

DOCTRINA

## Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito

*Road traffic offences in Chile: Crimes established in Law 18.290*

Gonzalo Bascur Retamal 

*Universidad Austral de Chile*

**RESUMEN** Este artículo analiza el derecho penal del tráfico rodado en Chile según la normativa establecida en la Ley 18.290. Para ello, se desarrollará el contenido, la imputación y la sanción de las diversas conductas incriminadas, habida consideración de los aspectos que se estiman más relevantes para su aplicación práctica.

**PALABRAS CLAVE** Conducción bajo la influencia del alcohol, delitos de conducción vehicular, delitos de tránsito, seguridad del tráfico, delitos de peligro.

**ABSTRACT** This paper analyses Chilean road traffic criminal law, as it is established in Law 18.290. To this end, the content, imputation and sanctions assigned to the punishable behaviours are studied, giving special regard to the most relevant aspects of their practical application.

**KEYWORDS** Impaired driving, driving offences, traffic offences, traffic security, offences of endangerment.

## Introducción

### Esquema legal y fin de protección

La Ley 18.290 sobre Tránsito<sup>1</sup> establece la regulación de derecho público para el uso o tránsito legal por las «vías públicas», «destinadas al uso público» o que sean «de acceso público» (artículo 1). La intervención penal en este ámbito regulativo se encuentra normada en el título XVII (artículos 190 a 209), rubricado «de los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas». Su párrafo 1 (artículos 190 a 198), nominado «delitos y cuasidelitos», prevé multiplicidad de tipos delictivos asociados a este contexto (artículos 190, 191, 192, 192 bis, inciso 6, 193, 194, 195, 195 bis, 196, 196 quáter, quinquies, sexies, septies, octies y artículo 198), reglas especiales sobre determinación de la pena (artículo 196 bis), sobre ejecución de la sanción (artículos 196 ter y 196 quáter), como también ciertas reglas procesales especiales (artículos 197 y 197 bis). De forma complementaria, el párrafo 3 (artículos 207 a 209), rubricado «de la suspensión e inhabilitación para conducir vehículos a tracción mecánica y la cancelación de la licencia de conductor», regula diversas variantes de interdicción sobre la facultad de intervenir en el tráfico vial mediante la conducción de vehículos, sea como sanción administrativa (artículo 207), sea como sanción penal accesoria (artículo 208), contemplando un tipo delictivo específico de quebrantamiento de condena (artículo 209, inciso 1) y una circunstancia agravante específica de efecto extraordinario, aplicable exclusivamente sobre los artículos 193 y 196 (artículo 209, inciso). Por otra parte, el párrafo 2, titulado «infracciones o contravenciones» (artículos 199 a 206), establece un nutrido catálogo de ilícitos administrativos, distinguiéndose entre infracciones gravísimas (artículo 199), graves (artículo 200), menos graves (artículo 201) y leves (artículo 202).

En general, el «tráfico vial» es considerado un ámbito o contexto social de interacción humano caracterizado por la intervención de diversos actores —conductores, pasajeros y peatones— sobre un mismo espacio físico, donde la fluidez, variabilidad, casualidad y anonimato favorece tanto la ocurrencia de siniestros, como también la dificultad para la autoridad de reestablecer su funcionamiento y lograr una efectiva distribución de responsabilidades (Rojas, 2018: 111-112; 115-116). Ahora bien, estos riesgos inherentes para múltiples intereses sociales son claramente tolerados e incluso fomentados en razón de su beneficio social. Luego, como punto de equilibrio entre seguridad y utilidad, dicho ámbito ha sido organizado a través de un sistema institucionalizado de reglas, las que fijan espacios de intervención, establecen deberes

---

1. Su texto refundido, coordinado y sistematizado se recoge actualmente en el DFL 1 de 2009 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En adelante, las referencias hacia disposiciones sin indicar una abreviatura específica se entienden dirigidas a este cuerpo legal.

de control de riesgos y asignación de responsabilidades, como asimismo aseguran un flujo de tránsito para traslado e interacción (Contreras y García, 2014: 33-35).

Habida cuenta de lo anterior, si algún nexo conceptual se puede identificar en los diversos tipos delictivos previstos en la Ley 18.290, es brindar protección a diferentes condiciones —o pautas de conducta— que se estiman necesarias para generar o preservar un estado de uso seguro y/o fluido de las vías públicas en beneficio de todos los intervinientes. Este fin de protección correspondería a un bien jurídico colectivo o supraindividual.<sup>2</sup> Luego, si acaso la técnica de tipificación corresponde al peligro abstracto o a la lesión —del respectivo patrón de conducta tipificado—, pasa más bien por una cuestión simplemente terminológica, salvo que se asuma una interpretación restrictiva del texto de la ley.<sup>3</sup>

En este último sentido, las propuestas restrictivas en general se caracterizan por exigir, dentro del campo semántico del texto de la ley y respetando las condiciones formales mínimas de subsunción, un componente típico adicional: la producción de un «estado de peligro» o la «capacidad» de generar dicho estado por la conducta típica.<sup>4</sup> Estas aproximaciones se enmarcan bajo una determinada forma de concebir el denominado «principio de lesividad», asociada a un nivel mínimo de conexión entre la conducta y la posible afectación de algún interés personalísimo de cualquiera.<sup>5</sup> Sin embargo, es relevante destacar que esta variante de interpretación del injusto, bajo cualquiera de sus múltiples formulaciones,<sup>6</sup> no ha sido mayormente reconocida por la jurisprudencia.<sup>7</sup>

Luego, no puede desconocerse que un grupo importante de tipos delictivos no tienen mayor conexión con la mantención de un estado de seguridad para los intervinientes en el tráfico<sup>8</sup> en el sentido de la preservación existencial de una o más personas, sino más bien simplemente con la vigencia de ciertas pautas de ordenación de su desarrollo, como por ejemplo los artículos 191, 192 —en sus literales e), h) e i)— y los

---

2. Para una idea similar, véase Vargas (2013: 129). Por otra parte, Mayer y Vera (2014: 121-123) hablan de «funcionalidad del tráfico vial», pero con repercusiones estructurales diferentes en torno a su conexión sobre bienes jurídicos personalísimos. Además, Rojas (2018: 100-101) llama la atención sobre identificar el bien jurídico de un tipo delictivo por referencia al contenido de las propias leyes especiales que lo establecen, antes que en el Código Penal.

3. Para una completa síntesis de las propuestas interpretativas sobre el bien jurídico que subyace a los delitos asociados a la circulación vehicular, véase Márquez (2016: 103-115).

4. Para más información, véase Sánchez Lázaro (2010: 148-150).

5. Sostiene esta posición con respecto a los artículos 193 y 196, Cabezas (2010: 267-270; 274), mientras que sobre el artículo 194 lo hacen Mayer y Vera (2014: 126-127).

6. Exponen las diversas posibilidades, Mayer y Vera (2014: 124-127).

7. Así puede extraerse de Falcone (2015b: 111 y ss.) con respecto a los tipos de los artículos 193 y 196.

8. Lo destacan como hito legal en el derecho español, Gutiérrez y otros (2013: 19-32). Así también lo hacen Orts y Ferrandis (2011: 229-234). Sobre este contenido de injusto, peyorativamente denominado como «administrativización» del derecho penal, véase Alastuey y Escuchuri (2011: 7 y ss.).

artículos 196 quáter a septies. Debido a esto, se ha optado por denominar a estos delitos como infracciones a la «ordenación» del tráfico vial, en el sentido de comprender tanto fundamentos de incriminación asociados a la generación de condiciones de riesgo para los intervinientes,<sup>9</sup> como también consistentes en la simple desviación de patrones dispuestos por la autoridad para el aseguramiento de un desarrollo óptimo de la circulación.<sup>10</sup>

Con fines puramente expositivos, los delitos tipificados en la Ley 18.290 pueden ser ordenados conforme a una triple distinción. En primer lugar, se pueden reconocer tipos delictivos donde lo castigado es conducir un vehículo en contravención a determinadas reglas administrativas de circulación, los que aquí se denominan «delitos de conducción vehicular» establecidos en los artículos 193, 194, 196 y 209, inciso 1. En segundo lugar, los artículos 195 y 195 bis tipifican el infringir precisas obligaciones impuestas a quienes intervienen en el flujo vehicular, diferentes a las condiciones exigidas exclusivamente para «conducir» un vehículo, razón por cual se denominan «delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico rodado». Finalmente, se tipifican «otros delitos contra la ordenación del tráfico» previstos en los artículos 190, 191, 192, 192 bis, inciso 6, 194 bis, inciso 6, quáter, quinquies, sexies, septies, octies, y artículo 198, los cuales apuntan al castigo de una heterogénea gama de conductas que interfieren en mayor o menor medida con el diseño institucional en materia de circulación vehicular.

## Cuestiones de aplicación general

### *La interdicción del derecho de conducir vehículos como forma de reacción penal prototípica*

El primer aspecto transversal de la regulación consiste en la previsión expresa de la interdicción de la facultad para intervenir en el tráfico rodado como forma de consecuencia penal complementaria (el artículo 108 incluso habla de un «derecho» a transitar por las vías públicas). Dado que para participar en el rol de conductor la autoridad exige contar con la respectiva autorización administrativa vigente en tanto garantía de un adecuado desempeño en el tráfico, la imputación por un injusto

---

9. Maldonado (2014: 80-83) caracteriza a este género delictivo como hechos consistentes en la infracción a deberes particulares asociados a ciertas competencias o habilidades específicas. Los reflejarían un exceso por sobre los parámetros autorizados de desempeño.

10. Destacan la existencia de una o más justificaciones adicionales a la generación de un riesgo para bienes individuales, Miró (2009: 14-16) y Requejo (2013: 49-51), como por ejemplo la eficacia del sistema institucional en la materia y/o la fluidez y adecuada organización y gestión del tráfico, atendiendo a criterios socioeconómicos, de calidad de vida de las ciudades e inclusive de preservación del medio ambiente.

vial reflejaría un déficit asociado al ejercicio de dicha capacidad, lo cual justificaría la privación de esa facultad como prototipo de reacción accesoria.<sup>11</sup> La importancia para el legislador de la imposición de esta sanción es tal que el artículo 196 ter, inciso 2, dispone que en caso alguno la sustitución de la pena privativa de libertad podrá afectar el cumplimiento de la sanción accesoria, mientras que el quebrantamiento de esta pena resulta castigada —con ciertas limitaciones— como tipo delictivo especial o agravante de efecto extraordinario en el artículo 209.

