cuáles son los factores subyacentes que motivan a las personas a conducir en estado de ebriedad en Chile?

Los principales factores que influyen en este comportamiento, en base a los datos obtenidos gracias a la metodología utilizada en el proceso de investigación son; la falta de educación vial, irresponsabilidad de las personas, factores sociales y culturales, trastornos del tipo psicológico, falta de autoridades para llevar a cabo la aplicación de la normativa vigente y las fiscalizaciones, además de factores sociales, familiares y económicos presentes en los conductores que cometen este delito y, por sobre todo, la falta de centros de rehabilitación y de programas que sean efectivos en la sociedad.

También se pueden deslumbrar como factor la falta de percepción de invulnerabilidad, presión social y fácil acceso a las bebidas alcohólicas, sobre todo en los jóvenes de 18 años o menos. Es aquí donde también debiesen colocar más énfasis las autoridades, ya que, si bien es cierto, en los locales establecidos como supermercados sí se solicita la cedula de identidad para la compra de alcohol, existen lugares como botillerías o puntos de venta de alcohol clandestinos en donde no se tiene un mayor control acerca de la edad de quienes adquieren este tipo de bebidas.

Todo esto lleva a concluir que, si bien es cierto, la ley debería tener como propósito evitar que este delito se cometa en menor escala o que llanamente no se ejecute, es un tanto difícil que esto suceda sin herramientas que realmente sirvan; si de parte del estado existieran mayor apoyo y compromiso en lo que refiere a los centros de rehabilitación, programas de apoyo y que se busque la manera en que estos sean cien por ciento efectivos, quizás se podrían evitar de forma más exitosa la comisión de estos delitos de manera reiterada. Además, si se realizaran charlas en donde quienes fueron parte de algún siniestro en donde el alcohol estuvo presente y se exponen las situaciones que vivieron y como las enfrentaron, se crearía mayor conciencia acerca del daño que causa el conductor irresponsable hacia las familias y víctimas.

Pregunta N°3: ¿Cuáles son las deficiencias en la aplicación de la ley que produce que las condenas no se consideren efectivas por parte de quienes se han visto afectados por conductores ebrios?

Bajo la investigación realizada, las principales deficiencias que encontramos en la aplicación de la ley y que por lo tanto lleva a la sociedad a no considerarla una norma efectiva, han sido la mala interpretación de esta, la poca educación vial y difusión acerca de las consecuencias de cometer este delito, la preferencia de utilizar penas sustantivas como lo son el pago de indemnizaciones entre otras, además de la aplicación de rebajas de condena entre otros beneficios, todo esto da paso para que las víctimas y demás personas afectadas piensen que en realidad la ley no cumple con sus objetivos principales para los cuales fue creada.

Algunas de las críticas se centran en que, si bien el propósito de sanciones más severas es válido, también es necesario enfocarse en los factores subyacentes, poniendo más énfasis en las medidas preventivas y en la implementación de estrategias que fomenten las conductas responsables desde el inicio. De igual forma, se considera como factor la falta de aplicación consistente de la ley de manera equitativa, ya que muchas veces el nivel económico y social interfiere en la aplicación de la norma. Es decir, no por el nivel social, económico o por tener un cargo importante puede una persona ser tratada de manera diferente o solamente establecer penas sustantivas al daño causado, la ley debe ser igual para todos.

También existe la necesidad de preparar de mejor manera al personal uniformado encargado de realizar las fiscalizaciones correspondientes, con el fin de que puedan enfrentarse de mejor manera a los distintos escenarios. Esto significa un mayor estudio de la norma y del procedimiento aplicable al momento de la detención o de la realización de alcoholemia o test de drogas en donde los conductores se nieguen a cooperar.

Identificar las diversas problemáticas en la aplicación e interpretación de las reformas que implementa la ley N° 20.770 acerca de los delitos de conducción en estado de ebriedad.

En cuanto a este objetivo general, se dio pleno cumplimiento, ya que mediante el estudio riguroso de la norma y la búsqueda exhaustiva de información que nos permitiera el desarrollo de este proyecto tan importante, se pudo recopilar material en donde se expresan claramente las falencias que la ley presenta en todos sus ámbitos ya sea en el procedimiento, aplicación, uso interpretación, entre otras que se vieron reflejadas en el anteriormente nombrado, además de ciertos factores externos en los que la norma presenta insuficiencias.