De manera sintetizada, la referida autorización consiste en una «licencia», que puede ser «profesional», «no profesional» o «especial», dependiendo del tipo de vehículo que se trate (artículo 12), de naturaleza estrictamente personal (artículo 28) y debidamente expedida por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de la Municipalidad en que reside el interesado (artículo 5), siendo la regla general la duración indefinida de la autorización (artículo 19), pero sujeta a ciertos hitos que determinan la pérdida de su vigencia (básicamente: la exigencia periódica de renovación).

En este último sentido, uno de los eventos seleccionados por el legislador para disponer la «privación» temporal o perpetua de esta capacidad jurídica es la realización de algún delito cuyo injusto refleje un déficit en la administración de dicha facultad,<sup>12</sup> como pena accesoria propiamente (artículos 192, 192 bis, inciso 6, 193, 195, 195 bis y 196), pero también mediante formas jurídicas diversas:<sup>13</sup> i) en tanto «condición» obligatoria en caso de decretarse la suspensión condicional del procedimiento, aunque exclusivamente por realización de los tipos de los artículos 193 o 196 (artículo 197, inciso 5: suspensión, cancelación o inhabilitación perpetua, según corresponda); ii) como «medida cautelar» especial facultativa en esos mismos delitos (artículo 197, inciso 4: suspensión provisoria de licencia); y iii) como privación de este derecho (o facultad) de carácter especial, por cuanto el artículo 197 bis autoriza al tribunal a imponer la inhabilitación temporal o perpetua para conducción de vehículos motorizados, sea en el caso de una condena (por ejemplo, de alguna figura que no prevea dicha pena accesoria y donde el imputado, al momento del hecho, no fuese titular de licencia alguna), sea mediante resolución que exima de responsabilidad al imputado, cuando a criterio del tribunal «las condiciones psíquicas y morales del autor lo aconsejan», de modo que jurídicamente la interdicción asumiría la forma de una pena accesoria o incluso una «medida de seguridad».<sup>14</sup>

---

11. Para más información, véase Maldonado (2014: 82) y Tapia (2014: 175-177).

12. Esta retirada del permiso administrativo es común a todas las regulaciones comparadas. Para más información, véase Cardenal (2007: 19 y ss.).

13. Así lo destacan Guzmán (2008: 300) y Tapia (2014: 175 y ss.).

14. Para más información, véase Guzmán (2008: 300), Hermosilla (2014: 71), Matus y Ramírez (2015: 154), y Tapia (2014: 185).

Se distinguen cuatro penas de interdicción, las que si bien constituyen penas temporales referidas así expresamente en la escala gradual del artículo 21 del Código Penal (simples delitos y faltas), la ausencia de regulación acerca de su contenido y extensión bajo los artículos 32 y siguientes del Código Penal implica que los factores para determinar su duración deben efectuarse siempre por referencia a la específica disposición que las establece (Guzmán, 2008: 300), lo cual representa su independencia con respecto al sistema de determinación de penas divisibles previsto en los artículos 56 y siguientes del Código Penal, en el sentido de que la concurrencia de circunstancias modificatorias de responsabilidad no tendría injerencia alguna en la fijación de su cuantía.

La primera sanción es la «suspensión» de licencia, pena que incapacita temporalmente al titular durante la extensión temporal de la condena (artículo 208, inciso 1), generándose posteriormente el restablecimiento automático al vencimiento del plazo (Maldonado, 2017: 337). La cuantía de pena se prevé en los artículos 192, 192 bis, inciso 6, 195, inciso 1, 195 bis, inciso 1, y 196, inciso 1 y 2, según corresponda. La segunda sanción es la «inhabilidad» para conducir vehículos de tracción mecánica, castigo que implica la incapacidad «permanente» para adquirir dicha autorización (Tapia, 2014: 175-176) en el sentido de la necesidad de un acto formal de rehabilitación posterior a su cumplimiento para eventualmente volver a ejercer dicha facultad (Maldonado, 2017: 337). Conforme al artículo 208, inciso 1, cabe realizar una distinción: i) si el imputado es titular de una licencia, la inhabilidad implica la pérdida de esta facultad mediante el acto administrativo de «cancelación» de esta y la subsecuente imposibilidad de obtener una nueva; ii) mientras que, si el imputado no cuenta con dicha habilitación, conlleva solo la «imposibilidad de obtenerla». Según la extensión de la incapacitación, se distingue entre: i) inhabilidad «perpetua» prevista en los artículos 195, inciso 2 y 3, 195 bis, inciso 2, y artículo 196, inciso 3 y 4; ii) e inhabilidad «temporal», la cual está regulada de forma genérica en el artículo 197 bis, como sanción facultativa aplicable a cualquier infracción prevista en el título XVII, la que con arreglo al artículo 208, inciso 3, se extendería por todo el tiempo de la pena privativa de libertad respectiva.

Esta posibilidad de imponer la inhabilidad temporal a toda figura del título XVII permite solucionar el problema de la aparente inexistencia de una pena accesoria aplicable a quienes no cuentan con licencia y son condenados por algún delito de conducción, al menos con respecto a las variantes del artículo 193 que solo contemplan la suspensión de licencia, mientras que los incisos 1 y 2 del artículo 196 la suspensión o cancelación, salvo que se estime que la pena de suspensión igualmente generaría la imposibilidad de obtención,<sup>15</sup> posición que, sin embargo, contradice la propia definición del artículo 208, inciso 1, que otorga dicho efecto exclusivamente

---

15. Así lo sugiere Guzmán (2008: 300).

a la sanción de inhabilidad (y en parte se confirma por el artículo 192, inciso 1, que prevé ambas situaciones de manera expresa).

Las restantes variantes de interdicción pueden ser vistas como especificaciones de las anteriores. Así, en tercer lugar, se contempla la «inhabilidad temporal para obtener licencia de conductor», con plazos diversos en los artículos 192 y 192 bis, inciso 6. En cuarto lugar, está la «cancelación» de licencia, dispuesta exclusivamente en supuestos de reincidencia de los artículos 196, inciso 1 y 2, y que, según dispone el artículo 208, inciso 3, conlleva la imposibilidad de solicitar una nueva por el período de 2 años, salvo que la pena privativa de libertad exceda dicho término.

Es importante destacar que el artículo 492, inciso 2, del Código Penal contempla para los cuasidelitos de lesiones corporales u homicidio ocasionados a través de la conducción de vehículos de tracción mecánica o animal, en los casos donde la imprudencia se base en la infracción a reglas de circulación («con infracción de los reglamentos»), la pena de «suspensión del carné, permiso o autorización para conducir» dichos vehículos por 1 a 2 años en el caso del artículo 490, número 1, o por 6 meses a 1 año en el supuesto del artículo 490, número 2, autorizando facultativamente al tribunal en caso de reincidencia para decretar la respectiva «inhabilidad perpetua». Inexplicablemente, en caso de atentados dolosos abusando de dicha habilitación, no se contempla ninguna clase de regulación (Cury, 2005: 748).

Un punto debatido en la jurisprudencia es si la interdicción decretada se extiende a todas las clases de licencia existentes o bien exclusivamente a la que poseía el condenado (Guzmán, 2008: 300), lo cual incide tanto en la posibilidad de obtener una distinta pese a encontrarse decretada la interdicción, como también en la subsistencia de otra en caso de que el titular posea varias habilitaciones. Aquí es relevante considerar lo dispuesto en el artículo 28: la licencia de conducir, de cualquier clase, será exclusivamente una para cada conductor e indicará los tipos de vehículos que autoriza a conducir. Por ende, la interdicción recaería sobre la habilitación administrativa general —el «derecho» a conducir por las vías terrestres de acceso público— privando de manera absoluta su ejercicio y/o adquisición por el lapso de la condena.

### *Incumplimiento de deberes en el tráfico y garantía de no autoincriminación*

El segundo aspecto general atañe exclusivamente a los tipos de incumplimiento de deberes en el tráfico (artículos 195 y 195 bis). Estas figuras han dado lugar a controversia, básicamente porque tratándose de supuestos donde el imputado fuese responsable por algún resultado lesivo derivado de su acción de conducción<sup>16</sup> —o por encontrarse manejando el vehículo en condiciones deficientes—, desde un punto de vista procesal, el contenido del deber impuesto por la norma penal implicaría llevar a cabo

---

16. Lo destaca con claridad, Rojas (2018: 107-108).

comportamientos que afectarían la garantía de no autoincriminación —la actitud estratégica «pasiva» de no generar prueba en contra de sí mismo—, precisamente por imponer la carga de autodenunciarse (artículo 195) o bien de favorecer la generación de prueba de cargo (artículo 195 bis).<sup>17</sup>

Más allá de las consideraciones de imputación de culpabilidad atingentes (véase la sección «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente la segunda sección de «Culpabilidad»), desde el nivel abstracto del contenido de criminalización, el tratamiento de este aspecto problemático es factible de contextualizar bajo el denominado principio de «no sanción del autofavorecimiento» (Wilenmann, 2016: 111 y ss.). Este último consistiría en una manifestación de la referida garantía procesal en el ámbito del derecho sustantivo, que implicaría considerar «atípico» o «impune» todo comportamiento estratégico llevado a cabo por el imputado para evitar su propio enjuiciamiento. Bajo la regulación chilena, la operatividad de este principio estaría restringida a supuestos de carácter «pasivo», en el sentido de que la conducta exenta de castigo habría de menoscabar exclusivamente el bien jurídico Administración de Justicia (por ejemplo, tratándose de los artículos 206 y 209 bis del Código Penal), mientras que, por el contrario, si la actividad perturba algún interés de protección adicional o distinto de aquel —autofavorecimiento «activo»—, el privilegio no desplegaría efecto alguno. De esta forma, el reconocimiento de un espacio de impunidad por falta de configuración de la ilicitud para los casos de autoincriminación derivados de la ejecución de los artículos 195 y 195 bis estaría condicionado por la tesis que se asuma con respecto al contenido de injusto que subyace a estas figuras, es decir, de su aptitud —o no— para configurar supuestos de autofavorecimiento «pasivo».