Cabe destacar que fue de absoluta importancia la propuesta de este objetivo, ya que, gracias a eso, se pudo llevar a cabo el proceso de creación de este proyecto de título, y que además, fue de total coherencia con la hipótesis planteada; que hacía alusión a que las falencias podían deberse a las fallas en los procesos llevados a cabo por los tribunales, la insuficiente educación y concienciación pública, así como a la necesidad de una mayor supervisión y aplicación de las sanciones establecidas en la ley por parte de fiscales, jueces y autoridades.

En concordancia con los objetivos específicos, se logró determinar que lo planteado en la hipótesis estaba cerca de lo que se interpretó en la realidad a través del trabajo de campo y según lo expuesto en el marco teórico, pues gran parte de las opiniones planteadas coincidían con lo que se buscaba demostrar.

1°. - Determinar las causales que generan problemáticas al momento de la aplicación del artículo 196 bis de la ley 18.290 y la determinación de las penas.

En relación al presente objetivo específico que se planteó en este proyecto, se dio cumplimiento, de esta forma quedo evidenciado las posibles causales y problemáticas al momento de la aplicación del artículo 196 bis de la ley 18.290, estableciendo una serie de consecuencias incoherentes con el ordenamiento jurídico, como por ejemplo para gran parte de los autores y de acuerdo a lo encontrado en diversas revistas y estudios realizados por estos; una de estas incoherencias sería; dar una mayor pena a un autor de un delito imprudente como el manejo en estado de

ebriedad con resultado de muerte, que a uno de uno doloso como un asalto con arma de fuego; a través de una apreciación especial de las atenuantes por parte de la ley en cuestión.

Una segunda problemática, la encontramos respecto a la regulación de la aplicación de la pena del delito de manejo en estado de ebriedad con resultado de lesiones graves gravísimas en conformidad al artículo 196 bis numeral 2, que prescribe que ante la concurrencia de una o más agravantes y ninguna atenuante se aplicará la pena de presidio mayor en su grado mínimo, pasando a llevar el mismo artículo 196 bis en su numeral 5 que establece la prohibición de rebasar el marco penal establecido por ley, conformando una verdadera contradicción dentro de un mismo cuerpo normativo.

Por último, como queda evidenciado en el trabajo de campo, las principales problemáticas provienen de un trasfondo administrativo de parte de las autoridades judiciales y del estado, además de factores socioculturales lo que lleva a concluir que la ley Emilia tiene un propósito importante, pero que, debido a estas situaciones, no logra dar satisfacción a las familias y víctimas de este delito.

2°. - Diagnosticar las medidas tomadas por las instituciones al momento de afrontar escenarios en donde el delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra presente.

A comparación del objetivo específico anterior, este fue particularmente factible para desarrollar el estudio necesario para dar cumplimiento. Esto debido a que, gracias a las opiniones de los entrevistados y su buena disposición para responder las consultas e inquietudes acerca de la ley y sus procedimientos, fue posible diagnosticar las medidas tomadas por las instituciones al momento de afrontar escenarios en donde el delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra presente.

A raíz de los resultados que arrojó el diagnóstico de los procedimientos, se dedujo que, desde el punto de vista judicial, se necesita una mayor preparación de las autoridades para poder cumplir con sus funciones reglamentadas por la ley N° 20.770 de manera óptima, ya que, como se expone en el objetivo específico N° 1; existen ciertas incoherencias respecto a la normativa y su ordenamiento. Esto lleva a pensar que

entonces, las autoridades como los jueces en este caso puntual suelen tener un problema de determinación de las penas, debido a dichas contradicciones.

Queda absolutamente expuesto, que tanto el objetivo N° 1 como el N°2 tienen cierta semejanza al demostrar que las problemáticas nacen desde la creación e interpretación de la ley y desde las personas participes del proceso creativo de la norma al no realizar un estudio bastante más profundo antes de haber realizado la promulgación de esta.