### *Accesoriedad administrativa y prohibición de doble valoración*

En tercer lugar, debido a la técnica legislativa empleada y a su fin de protección, las infracciones de la Ley 18.290 son prolíficas en contemplar elementos típicos definidos en otros sectores del mismo cuerpo legal bajo la forma de elementos normativos. De ahí que el contenido de los tipos resulte «accesorio» a las definiciones del derecho administrativo —o derecho del tránsito—, circunstancia que, más allá de exhibir relevancia para la interpretación auténtica de las disposiciones, da origen a un modelo de «accesoriedad administrativa», el cual ha sido fuertemente cuestionado por emplear al derecho penal en materias que —desde un punto de vista crítico— corresponderían al derecho administrativo sancionador (Tapia, 2014: 181-183). Una de las principales consecuencias de esta constatación es su consideración para la articulación de la prohibición de doble valoración —o principio *ne bis in idem*—, en orden

---

17. Para más detalle, véase Valenzuela (2015: 127 y ss.).



a sostener una interpretación «restrictiva» sobre el rango de cobertura de los tipos,<sup>18</sup> en los casos que estos exhiban superposición total del supuesto de hecho con algún ilícito contravencional.<sup>19</sup> La cuestión depende tanto del valor que se otorgue a los dispuesto por el artículo 20 del Código Penal («no se reputan penas [...] las multas y demás correcciones que los superiores impongan a sus [...] administrados en uso de [...] atribuciones gubernativas»), como a la extensión de la prohibición de doble valoración, en el sentido de alcanzar exclusivamente al juez o sostener que restringiría incluso al propio legislador.

## **Delitos de conducción vehicular**

Conducción de vehículo y conductas asimiladas en condiciones físicas o psíquicas deficientes (artículos 193 y 196)

### *Generalidades*

Los artículos 193 y 196 castigan una acción muy precisa: conducir un vehículo experimentando los efectos psicofísicos propios de la ingesta de «alcohol» o «sustancias estupefacientes y/o psicotrópicas».

El título IX, rubricado «de la conducción» (artículos 107 a 133), establece en el inciso 1 del artículo 109 la prohibición general para esta clase de desempeño en el tráfico rodado: «Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas o psíquicas deficientes».

Esta regla es complementada por lo dispuesto en el inciso 2 del artículo 110:

Se prohíbe, asimismo, la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte, la operación de cualquier tipo de maquinaria o el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, ejecutados en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.

Conforme a los artículos 109, 110 y 111, se considera «condición física o psíquica deficiente» cuando una persona experimenta los efectos del consumo de alcohol y/o sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Por lo anterior, el fin de protección —o bien jurídico— de estas figuras es reconocible en la vigencia de la regla general del artículo 109, inciso 1, y artículo 110, inciso 2, en tanto condición necesaria para un

---

18. Con respecto al artículo 195, lo sostienen Escobar (2018b: 1018-1020) y Van Weezel (2018a: 775; 788-789), mientras que tratándose del artículo 194, Mayer y Vera (2014: 126).

19. El tipo del artículo 192 con los artículos 200, número 5, 18, 21, 25, 31 y 36, como también el artículo 201, número 23, el artículo 192 bis inciso 6, con el artículo 200, número 22, los artículos 193 y 196, con el artículo 200, número 1, el artículo 195, inciso 2 y 3, con el artículo 201, número 15, entre otros.

aprovechamiento seguro de cualquiera sobre las vías nacionales. Su fundamento se explica en los efectos biológicos que ocasiona el consumo de alcohol o drogas,<sup>20</sup> dados por la afectación o disminución de las capacidades de reacción y de control sobre un vehículo,<sup>21</sup> constituyendo una manifestación del denominado principio o deber de conducción controlada o dirigida (artículo 108).<sup>22</sup>

La técnica legislativa empleada en los artículos 193 y 196, inciso 1, consiste en la previsión de un tipo-base, que sanciona el conducir infringiendo la prohibición del artículo 110, inciso 2, y diversos subtipos agravados en razón de la gravedad de los resultados lesivos ocasionados por la maniobra: daños materiales, lesiones corporales y/o la muerte de una persona. En concreto, el artículo 193, inciso 1, dispone:

El que, infringiendo la prohibición establecida en el inciso 2 del artículo 110, conduzca, opere o desempeñe las funciones bajo la influencia del alcohol, será sancionado con multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por tres meses.

Por otra parte, el artículo 196, inciso 1, establece:

El que infrinja la prohibición establecida en el inciso 2 del artículo 110, cuando la conducción, operación o desempeño fueren ejecutados en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados.

La conducción en condiciones deficitarias, sea en el caso del artículo 193 o 196, es un tipo común, con estructura consumativa de mera actividad en su variante básica, mientras que de resultado en el caso de las hipótesis agravadas. Es un tipo de acción, de estructura permanente y de peligro abstracto, salvo en cuanto las variantes agravadas, que incorporan resultados de lesión contra intereses individuales (vida y/o salud corporal). El artículo 196 constituye un tipo mixto-alternativo o de tipicidad reforzada en cuanto al estado padecido por el imputado (bajo efecto del alcohol o de drogas).

### *Tipo objetivo*

*Tipo-base (artículos 193 y 196 inciso 1).* De forma preliminar, es importante destacar que el artículo 1 dispone que la regulación se aplica a todos quienes usen o transiten por «vías públicas» (urbanas o rurales), vías «destinadas al uso público», y en lo que

---

20. Para más información, véase Márquez (2016: 132-142).

21. Para más información, véase Kuhlen (2013: 4-8).

22. Para más información, véase Contreras y García (2015: 83).

fueren compatibles, a cualquier lugar de «acceso público» (por ejemplo: aparcamientos y edificios de estacionamientos), de modo que el sitio de realización de la acción constituye un elemento típico implícito —accesoriedad tácita— de la figura, consistente en todo espacio, con independencia de su titularidad jurídico-patrimonial, accesible para una cantidad indeterminada de intervinientes,<sup>23</sup> lo cual excluye la tipicidad de actos verificados sobre caminos o rutas privadas sin libre acceso de terceros.

Luego, el hecho tipificado en el inciso 1 de los artículos 193 y 196 se integra por dos componentes estructurales: la acción de conducción vehicular y con infracción a lo dispuesto en el artículo 110.

Con respecto a la acción típica, en congruencia con la remisión directa de articulado hacia el artículo 110, el tipo establece tres modalidades de conducta, las que operan alternativamente como supuesto de base para todas las variantes calificadas en los respectivos incisos 2 y siguientes de los artículos 193 y 196.

La primera, y de mayor aplicación práctica, consiste en la «conducción» de cualquier tipo de «vehículo» o «medio de transporte». De la definición de conductor (artículo 2, número 11), se desprende que la acción de conducir consistiría en manejar, maniobrar o tener control físico sobre alguno de estos objetos, es decir, dirigir de modo directo su movimiento desde un sitio a otro. Dichos objetos corresponden a elementos normativos del tipo. En el caso de un «vehículo», la definición se halla en el artículo 2, número 46, que lo describe como todo medio funcional para el transporte de personas u objetos por una vía, excluyéndose las ayudas técnicas para personas con movilidad reducida (por ejemplo, sillas de ruedas y coches para bebés), distinguiéndose entre vehículos motorizados (por ejemplo, automóviles, camionetas, furgones, motocicletas, motonetas, bicimotos, etcétera), no motorizados (por ejemplo, ciclos, incluyendo las bicicletas) y de tracción animal (por ejemplo, carretelas, coches y carrozas). En relación con el «medio de transporte», se trata de un concepto abierto no definido en la ley, lo cual ha generado cierto debate en la jurisprudencia, particularmente con respecto a la tipicidad de la conducción sobre animales (caballos), en la medida que estos no requieren de autorización administrativa para circular, ya que los artículos 5, 6 y 12 exigen licencia solamente para vehículos motorizados y de tracción animal, circunstancia que tornaría inaplicables las penas accesorias de interdicción previstas en los artículos 193 y 196. Sin embargo, estas consideraciones no son concluyentes, ya que resulta forzoso reconocer que esta dificultad también se aprecia en relación con los vehículos no motorizados (por ejemplo, bicicletas), como también que el artículo 183 autoriza la fiscalización —por Carabineros— de todo «conductor» —sin distinción— para la detección del consumo o ingesta de alcohol o drogas.

En la medida que la regulación está expresamente diseñada para el tránsito

---

23. En el contexto español, véase Cáceres (2016: 85) y Márquez (2016: 122-125).

«terrestre»,<sup>24</sup> lo que se desprende de los artículos 4, inciso 1; 60, inciso 3; y 201, número 18, es que los medios de transporte «aéreos» y «acuáticos» se hallarían fuera del rango de cobertura de este tipo delictivo.

Como segunda modalidad típica, se castiga la «operación» de cualquier tipo de «maquinaria», que conforme dispone el artículo 12 se hallaría referida a la maquinaria automotriz (licencia especial «clase D»), como tractores, sembradoras, cosechadoras, *bulldozer*, palas mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, traillas, etcétera (artículo 12). Al igual que en la modalidad previa, su «operación» —control o dirección— se restringe a las vías designadas en el artículo 1, excluyéndose lugares no accesibles al público.

La tercera modalidad tipifica el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, acción diversa a la intervención directa en el flujo vehicular, pero accesorias para el adecuado funcionamiento del tráfico vial (por ejemplo, el encargado de indicar el paso por un sector de obra vial mediante el uso de banderillas).

El segundo componente estructural del hecho consiste en que la acción de conducción (u operación y/o desempeño) debe configurar una infracción a lo dispuesto en el inciso 2, del artículo 110. Se trata de la incorporación en el tipo objetivo de una infracción administrativa —«elemento de la antinormatividad»—, caracterizadora de la acción típica como contraria a derecho, consistente en exhibir condiciones físicas o psíquicas deficientes (artículo 109, inciso 1) durante la conducción: padecer «estado de ebriedad» o bien hallarse «bajo la influencia del alcohol» y/o de «sustancias estupefacientes o psicotrópicas».

Para diferenciar la graduación de la pena, la regulación establece distinciones basadas en la clase de sustancia administrada o ingerida, que se concretan en la tipificación de la misma acción en disposiciones independientes (artículos 193 o 196).

La primera sustancia, y de mayor relevancia práctica, es el «alcohol». El tipo no determina la forma de presentación ni introducción de la sustancia (ingestión, inyección, inhalación, etcétera),<sup>25</sup> sino el efecto que despliega sobre el organismo, de modo que puede tratarse del consumo de bebidas alcohólicas, como también de cualquier otra forma de manifestación, como en estado sólido (cápsulas), gaseoso (evaporación), etcétera (Gómez, 1998: 38-40).

Se contemplan dos estados de deficiencia ocasionados por el consumo de alcohol, los que dan lugar a un tipo privilegiado y a otro agravado: conducir bajo la «influencia del alcohol» (artículo 193, inciso 1) o hacerlo en «estado de ebriedad» (artículo 196, inciso 1) respectivamente. Esta diferenciación obedece a una formulación origi-

---

24. Para más información, véase Maldonado (2014: 80-81). Para una visión similar, véase Guzmán (2016: 148).

25. Para más información, véase Silva (1993: 28).

nal del derecho chileno (Silva, 2016: 35 y ss.), sin correlato estricto en el derecho comparado. Del artículo 111, inciso 1, se desprende que ambos casos consisten en padecer un estado deficiente en relación con el «control de los sentidos», circunstancia que asumiría la forma de un elemento normativo del tipo, entregado a una valoración del caso concreto por el tribunal en orden a determinar la gravedad de los efectos del alcohol sobre la persona (artículos 193 o 196). Dicho de otra forma: la intensidad de la afectación de la capacidad psicofísica del conductor es el parámetro de graduación de la entidad del injusto.

En principio, el contenido que permite diferenciar uno y otro estado no está definido en la normativa,<sup>26</sup> de modo que debería regir el denominado criterio «individual-material» para la determinación de influencia de la sustancia en el imputado, en el sentido de apreciar la disminución de la destreza y/o capacidad de reacción (atención, percepción, reflejos) por referencia a las características biológicas específicas del imputado.<sup>27</sup> De ahí que lo determinante para la subsunción no sean los signos somáticos externos de la ingesta (estado de los globos oculares, halitosis, voz, etcétera), simples indicios probatorios, sino las características concretas de la conducción ejecutada (Gallego, 2008: 167) en el sentido de la inseguridad para su desarrollo (Márquez, 2016: 142-146).

No obstante, la actual regulación ha consagrado dos presunciones simplemente legales de uno y otro estado.<sup>28</sup> La Ley 20.068 de 2005 incorporó los incisos 2 y 3 del artículo 111, disponiendo que «se entenderá» la configuración del estado de «influencia del alcohol» cuando el imputado presente una dosificación superior a 0,30 e inferior a 0,80 gramos por mil de la sustancia en la sangre, mientras que con respecto al estado de ebriedad cuando se verifique una cantidad igual o superior a 0,80 gramos por mil.<sup>29</sup> Por otra parte, el artículo 109, inciso 2, señala que no se entenderá para efectos de la ley una condición deficiente arrojar en las pericias de detección —alcoholemia o prueba respiratoria— una dosificación igual o inferior a 0,30 gramos por mil. Por ende, esquemáticamente: i) una tasa de entre 0,01 y 0,30 no configura tipicidad penal ni contravencional (artículo 109, inciso 2, y artículo 200, número 1; ii) una tasa de entre 0,31 y 0,79 se considera influencia del alcohol; y iii) una tasa desde 0,80 en adelante se considera estado de ebriedad. Luego, en rigor, dichas presunciones consagran un criterio «formal-general» —o no individualizado— para la determinación de la injerencia sobre la conducción que, en la práctica, domina absolutamente frente al criterio individual-material autorizado en el inciso 1 del artículo 111 para la configuración de la tipicidad.

---

26. Lo destaca en la antigua regulación, Vargas (2008: 13).

27. Para más información, véase Silva (1993: 29-35).

28. Para más información, véase Cabezas (2010: 230-232) y Vargas (2008: 14-16).

29. Los referidos parámetros son fruto de la Ley 20.580 de 2012.

Este sistema de incriminación ha levantado objeciones asociadas a una cierta automatización de la tipicidad (Vargas, 2008: 15-17), como también debido a que la simple infracción a una norma de regulación del tránsito (artículo 110, inciso 2), castigada como infracción administrativa en el artículo 200, número 1, no bastaría para legitimar la intervención penal si es que dicho antecedente no refleja —al mismo tiempo— un peligro de lesión para algún bien jurídico individual (Tapia, 2014: 179-183). En este sentido, se han propuesto dos restricciones sobre el alcance de los tipos (Cabezas, 2010: 265-270): (i) la posibilidad de rendir prueba de descargo con respecto a las presunciones de los incisos 2 y 3 del artículo 111, en relación con el nivel real de incidencia de la sustancia en las capacidades del imputado; y ii) la exigencia —desde una perspectiva *expost*— como elemento típico de contexto situacional implícito de la acción de conducción, la posibilidad de que un tercero pudiese haber sido lesionado en sus intereses —existenciales o patrimoniales— por el hecho (Vargas, 2007: 433). De no verificarse dicho contenido de riesgo, para esta aproximación solamente resultaría aplicable la contravención del artículo 201, número 1 (el conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes). Sin embargo, la asunción de esta tesis interpretativa no ha sido recogida de forma relevante por la jurisprudencia (Falcone, 2015b: 111 y ss.).

En el caso de la presencia de sustancias «estupefacientes» o «psicotrópicas» en el conductor, esta se encuentra asimilada valorativamente —en su gravedad— al estado de ebriedad y es penada conforme al artículo 196, cualquiera sea el nivel de concentración en el organismo. La caracterización de una droga como «estupefaciente» o «psicotrópica» es una categorización jurídica y no científica, cuya regulación se encuentra en el artículo 98 del Código Sanitario, ubicado en el contexto de la regulación sobre «productos farmacéuticos» y «otras sustancias que produzcan efectos análogos», la que ha sido concretada a partir de la promulgación de dos cuerpos reglamentarios por el Ministerio de Salud: los DS 404 de 1983<sup>30</sup> y DS 405 de 1983.<sup>31</sup> De ahí que los respectivos listados de sustancias rellenen el contenido de este elemento típico.<sup>32</sup>

La falta de tipificación de estados de deficiencia que operen como tipo-base y/o subtipo agravado tratándose de drogas, a diferencia del alcohol,<sup>33</sup> implica que su mera constatación en el organismo realiza siempre la figura de mayor gravedad (artículo 196), de modo que en caso de exigirse la injerencia real del elemento sobre la capaci-

---

30. Reglamento de estupefacientes.

31. Reglamento de productos psicotrópicos.

32. En contra, Balmaceda (2014b: 144), quien propone aplicar la regulación propia de la Ley 20.000, desconociendo, sin embargo, que dicho estatuto consiste en una especificación adicional sobre la normativa base del artículo 98 del Código Sanitario.

33. Crítico al respecto, Gallego (2008: 170-171).

dad de control del imputado —el criterio individual-material—, dicha operación resultaría acotada exclusivamente al posible descarte de supuestos de insignificancia.<sup>34</sup>

*Subtipos agravados (artículos 193 y 196, inciso 2 y siguientes).* Todo lo anterior incumbe al tratamiento del tipo-base, pero como se adelantó, los artículos 193 y 196 tipifican asimismo variantes cualificadas en virtud del ocasionamiento de resultados lesivos para bienes individuales, de modo que estos casos obedecen a la estructura de tipos de resultado y corresponden supuestos de concurso de delitos especialmente regulados (Maldonado, 2014: 85-86):<sup>35</sup> la conducción en estado deficitario en concurso con la producción de un delito imprudente de daños, lesiones corporales u homicidio.<sup>36</sup> Esta posición encuentra respaldo por la inclusión del término «cuasidelito» en la rúbrica del título XVII, el que fuera de esta lectura de los artículos 193 y 196 no prevé tipos imprudentes, así como también por el castigo excepcional de los daños y lesiones leves imprudentes bajo esta disposición (Maldonado, 2014: 85).<sup>37</sup>

En este sentido, la conducción a secas es valorativamente equiparada a la causación de daños patrimoniales y/o lesiones leves (artículos 193, inciso 1, y 196, inciso 1), previéndose que «se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor a siete días», de modo que esta definición prevalece por sobre la del artículo 494, número 5 del Código Penal. Con respecto a la producción de lesiones menos graves (artículo 399, Código Penal) y lesiones simplemente graves (artículo 397, número 2, Código Penal), el artículo 193 las regula en los incisos 2 y 3 respectivamente, mientras que el artículo 196 de manera conjunta en su inciso 2. Si bien ambas disposiciones (artículos 193 y 196) se refieren a estas últimas lesiones como graves, su definición se obtiene *a contrario sensu* de la referencia explícita a las lesiones del artículo 397, número 1, del Código Penal, referida por los artículos 193, inciso 4, y 196, inciso 3, los que tipifican la causación de lesiones graves gravísimas o la muerte de alguna persona.

Esta estructura conlleva que, para vincular dicho resultado como realización de la acción de conducción, se acuda a la teoría de la imputación objetiva. Los casos de mayor relevancia práctica responden a situaciones donde la víctima, a raíz de su propia actuación descuidada, resulta lesionada por la actividad del conductor (Vargas, 2014: 205 y ss.). En este sentido, en primer lugar, en el marco de la imputación de la conducta —o imputación de primer nivel— se tematiza como supuesto de ejecución

---

34. Vale decir, un espectro de incidencia de droga que fuese asimilable —valorativamente— a los casos de una dosificación igual o inferior a 0,30 gramos por mil de alcohol en la sangre.

35. Una opinión divergente presenta Caballero (2014: 15-19), para quien los resultados serían especiales condiciones objetivas de punibilidad (asociadas a la «necesidad de pena»). En contra de la conceptualización de estos componentes típicos, véase Vargas (2017: 100).