En cuanto a las demás instituciones con la facultad de llevar a cabo el cumplimiento de las leyes como los son Carabineros de Chile, encargados del orden vial y de las fiscalizaciones correspondientes, se puede decir que aún falta mayor compromiso por parte de estos desde el punto de vista de una mejor preparación para enfrentar estas situaciones al personal urbano, además de capacitar de manera constante al personal encargado de las tenencias de carretera, ya que esta rama de uniformados son quienes están principalmente designados para enfrentar este tipo de escenarios.

3°. - Correlacionar factores que podrían influir en la reincidencia del delito de manejo de estado de ebriedad por los conductores.

Los factores que podrían influir en la reincidencia del delito de manejo de estado de ebriedad por los conductores, fueron determinados mediante el juicio de los expertos encontrando una serie de ellos que permite comprender de mejor forma cuáles son aquellas fallas presentes en la ley.

Gracias al trabajo de campo llevado a cabo y el análisis de resultados de este, se pudo visualizar que estos factores y circunstancias que llevan a los conductores a llevar a cabo acciones tan irresponsables, como lo es el manejar bajo los efectos de alcohol, son variados. Al correlacionar los términos más repetitivos, se pudo confirmar que este delito es muy común en la sociedad chilena, debido a diversas situaciones en donde los conductores no toman conciencia acerca de los riesgos que este implica, y que desde la promulgación de la ley, se ha visto un efecto inverso en la prevención de este tipo de siniestro, pues se ha visto que cada vez van aumentando de manera abrupta la ocurrencia de estos.

Si traemos a la vista los objetivos anteriores, podemos también relacionarlos como posibles factores, ya que los autores de estos acontecimientos en su mayoría son conductores reincidentes, y debido a los problemas de determinación de penas existentes, han quedado con total libertad de volver al volante o han sido intervenidos por los programas de rehabilitación que como ya ha quedado de manifiesto, no suelen ser totalmente eficaces.

En cuanto a la realización del trabajo de campo que se llevó a cabo para poder lograr dar respuesta a las preguntas de investigación y cumplir con los objetivos de este proyecto de tesis, se presentaron ciertas limitaciones al momento de efectuar la entrevista que estaba destinada para la obtención de datos, esto debido al difícil acceso a los entrevistados, ya que ante la nula respuesta al momento de contactar a los expertos considerados para este estudio, provocó un retraso importante para dar paso a la etapa siguiente que se trataba del análisis de resultados.

A pesar de estos sucesos, de igual manera se pudo cumplir con el uso de la herramienta de metodología cualitativa, gracias a la buena disposición de dos expertos los cuales accedieron a dar respuestas a las interrogativas presentadas.

Respecto a la ejecución del estudio en general, uno de los principales inconvenientes fue la falta de opiniones generales acerca del tema de parte de algunos autores para poder realizar el marco teórico, parte fundamental de este análisis, pues la mayoría de estos brindaba un punto de vista personal acerca del tema, lo que dificultaba la recopilación de información específica acerca de la “Ley Emilia”, esto debido a que en su gran mayoría hablaban de un “populismo penal” o que “la ley transgredía algunos de los derechos de las personas”, por ejemplo: el derecho a guardar silencio o a la presunción de inocencia. Según lo evidenciado en este estudio, esas opiniones se encontraban un tanto lejos de lo que es en esencia la ley 20.770 y sus modificaciones.

Para concluir, la creación de la “Ley Emilia” tiene por objetivo aumentar las penas asociadas a los cuasidelitos de lesiones graves gravísimas y homicidio que se ejecuten a causa de la conducción de un vehículo motorizado, cuyo conductor se encuentre en evidente estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol; pero, así como

lleva a cabo el imponer sanciones más “duras”, también queda de manifiesto que ha tenido que enfrentarse a diferentes desafíos de forma permanente.

Sin embargo, se producen situaciones de incoherencia legislativa, toda vez que una ley que agrave las penas para estas acciones, hace que se contradigan las normas generales del código penal, todo esto en virtud a lo dispuesto en el artículo 196 y 196 bis de este. La ley 20.770 parece defectuosa en variados puntos, por ejemplo, presenta una discordancia con el principio de lesividad, el método legislativo para regular el manejo en estado de ebriedad como un delito de peligro indeterminado para posteriormente aplicar una hipótesis agravada en caso de que se produzca un resultado de muerte o lesiones graves genera una serie de problemática, especialmente en aquello referente a la forma de apreciar la culpabilidad y la proporcionalidad, que, como argumentamos, tienen directa relación la una con la otra.