36. Para información similar, véase Bullemore y Mackinnon (2018: 100).

37. Así lo destacan Politoff, Matus y Ramírez (2005: 119).

conjunta de un acto riesgoso el caso donde la víctima asume de forma libre el rol de pasajero de un conductor ebrio, de modo que si bien causalmente la muerte se conectaría con la acción del imputado, por razones valorativas —autorresponsabilidad—, la relevancia de la lesión quedaría desde un inicio fuera del alcance del tipo, todo lo cual incumbe a la diversas propuestas sobre la caracterización de este supuesto como un favorecimiento o participación en una autopuesta en peligro (atípica) o bien un caso de heteropuesta en peligro consentida (punible).<sup>38</sup> En segundo lugar, como supuestos de imputación objetiva del resultado (o de segundo nivel), son relevantes los casos en que la víctima genera un riesgo concurrente al riesgo de la conducción deficitaria, contexto en el cual importa la posición que se asuma ante las hipótesis de comportamiento alternativo conforme a derecho y la teoría del incremento del riesgo (por todos, Contreras, 2019: 96 y ss.). Aquí cabe destacar una particularidad del derecho vial chileno, no siempre tomada en cuenta por la jurisprudencia, ya que los artículos 108, inciso 2, y 144, inciso 1, establecen «deberes específicos» de previsión y control de riesgos adscritos al rol de conductor,<sup>39</sup> hito positivo que ha de considerarse al operar con las categorías de la imputación objetiva, considerando que la acción de conducción en sí misma encierra ya la infracción a una regla de seguridad en el tráfico rodado (artículos 109, inciso 1, y 110, inciso 2). Lógicamente, la exclusión de la atribución de uno o más resultados lesivos mantiene intacta la imputación y condena por la acción de conducción simple.

### *Tipo subjetivo*

El tipo-base (artículos 193 y 196, inciso 1) es doloso, bastando el dolo eventual, y consiste en la representación de la acción de conducción y de padecer los efectos del consumo de alcohol y/o drogas. La imprudencia no es punible. El error de tipo es imaginable, por ejemplo, en casos donde se desconoce haber ingerido algún compuesto estupefaciente o psicotrópico,<sup>40</sup> o bien de existir representación de condiciones óptimas al momento de la conducción, no obstante hallarse todavía experimentando un estado deficiente.<sup>41</sup>

Tratándose de las variantes cualificadas —supuestos concursales— se debe verificar imprudencia con respecto al o los resultados lesivos. Esta exigencia subjetiva, por efecto de la aplicación de la teoría de la imputación objetiva, en la práctica resultaría mayormente superflua, ya que ahí, donde falte la previsibilidad exigida para configurar la imprudencia, dicho factor ya habría sido evaluado por falta de conexión

---

38. En específico, véase Luzón (2016: 231-236) y Roxin (2013: 15-21).

39. Así lo destacan Balmaceda (2014a: 9-12) y Vargas (2014: 212).

40. Para más información, véase De Vicente (2006: 259) y Silva (1993: 38).

41. Claro está dentro de parámetros razonables de excusa.



entre el resultado y la acción de conducción en el contexto de análisis del tipo objetivo (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Tipo objetivo»).

### *Culpabilidad*

Un intenso estado de ebriedad o severa dosis de estupefacientes o psicotrópicos no resulta apta para excluir la imputabilidad, aunque inicialmente aparezca como un supuesto de autointoxicación plena, ya que el artículo 10, número 1, del Código Penal, segunda parte, expresamente lo impide, por tratarse de una privación total de razón (temporal) por causa «no independiente» de la voluntad del imputado (Caballero, 2014: 15-16), salvo está, de configurarse alguna de las excepciones ya reconocidas por la doctrina (alcoholismo crónico o intoxicación forzada y/o fortuita).

Sin embargo, pueden reconocerse supuestos de estado de necesidad en casos que para el salvamento de un bien jurídico sea necesario realizar la acción de conducción (por ejemplo, ante una repentina emergencia médica de un tercero vinculado al imputado), los que dependiendo de la fuente de la amenaza deben ser tratados conforme a los artículos 10, número 8 y número 11, del Código Penal, lo cual se refuerza por la excepción consagrada en el artículo 196 bis, número 5.

### *Formas especiales de aparición del delito*

La figura base, de mera actividad, conlleva la sanción de la tentativa según las reglas generales. El artículo 182, inciso 3, lo dispone expresamente en los siguientes términos:

En el caso de que la persona se apreste a conducir bajo la influencia del alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, el juez aplicará la sanción indicada en el artículo 193 o 196, disminuida o en grado de tentativa, según corresponda.

Esta regla contradice la extendida posición que rechaza tentativa en los delitos de peligro abstracto (básicamente por falta de un contenido mínimo de riesgo en la acción evaluado desde una perspectiva *ex-ante*).<sup>42</sup> Se describe la tentativa como «aprestarse» a conducir, de modo que el intento de realizar el tipo es una cuestión que dependerá de los indicios del caso concreto (por ejemplo, el hallarse dormido en el asiento del conductor con el motor encendido), cobrando especial relevancia la distinción entre actos preparatorios y ejecutivos.<sup>43</sup> No se trata de un tipo penal independiente del tipo que recoge la consumación (artículos 193 y 196), sino que una mera

---

42. En este ámbito, lo sugieren Balmaceda (2014b: 141), Molina (1998: 721) y Tamarit (2005: 1452).

43. Para más información, véase Bullemore y Mackinnon (2018: 102-103).

especificación de su castigo (imperfecto) por referencia a las facultades de la policía designadas en los incisos 1 y 2 del artículo 182, de modo que puede ser discutido si resultan aplicables las respectivas agravaciones (por ejemplo, el artículo 209, inciso 2). Finalmente, la regla posibilitaría el castigo de una falta tentada, como excepción al artículo 9, en los casos del artículo 193, inciso 1 y 2 (conducción bajo la influencia del alcohol), lo cual explica que en este caso la sanción deba ser disminuida por el juez y no rebajada conforme al artículo 7 («en grado de tentativa»).

Esta figura es mayormente conceptualizada como un delito «de propia mano» (Molina, 1998: 722), de modo que la coautoría y la autoría mediata no serían posibles (Silva, 1993: 41 y ss.). Por el contrario, las formas de participación resultan factibles a título de inducción (quien insta al imputado a llevarlo a su casa) o complicidad (el que facilita su automóvil al imputado).

### *Reacción penal*

*Sanción general.* El tipo-base de conducción bajo la influencia del alcohol tipificado en el artículo 193, inciso 1, primera parte, acarrea como pena principal una multa de 1 a 5 UTM y suspensión de la licencia por tres meses. Su penalidad se agrava por la producción de ulteriores resultados. En el caso de daños materiales y/o lesiones leves (conforme a la descripción del propio inciso), solo se cualifica la pena accesoria a seis meses. Si se verifican lesiones menos graves (artículo 193, inciso 2), se prevé una pena principal alternativa, de 1 a 20 días de prisión o multa de 4 a 10 UTM, en ambos casos con interdicción por 9 meses. Conforme a lo indicado por el artículo 197, inciso 7, el artículo 193 consagraría una «falta» penal (Vargas, 2008: 12) con todas las consecuencias que de ello derivan.

La producción de lesiones simplemente graves (artículo 193, inciso 3) se castiga con la pena principal del artículo 490, número 2, del Código Penal (sanción alternativa de 61 a 540 días de reclusión o multa de 11 a 20 UTM) y suspensión entre 18 a 36 meses. Finalmente, si se causan lesiones graves gravísimas o la muerte (artículo 193 inciso 4), la pena principal es de 3 años y un día a 5 años de reclusión, con las penas accesorias de multa de 21 a 30 UTM y suspensión de licencia por el plazo de entre 36 hasta 60 meses (fijación discrecional por el tribunal). El inciso 6 del artículo 193 posibilita la sustitución de la pena de multa por trabajos a favor de la comunidad y la asistencia a charlas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol o estupefacientes. La reincidencia específica (artículo 12, número 16) implica, además de su efecto general, la suspensión de licencia de entre 48 a 72 meses (artículo 193, inciso 5). En lo que concierne a la determinación y ulterior ejecución de la pena, se aplican las reglas generales.

En el caso del tipo-base de conducción, operación o desempeño en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, el artículo 196, inciso 1, tipifica un simple delito, con pena principal de 61 a 540 días de presidio y pena accesoria de multa de 2

a 10 UTM. La pena accesoria de interdicción se gradúa en relación con la cantidad de veces que ha sido sorprendido el imputado realizando la acción: 2 años de suspensión si es primera vez, 5 años la segunda y la cancelación de la licencia si es la tercera ocasión. En rigor, aquí se trata de un supuesto de reincidencia específica cuyo impacto no incide en la cuantía de la pena privativa de libertad, sino que exclusivamente en la pena de interdicción, de modo que su estatuto no se rige por la regla del artículo 104, del Código Penal. Dado que el supuesto de agravación de esta pena consiste en la detección de la conducta (ser «sorprendido») y no en la existencia de una sentencia condenatoria, una segunda y/o tercera ocasión puede verificarse aún y cuando la primera vez no haya sido efectivamente sometida a juicio (por ejemplo, ante una suspensión condicional del procedimiento). Estas sanciones se aplican sobre la conducción a secas, con producción de daños materiales y/o lesiones leves (bajo la definición del mismo inciso).

La verificación de lesiones menos graves y lesiones simplemente graves (artículo 196, inciso 2) conlleva la pena principal de 541 a 3 años de presidio, y las accesorias de multa de 4 a 12 UTM y suspensión de licencia por 36 meses en el caso del artículo 399 del Código Penal, o por 5 años tratándose del artículo 397, número 2, del Código Penal. Para la reincidencia específica, se dispone la cancelación de la licencia. El supuesto de mayor gravedad se tipifica en el artículo 196, inciso 3, tanto por su penalidad en abstracto como por el estatuto complementario para la determinación y ejecución de la pena, lo cual deriva de la Ley 20.770 de 2014 en cuanto reacción social ante bullados casos de siniestralidad vial (Vargas, 2017: 91-92). La disposición distingue: si se causan lesiones graves gravísimas, la pena principal es de 3 años y un día a 5 años de presidio, mientras que, provocando la muerte, entre 3 años y un día a 10 años de presidio. Ambos supuestos conllevan como penas accesorias una multa de 8 a 20 UTM, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo (sin perjuicio de los derechos del dueño ajeno a la realización del tipo).

*Circunstancia agravante de efecto extraordinario (i) (artículo 196, inciso 4).* Lo anterior se complementa con el inciso 4 del artículo 196, el que contempla, bajo tres numerales alternativos, una circunstancia agravante especial de efecto extraordinario aplicable exclusivamente al subtipo del artículo 196, inciso 3, consistente en la elevación obligatoria del *quantum* de las penas privativas de libertad: el *máximum* en el caso de las lesiones corporales del artículo 397, número 1, del Código Penal (4 años y un día a 5 años de presidio) y el grado máximo en el caso de muerte (5 años y un día a 10 años de presidio).

El número 1 establece una doblemente especial variante de reincidencia: i) se considera cualquier condena previa por alguno de los subtipos del artículo 196 (reincidencia específica de mayor amplitud); ii) le otorga un efecto extraordinario en la medición de la pena y que, por ende, no puede ser compensado racionalmente según las reglas del artículo 196 bis. La remisión a la prescripción del efecto agravatorio

de esta circunstancia según el artículo 104 del Código Penal, de 5 o 10 años desde el hecho tratándose de simples delitos o crímenes respectivamente es necesaria, ya que esta disposición alude expresamente a las reglas del artículo 12 del Código Penal.

El número 2 prevé una agravación aplicable exclusivamente a conductores sobre la base de dos requisitos copulativos: que su profesión u oficio «consista en el transporte de personas o bienes» y que «hubiere actuado en el ejercicio de sus funciones».

Finalmente, el número 3 consiste en que el imputado conduzca con su licencia previamente «cancelada» o habiendo sido objeto de la sanción de «inhabilitación perpetua» para conducir vehículos motorizados. Esta última circunstancia debe ser relacionada con el artículo 209, inciso 3, que declara inaplicable, por consideraciones de la prohibición de doble valoración (artículo 63), el tipo de quebrantamiento de condena previsto en el inciso 1 (que recae sobre idénticas penas accesorias que esta agravante) y la agravante específica del inciso 2 (conducir sin tener licencia o habiendo sido cancelada o suspendida), a los tipos del artículo 196, inciso 3 y 4. Esto se encuentra justificado con respecto al artículo 196, inciso 4, pero aparece como serio defecto legislativo en relación con el inciso 3, implicando que dicha figura (lesiones graves gravísimas o muerte sin agravación), en caso de ser realizada sin contar con licencia, con esta suspendida o incluso con inhabilitación temporal decretada, no reciba agravación alguna (Departamento de Estudios y Proyectos, 2014: 17).

*Regla especial para la determinación e individualización de la pena (artículo 196 bis).* Adicionalmente, el artículo 196 bis contempla una regla especial para la determinación e individualización de la pena, exclusivamente referida al subtipo del inciso 3 (lesiones graves gravísimas o muerte), incluyendo su modalidad de ejecución agravada por la concurrencia de las circunstancias previstas en el inciso 4.

La disposición señala:

Para determinar la pena en los casos previstos en los incisos tercero y cuarto del artículo 196, el tribunal no tomará en consideración lo dispuesto en los artículos 67, 68 y 68 bis del Código Penal y, en su lugar, aplicará las siguientes reglas:

1. Si no concurren circunstancias atenuantes ni agravantes en el hecho, el tribunal podrá recorrer toda la extensión de la pena señalada por la ley al aplicarla.
2. Si tratándose del delito previsto en el inciso 3 del artículo 196 concurren una o más circunstancias atenuantes y ninguna agravante, el tribunal impondrá la pena de presidio menor en su grado máximo. Si concurren una o más agravantes y ninguna atenuante, aplicará la pena de presidio mayor en su grado mínimo.
3. Si tratándose del delito establecido en el inciso 4 del artículo 196 concurren una o más circunstancias atenuantes y ninguna agravante, el tribunal impondrá la pena en su grado mínimo. Si concurren una o más agravantes y ninguna atenuante, la impondrá en su grado máximo. Para determinar en estos casos el mínimo y el máximo de la pena, se dividirá por mitad el período de su duración: la más alta de estas partes formará el máximo y la más baja el mínimo.

4. Si concurren circunstancias atenuantes y agravantes, se hará su compensación racional para la aplicación de la pena, graduando el valor de unas y otras.

5. El tribunal no podrá imponer una pena que sea mayor o menor al marco fijado por la ley. Con todo, podrá imponerse la pena inferior en un grado si tratándose de la eximente del número 11 del artículo 10 del Código Penal, concurriere la mayor parte de sus requisitos, pero el hecho no pudiese entenderse exento de pena.

Esta regla establece la imposibilidad de modificar el marco penal abstracto de las respectivas penas privativas de libertad, declarando inaplicables las normas generales que regulan los efectos de la concurrencia de circunstancias modificatorias de efecto ordinario (artículos 67 a 68 bis del Código Penal). Las reglas 1, 2, 3 y 4 constituyen la adecuación del sentido de los artículos 67 y 68 del Código Penal a este contexto, impidiendo empero rebasar o rebajar el marco penal abstracto original (salvo tratándose de la regla 2 en relación con el artículo 196, inciso 3, en el supuesto de lesiones del artículo 397, número 1, del Código Penal). La única excepción reconocida para disminuir el marco penal es la configuración incompleta de la mayor parte de sus requisitos formalmente establecidos (vale decir: tres), de la eximente de responsabilidad tipificada en el artículo 10, número 11, del Código Penal (estado de necesidad exculpante). Luego, puede discutirse si esta norma también bloquea la consideración de las normas generales sobre determinación legal de la pena (como los artículos 50 a 55 del Código Penal) y otras circunstancias modificatorias de efecto extraordinario (como el artículo 103 del Código Penal). La pena de multa se rige por el artículo 70 del mismo Código para su determinación.

*Reglas especiales para la ejecución de la pena (artículo 196 ter).* Con respecto a la ejecución de la condena, la Ley 20.770 de 2014 introdujo limitaciones de importancia. En primer lugar, el artículo 196 ter establece que en caso de concesión de una pena sustitutiva para el delito del inciso 3 del artículo 196 (obviándose, por error, la referencia a la variante cualificada del inciso 3), deben observarse las siguientes limitaciones: i) el artículo 196 ter inciso 1 dispone que la ejecución de la pena sustitutiva quedará «en suspenso» durante un año, período en el cual el condenado habrá de cumplir en régimen efectivo la sanción; ii) el inciso 2 dispone que la omisión en los certificados de antecedentes de la anotación o la eliminación definitiva de los antecedentes prontuarios no se regirá por la regla especial del artículo 38 de la Ley 18.216, lo cual implica que solo cabría aplicar los sistemas generales del DS 64, Ley 19.628, DL 3.482 y DL 409; como también que la sustitución de la pena no resulta extensible a las penas de multa, comiso e inhabilitación, lo cual resultaría innecesario de explicar dado el campo de aplicación natural de la Ley 18.216.

Es relevante apuntar que estas reglas especiales son aplicables también a los tipos de incumplimiento de deberes de los artículos 195, inciso 3, y 195 bis, inciso 2, (véase el apartado «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente la sección «Reacción penal» y «Culpabilidad»).

Aquí es importante destacar que el Tribunal Constitucional ha declarado de forma sostenida, desde 2016 a la fecha, inaplicable por inconstitucionalidad la regla del inciso 1, básicamente por la contradicción valorativa que implicaría el fin de una pena sustitutiva y la ejecución efectiva previa a su cumplimiento,<sup>44</sup> como también múltiples tribunales ordinarios.<sup>45</sup>

En cuanto al DL 321 de 1925, se exige en su artículo 5, inciso 3, que para solicitar el beneficio de libertad condicional, los condenados por los delitos del artículo 196 inciso 3 y 4 han de haber cumplido tres cuartos de la condena impuesta, es decir, los equipara a los casos más graves del respectivo estatuto.

El artículo 208, inciso 4, prevé una regla especial en caso de decretarse la cancelación de licencia por disposición de los artículos 193 o 196, recién transcurridos 12 años desde la imposición de la medida, el tribunal, de manera facultativa, podrá alzar la inhabilidad si a partir de nuevos antecedentes pueda estimar fundadamente «que ha desaparecido el peligro para el tránsito o para la seguridad pública que importaba la conducción de vehículos motorizados por el infractor».

*Circunstancia agravante de efecto extraordinario (ii) (artículo 209 inciso 2 y 3).* Finalmente, el artículo 209, en sus incisos 2 y 3, regula una circunstancia agravante específica de efecto extraordinario, aplicable exclusivamente a los tipos de conducción en condiciones deficientes (artículos 193 y 196) en los siguientes términos:

Si los delitos a que se refieren los artículos 193 y 196 de la presente ley fueron cometidos por quien no haya obtenido licencia de conducir o que teniéndola hubiese sido cancelada o suspendida, el tribunal deberá aumentar la pena en un grado.

Lo previsto en el presente artículo no se aplicará a quienes fueron condenados por los delitos contemplados en los incisos 3 y 4 del artículo 196.