En términos de culpabilidad, las escasas de herramientas para la determinación de la misma y a la vez la técnica legislativa con la que se regula este tipo penal, genera una serie de problemas que traen situaciones no deseadas por el legislador. La complejidad de esto, no solo recae en la transgresión al principio de proporcionalidad en sí mismo, sino también en la incoherencia que genera con respecto al resto del ordenamiento jurídico penal.

A nuestro juicio, queda de manifiesto que lesionar la vida o integridad de una persona, es una acción gravísima que merece una sanción penal importante, y que, si existe una alta tasa de estos hechos por conductores ebrios, es menester la aplicación de esta norma de manera severa.

Sin embargo, otra forma de poder bajar la tasa de conductores en este estado que no resulta ni contradictoria ni excluyente; es la idea de educar al respecto a la sociedad, ya que, si las medidas que se tomen con la finalidad de educar para prevenir este tipo de sucesos resultaren efectivas, evitarían que se realicen estos delitos, y por tanto, la ley estaría cumpliendo de igual forma al ser más una ley de prevención que de sanción al delito.

Sin perjuicio de lo anterior, si existiese quien de todas formas quebrante la norma; sería una buena opción la aplicación de mayores medidas, ya que mientras más se apliquen o condenen este tipo de ilícitos, la ley será cada vez más respetada en la práctica. En ese sentido, siendo la ley la que aumente las penas, no parece irracional que se sancione una conducta que en la sociedad produce un gran número de inconvenientes, al contrario, sí parece serlo la conducta que intenta proscribirse, y más aún su impunidad.

La pérdida del efecto de la ley en el tiempo se podría explicar por una aplicación deficiente de la misma, y un bajo refuerzo o intención de que esta se mantenga de forma consciente a la sociedad. Para que este tipo de leyes tengan el impacto esperado, es muy importante su correcta aplicación durante el tiempo, no solo después de su anuncio e implementación. De lo contrario, es probable que se observe un efecto rebote en el tiempo.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta los efectos informacionales y campañas de propaganda en relación a la nueva ley recalcan la importancia de los medios de comunicación para crear consciencia en la población sobre esta nueva ley. Además de informar, los medios de comunicación también pueden educar masivamente a los individuos e influir en como estos se comportan. Esto ligado a como es visto por la sociedad el crimen de conducir con alcohol. Mientras más se castigue social y judicialmente este tipo de conducta, resulta mucho más disuasorio para que el individuo decida cometer el delito.

Ahora, si realizamos una pequeña comparación entre la Ley Emilia y la Ley Tolerancia Cero, se puede argumentar que la propaganda fue relativamente deficiente con respecto a la de la segunda, lo que podría explicar parte de la pérdida de eficacia de la ley a nivel social.

Sumando a esto que la difusión o propagandas de la ley normalmente aparece en ocasiones en donde se acercan festividades importantes, cuando sería de mayor relevancia mantener esta campaña de prevención todo el año, así la sociedad tendría permanente vigente cuales son las consecuencias de la comisión de este delito.

Por último, si se pudieran implementar ciertas soluciones a las problemáticas que acarrea la ley, sería importante basarse en que estas den satisfacción tanto a la sociedad como a los legisladores. Algunas de estas podrían ser; realizar conversatorios en donde participen familias víctimas de este delito, jueces, el gobierno, los tribunales correspondientes y todos quienes estén ligados al cumplimiento de esta ley, para que puedan buscar las fallas, cuáles son los puntos débiles en los programas de ayuda y de rehabilitación, que es lo que los jueces están mal interpretando, como se podría mejorar la aplicación y tipificación del delito dependiendo de las atenuantes y agravantes. De esta forma, se mejoraría la determinación de las penas, estudiar si la ley cumple con los principios fundamentales del derecho penal o se desliga de estos, y de ser así, cómo podría volver a retomar estos, criticar si es efectivo continuar aumentando las penas al delito o si es más adecuado buscar formas en las que se pueda prevenir. Y de ser así, qué se podría implementar para lograrlo, además de capacitaciones especiales para cada conductor que obtenga su licencia, y una de las más importantes medidas que se podría aplicar tomando en cuenta la gran cifra de siniestros y sus consecuencias; sería la realización de test psicológicos en donde cada conductor sea puesto a prueba con un profesional en donde se pueda evidenciar si la persona padece de alguna adicción o problemas de salud mental, como lo es la depresión, ya que este tipo de circunstancias suelen ser un portal a la ingesta de alcohol.