La circunstancia agravante propiamente tal se regula en el inciso 2 del artículo 209 y se aplica en tres supuestos. El primero consiste en aquel imputado que no haya obtenido licencia de conducir, es decir, que este sea sorprendido realizando la acción sin estar habilitado administrativamente para ello. Esta agravación resulta excepcional, ya que la regla general es que dicha condición (ausencia de licencia) configure solamente el ilícito administrativo establecido en el artículo 199, número 2. Un sector minoritario (Mayer y Vera, 2014: 127-129) exige que para que esta circunstancia sea aplicable bajo este supuesto, se debería acreditar que el imputado efectivamente no cuente con las habilidades técnicas para conducir, lo cual entraña una toma de posición sobre el injusto del hecho asociada a la puesta en riesgo de bienes individuales. Es importante apuntar que una vez expedida, la duración de una licencia es indefinida (artículo 19, inciso 1), mientras que su vigencia se halla condicionada a

---

44. Para más información, véase Matus y Ramírez (2017: 221-222), y Vargas (2017: 91 y ss.).

45. Así lo constata Van Weezel (2018a: 776).

períodos que deben ser renovados de 6 años tratándose de licencia no profesional o especial (artículo 19, inciso 2), mientras que de 4 años en el caso de licencia profesional (artículo 19, inciso 3). La conducción con licencia vencida es castigada como infracción administrativa en el artículo 201, número 19. Por ende, quien presenta una licencia sin renovación oportuna (vencida) no equivale a no contar con el permiso administrativo. Se ha debatido, en relación con la prohibición de doble valoración, si pueden ser reconocidas estas circunstancias agravantes en conjunto con la agravante de reincidencia específica cuando ambas derivan de idéntica condena. Otro punto que genera discusión es si la agravante se configura en el supuesto donde un imputado cuenta efectivamente con una licencia de conducir, pero referida a otra clase de vehículo al que es sorprendido manejando (Hermosilla, 2014: 70-71)

Los dos supuestos restantes se refieren a casos de incumplimiento de interdicciones impuestas judicialmente: «cancelación» o «suspensión» de la respectiva licencia. En estos últimos casos, por contraposición a lo señalado en el inciso 1, que expresamente restringe dicho tipo penal a interdicciones impuestas a título de sanción penal («pena»), la cobertura de la agravante comprendería tanto supuestos de penas, sanciones contravencionales<sup>46</sup> e incluso la medida cautelar de suspensión provisoria (artículo 197, inciso 4) o la suspensión o cancelación de licencia decretada como condición de la salida alternativa de suspensión condicional del procedimiento (artículo 197, inciso 5). En este caso, el fundamento de la agravación se basaría en la desvaloración de un desacato en sentido amplio, previsto como circunstancia modificatoria y no como tipo penal autónomo, ya que, en los restantes casos de conducción con incumplimiento de sanciones penales, es decir, sin hallarse bajo efecto del alcohol o drogas, se aplica el inciso 1 del artículo 209. Luego, como se dijo, el inciso 3 buscaría anular supuestos de doble valoración con respecto al tipo agravado del artículo 196, inciso 4, con el vacío que genera actualmente en torno al tipo del inciso 3 (véase el apartado «Circunstancia agravante de efecto extraordinario (i) (artículo 196, inciso 4»).

### *Concursos*

El tipo-base (artículos 193 o 196, inciso 1) constituye un «delito permanente» (De Vicente, 2006: 262), ya que la ejecución de la acción conlleva la prolongación de la terminación durante un lapso posterior a la consumación, que dependerá de la conducta del propio conductor. Las interrupciones breves durante una misma iteración no multiplican la cantidad de instancias de realización del tipo (unidad típica de acción). No obstante, es posible apreciar reiteración (concurso real de la misma especie: artículo 351 del Código Penal) cuando se ejecute la acción en distintos contextos

---

46. En contra, véase Mayer y Vera (2014: 129).

situacionales donde no es valorativamente razonable implicar en la unidad jurídica (por ejemplo, en diferentes días).

La acción de conducción en cualquiera de sus variantes puede configurar —al mismo tiempo— los tipos de conducción con licencia falsificada (artículo 192, literal a), con placa patente adulterada, falsa u oculta (artículo 192, literal e), número de chasis borrado o adulterado (artículo 192, literal h), como también el tipo de conducción de vehículo motorizado sin licencia profesional para ello (artículo 194, inciso 1). Aquí la solución concursal depende de la interpretación que se asuma con respecto al bien jurídico que subyace a cada figura,<sup>47</sup> en el sentido de si es posible identificar un interés colectivo —la ordenación del tráfico vial— omnicompreensivo —valorativamente— de las diversas formas de menoscabo a modo de incrementos graduales —o subordinados entre sí<sup>48</sup>— del mismo injusto —la intervención «ilegal» sobre las vías públicas—, o bien sería factible identificar en cada infracción una afectación autónoma sobre condiciones de intervención en el tráfico valorativamente independientes. En el primer caso, la solución estaría orientada hacia la fundamentación de un concurso «aparente» por consunción o subsidiariedad, mientras que en el segundo a un concurso «efectivo», generalmente en «unidad de hecho» (artículo 75, Código Penal).<sup>49</sup>

Con respecto al concurso con los tipos de incumplimiento de obligaciones viales (artículos 195 y 195 bis), habida consideración de lo recién indicado, la existencia de reglas concursales específicas en los artículos 195, inciso 4, y 195 bis, inciso 3, conlleva explicaciones que se desarrollarán más adelante (véase la sección «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente ambas secciones tituladas «Concursos»).

Los casos anteriores también suelen verificarse en conjunto al tipo de receptación de vehículos motorizados (artículo 456 bis A, inciso 2, Código Penal) cuando el automóvil provenga de un delito contra la propiedad, supuesto límite entre concurso ideal y concurso aparente por consunción, siempre cuando en este último caso se esté dispuesto a considerar la regularidad empírica —o estadística— como parámetro de absorción.

En los casos de conducción con múltiples resultados lesivos, sea que se trate de diferentes clases de lesiones corporales y/o la muerte de una o más personas, la redacción de los tipos indica que el contenido del injusto resulta apto para valorar una

---

47. En el derecho español, véase Fernández (2008: 146-153)

48. En el contexto español, una argumentación en este sentido la propone Molina (1998: 741) entre el tipo de conducción en estado deficitario y la negativa a someterse a pruebas de detección.

49. Salvo que se trate de juzgamiento conjunto de múltiples realizaciones ejecutadas en contextos espacio-temporales diversos.



multiplicidad de resultados como una sola instancia de realización del tipo,<sup>50</sup> sin perjuicio de que dicha multiplicidad de eventos pueda ser considerado al momento de la individualización judicial de la pena (artículos 69 del Código Penal o 196 bis). Luego, esta afirmación conlleva una aclaración relevante: cuando los resultados lesivos fuesen cometidos con dolo (en toda su amplitud), los tipos agravados de los artículos 193 y 196 no serían aplicables: se trataría de atentados dolosos contra la vida o la salud (Bullemore y Mackinnon, 2018: 100). Lo contrario implicaría considerar —por el principio de especialidad— desplazada la sanción por los tipos penales del Código Penal bajo la forma de un notorio privilegio (Caballero, 2014: 17), especialmente para quien preordena su ejecución. Por lo anterior, en estos casos, la conducción deficitaria de los artículos 193, inciso 1, o 196, inciso 1, configuraría un concurso medial (artículo 75, Código Penal) con el delito doloso cometido (homicidio o lesiones corporales).

#### *Otros aspectos relevantes (artículo 197)*

El artículo 197 contempla diversas reglas sustantivas y procesales aplicables a todos los tipos delictivos del párrafo 1, con excepción expresa del artículo 198, aunque también del artículo 209, inciso 1, localizado en el párrafo 3.

El inciso 3, que resulta aplicable exclusivamente a los artículos 193 y 196, establece la medida cautelar específica de suspensión provisoria de la licencia de conducir, ordenando al tribunal que, en caso de condena, el intervalo de la interdicción deberá ser imputado a la duración de la pena accesoria respectiva.

La parte final del inciso 5 dispone la inaplicabilidad de la circunstancia atenuante genérica del artículo 11, número 7, del Código Penal en estos delitos (los tipos delictivos del párrafo 1).

Finalmente, el inciso 11 dispone que las penas de interdicción para conducir vehículos (la suspensión, cancelación o inhabilitación perpetua) no podrán ser suspendidas en caso alguno, lo cual implica que la relación de accesoriadad de la interdicción se mantiene aún y cuando la pena privativa de libertad sea sustituida por alguna de las sanciones previstas en la Ley 18.216.

#### Conducción de vehículo sin licencia profesional (artículo 194)

##### *Generalidades*

Realiza el tipo del artículo 194, inciso 1, quien opera un vehículo que requiere de licencia de categoría «profesional» sin contar con la respectiva habilitación administrativa. El artículo 194, inciso 1, dispone:

---

50. Para más información, véase Caballero (2014: 17) y Maldonado (2014: 85-86).

El que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.

Para una adecuada interpretación del precepto, se requieren algunas consideraciones de contexto. El artículo 5 establece la regla general para el desempeño en el tráfico rodado: solamente pueden conducir por vías nacionales quienes se encuentren habilitados por la autoridad. Ya que la circulación vehicular conlleva riesgos intrínsecos, el Estado impone al respectivo interesado acreditar ciertas aptitudes psicomotoras y teóricas mínimas (artículos 13 y ss.) para un desenvolvimiento conforme al estándar de seguridad fijado por la ley. Esta habilitación se materializa en una autorización administrativa correlativa —según el artículo 108— a un «derecho» reconocido al titular. Conforme al artículo 2, número 27, «licencia de conductor» es el documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo motorizado o a tracción animal. Sin embargo, se trata de una definición imprecisa. Lo relevante no es el objeto físico que acredita esta facultad, sino el contenido de la autorización. Dependiendo de la concreta actividad objeto de la conducción, los artículos 12 y siguientes diferencian tres clases de autorizaciones. La primera es denominada como licencia «profesional» o «clase A» y corresponde a la realización —profesional— de actividades de transporte de «personas» y/o «cargas». La segunda, referida como licencia «no profesional», agrupa los permisos que constituyen la regla general para la intervención en el tráfico, subdistinguiéndose entre i) licencia «clase B», que autoriza la conducción de vehículos motorizados de tres o más ruedas destinados tanto para el transporte particular de personas de capacidad hasta 9 asientos, como para el transporte de carga que exhiba un peso vehicular bruto máximo de 3.500 kilogramos; y ii) licencia «clase C», que habilita para la conducción de vehículos motorizados de dos o tres ruedas, con motor fijo o agregado, como motocicletas, motonetas, bicimotos y otros similares. La tercera categoría corresponde a la denominada licencia «especial» y configura un espacio de carácter enteramente residual, que abarca tres sectores específicos de actividad: i) licencia «clase D», que autoriza para la conducción de «maquinarias automotrices» como tractores, palas mecánicas, aplanadoras, grúas, retroexcavadoras y otras similares; ii) licencia «clase E», que habilita para la conducción de «vehículos a tracción animal» como carretelas, coches, carrozas y otros similares; y iii) licencia «clase F», que habilita para la conducción de vehículos motorizados de las Fuerzas Armadas, Carabineros, Policía de Investigaciones, Gendarmería y Bomberos de Chile.