Otras de las importantes medidas que podría tomar el estado referente a la seguridad vial serían; invertir en infraestructura vial segura, incluyendo la construcción de más pasos peatonales, señalización adecuada y calles bien iluminadas; promover una mayor conciencia ciudadana sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y denunciar conductas irresponsables; fomentar la participación activa de la sociedad en la prevención de accidentes viales; establecer convenios de cooperación entre instituciones públicas y privadas para promover la seguridad vial.

Son muchas las críticas que podemos realizar a la ley, pero no basta con esto para poder lograr que esta continúe entregando justicia, hay que buscar más allá de las críticas, cifras y problemáticas; se trata de buscar el bien común para todos, de darle

paz y de brindar justicia a las víctimas y familias de la irresponsabilidad al volante, además de trabajar en conjunto con las autoridades para poder continuar con su objetivo.

La sociedad chilena suele a estar acostumbrada a que ante la comisión de delitos pueden existir flexibilidades, y es por eso que no le toman el peso y la seriedad a cometer este tipo de ilícitos. La ley Emilia debe buscar demostrar que no siempre esta situación será así.

Este proyecto de título deja ver que la ley 20.770 y la ley 18.290 aún necesitan un estudio profundo, tanto por el estado como por los ciudadanos, y por todos aquellos que son encargados del cumplimiento de estas. Es un tema al cual aún le faltan aristas por resolver y medidas por tomar.

Bibliografía

- ALVAREZ, C., FERRER, D. A., & SECCO, S. (2020). *PROPORCIONALIDAD DE LAS SANCIONES PENALES CON RELACION AL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL RESPECTO A LA LEY N° 20.770*. FINIS TERRAE, FACULTAD DE DERECHO, SANTIAGO.
- BCN. (2014). *Biblioteca del congreso Nacional*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/historiadela-ley/nc/historia-de-la-ley/4318/>
- Falcone, D. (2015). *El delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas*. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512015000100005&lng=es&nrm=iso&tIng=es
- Herrera, M. (2018). *Ley Emilia Explorando los efectos en la conducción y consumo de alcohol en Chile*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DE CHILE, Departamento de economía, Santiago.
- LUNA, C. A. (2017). *LEY EMILIA :ANALISIS DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS PRINCIPIOS*. Santiago.
- MATUS ACUÑA, J. P. (2017). Ley Emilia. pág. 2.
- Penal, C. (1874). *Biblioteca del congreso nacional*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1984>
- ROJAS, L. (2019). *El reducido espacio de la solidaridad en los tipos de la parte especial del Derecho penal chileno*. UNIVERSIDAD DE VALDIVIA, DEPARTAMENTO DE DERECHO, VALDIVIA.
- ROSAS, J., & GRAMCSH, S. (2020). *CONFLICTOS DE APLICACIÓN DE LAS RESTRICCIONES A LAS PENAS SUSTITUTIVAS EN LA NUEVA LEGISLACION CHILENA*. UNIVERSIDAD DE CHILE, DEPARTAMENTO DE CIENCIAS PENALES, SANTIAGO.
- Salas, D. F. (2015). *El delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas*. Valparaíso, Chilr. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512015000100005&lng=es&nrm=iso&tIng=es
- Socias, M. (2016). *ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS PENALES CONTENIDOS EN LA LEY NUMERO 20.770*. UNIVERSIDAD DE CHILE, DEPARTAMENTO DE DERECHO, SANTIAGO.
- WEZZEL, A. V. (DICIEMBRE de 2018). INJERENCIA Y SOLIDARIDAD EN EL DELITO DE OMISIÓN DE AUXILIO EN CASO DE ACCIDENTE. pág. 25.