En lo pertinente, los artículos 12 y siguientes establecen que la categoría de licencia «profesional» o «clase A» engloba cinco subvariantes agrupadas según se trate de transporte de «personas» o de «carga». Así, en primer lugar, tratándose del transporte de «personas», se distingue entre: i) licencia «clase A-1», que habilita exclusivamente

para la conducción de taxis; (ii) licencia «clase A-2», que habilita para la conducción de taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y/o privado de personas de 10 a 17 asientos o de hasta 32 asientos siempre que el largo del vehículo no exceda 9 metros y se haya poseído anteriormente esta licencia por más de 2 años; (iii) licencia «clase A-3», que habilita para la conducción de taxis, ambulancias, transporte remunerado de escolares o vehículos motorizados de transporte público y/o privado de personas, sin limitación de asientos o del largo del vehículo. En segundo lugar, en relación con el transporte de «carga» se contemplan: i) licencia «clase A-4», que habilita para la conducción de vehículos simples (o no articulados) de peso bruto vehicular de hasta 3,500 kilogramos; y ii) licencia «clase A-5», que habilita conducción de todo tipo de vehículos motorizados (simples o articulados) de peso bruto vehicular superior a 3,500 kilogramos.

Aquí es importante destacar que el desempeño de cualquier actividad de conducción vehicular en el tráfico vial sin contar con la habilitación administrativa requerida constituye un acto ilegal. La regla general es que dicha ilicitud sea de carácter administrativa, ya que la infracción a lo dispuesto en el artículo 5, inciso 1, se encuentra castigada a modo de contravención —competencia de los Juzgados de Policía Local— en los artículos 199, número 2 y 200, número 2. De esta forma, constituye infracción «gravísima», según el artículo 199, número 2, el conducir un vehículo motorizado o a tracción animal «sin haber obtenido licencia de conductor», sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 194; mientras que el artículo 200, número 2, prevé como infracción «grave» el conducir un vehículo con una licencia de conductor «distinta a la que corresponda», salvo lo dispuesto en el inciso 1 del artículo 194. De la redacción de ambas disposiciones se puede concluir que: i) si el imputado conduce un vehículo que exige licencia «clase A» sin contar con licencia alguna, se configuran —en principio—<sup>51</sup> tanto el ilícito contravencional del artículo 199, número 2, como el tipo del artículo 194; mientras que ii) si cuenta con alguna licencia pero diferente a la «clase A», no se aplica el artículo 200, número 2, («salvo») y solo se configura el ilícito penal (subsidiariedad expresa de la infracción administrativa).

Luego, con respecto a la identificación del fin de protección de la norma, se pueden reconocer dos aproximaciones marcadamente diversas. Para un sector de la doctrina (Mayer y Vera, 2014: 126), el tipo penal solo resultaría aplicable si es que la infracción administrativa (artículo 5), a su vez, ocasiona un estado de peligro abstracto de lesión para uno o más bienes individuales, propiedad implícita del hecho que no se daría, por ejemplo, si es que el conductor cuenta efectivamente con la destreza para dicha actividad. Por el contrario, faltando dicho componente de riesgo, solo resul-

---

51. Salvo en el caso de que se sostenga una interpretación diferente en torno a la prohibición de doble valoración con respecto a los ámbitos penal y contravencional (véase la sección «Accesoriedad administrativa y prohibición de doble valoración»).

taría aplicable la contravención del artículo 200, número 2. Sin embargo, es posible apreciar que esta propuesta no resulta coincidente con toda la extensión de casos incriminados bajo el artículo 194. Lo anterior se debe a que si bien un riesgo existencial para uno o más intervinientes en el tráfico<sup>52</sup> puede ser reconocido en torno a la clase A-4 —debido a la complejidad estructural del vehículo, como por ejemplo tratándose de un camión de carga—, dudosamente podría extrapolarse dicho contenido a supuestos de conducción bajo la clase A-1 (por ejemplo, un taxi con solamente un pasajero a bordo). Dicho de otra forma, la demostración de impericia del conductor no es un elemento determinante para la subsunción en todos los casos previstos por el artículo 194, de modo que no resultaría útil como fundamento unitario para clarificar —y limitar— el sentido de la tipificación.<sup>53</sup> Por el contrario, habida consideración de la cláusula de subsidiariedad de la contravención del artículo 200, número 1, el tipo puede ser interpretado como una ilicitud «cualificada» dentro del espectro de infracciones contra el artículo 5, correlativamente tuitivo de una condición de intervención en la circulación vial: contar con la certificación administrativa que habilita dicha clase de desempeño.

La conducción sin licencia profesional es un tipo común con estructura consumativa de mera actividad, de acción, de estructura permanente y de peligro abstracto.

### *Tipo objetivo*

Como sujeto activo, puede realizar el tipo cualquier persona que conduzca un vehículo motorizado.

La acción típica consiste en ejecutar la acción de conducción sobre un vehículo para cuyo desempeño se exija «licencia profesional», sin contar con dicha clase de habilitación administrativa. Con respecto a los extranjeros que ingresen al país, el artículo 58 implementa la obligación internacional de Chile adquirida por la ratificación de la «Convención sobre la Circulación por Carretera de Ginebra de 1949», a través del DS 485 de 1960 del Ministerio de Relaciones Exteriores,<sup>54</sup> lo cual implica la exis-

---

52. En sentido contrario, Mayer y Vera (2014: 129) sugieren como nota común a esta clase de licencia la exigencia de habilidades superiores a las de un conductor medio por el mayor riesgo que implicaría dicho desempeño para intereses de terceros, sea por generar especiales deberes de custodia sobre los pasajeros (vehículos de transporte de personas), por habilitar a la conducción excepcionalmente tolerada con infracción a la normativa vial (vehículos de emergencia) o bien por la estructura misma del vehículo operado (transporte de carga y ciertos casos de pasajeros).

53. Incluso Miró (2009: 46-48) sostiene, en el contexto español, que añadir exigencias de peligrosidad rebasaría el dato normativo preexistente, generando una «tipificación» judicial bajo la apariencia de «interpretación».

54. Promulga la «Convención sobre circulación por carretera y protocolo relativo a los países o territorios actualmente ocupados».

tencia de un «permiso internacional de conducir» sobre diversas clases de vehículos (anexo 8), incluyendo la categoría aquí pertinente, de modo que su constatación impide la configuración de la tipicidad, además de otras convenciones internacionales bilaterales eventualmente aplicables.

La falta de licencia requerida constituye un «elemento de la antinormatividad», en el sentido de que —en tanto elemento normativo del tipo— consiste en la realización de una infracción administrativa (el artículo 5) de manera complementaria a la ejecución de la acción típica.

Conforme al inciso 1 del artículo 1, la acción debe ser realizada en una vía accesible para terceros indeterminados (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Tipo objetivo»).

En principio, el tipo se consume por la verificación de la conducción sin licencia —en cuanto tipo de mera actividad— según lo expuesto sobre el fin de protección (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Generalidades»). Sin embargo, dicha facilidad de subsunción ha llevado a un sector de la doctrina a criticar la figura por consagrar una presunción de derecho con respecto al riesgo de lesión que exhibiría la actividad para uno o más bienes jurídicos individuales (Hermosilla, 2014: 65). Esto se confirmaría ya que el tipo podría ser realizado inclusive por un imputado con vasta experiencia en el control de esta clase de vehículos. En este contexto, se ha propuesto una interpretación restrictiva de la tipicidad (Mayer y Vera, 2014: 124) que, como se adelantó, exige la aptitud de la conducta para generar una exposición de peligro abstracto de lesión para intereses vitales de terceros (por ejemplo, notoria impericia en el control de vehículo).

### *Tipo subjetivo*

El tipo es doloso y exige representación tanto de la clase de vehículo que se conduce, dependiendo de las subclases de licencia clase A, como también de la obligación legal de contar con una licencia específica (elemento de la antinormatividad). La imprudencia no es punible.

### *Formas especiales de aparición del delito*

Mayoritariamente, esta clase de comportamiento es identificado como un delito de «propia mano» (Cáceres, 2016: 91-92). En este sentido, el inciso 2 del artículo 194 establece una regla especial de autoría, que subsana las posibles dificultades de ese carácter (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Formas especiales de aparición del delito») en los siguientes términos:

El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares o de carga y, contrate, au-

torice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de cinco a diez unidades tributarias mensuales.

Formalmente, la primera parte de la disposición consagra un tipo delictivo autónomo con respecto al inciso 1, aunque desde una perspectiva sustantiva establece la responsabilidad a título de autoría de quien lucra con la prestación irregular de servicios para los cuales se requiere utilizar licencia profesional (el denominado «hombre de escritorio» que no conduce de propia mano los respectivos vehículos). En este sentido deben ser interpretadas las acciones de «explotación» sobre uno o más vehículos (el control sobre el desarrollo de la prestación irregular), como también las de «autorización», «contratación» o «permisión» sobre el desarrollo del acto por sujetos no habilitados administrativamente.

La segunda parte del inciso 2 tipifica idénticas conductas en el caso de que los conductores se encuentren sujetos a la interdicción del derecho a conducir vehículos, decretada bajo cualquiera de sus modalidades (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Reacción penal» y «Tipo objetivo»).

### *Reacción penal*

El tipo delictivo del inciso 1 configura un «simple delito» castigado con pena (única) privativa de libertad de 61 días a 3 años de presidio. No se prevén sanciones de interdicción, salvo la posibilidad de aplicar el artículo 197 bis.

La figura del inciso 2 constituye «simple delito» con pena única de multa de 5 a 10 UTM.

### *Concursos*

La acción típica puede generar supuestos concursales en «unidad de hecho» (artículo 75) con otros delitos que impliquen la conducción vehicular, como con respecto a los artículos 193 y 196, 209 inciso 1, y/o alguna de las variantes del artículo 192 literales b), e) y h). Para la solución de estos supuestos, valen las consideraciones realizadas sobre los artículos 193 y 196 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Concursos»).

Quebrantamiento de la pena de suspensión o inhabilitación perpetua para conducir vehículos (artículo 209 inciso 1)

### *Generalidades*

El artículo 209, inciso 1, constituye un supuesto específico de incumplimiento de una resolución judicial, en este caso, la que impone una pena de interdicción sobre la

facultad de conducir vehículos, de modo que se trataría de una variante especial de quebrantamiento de condena (artículo 90, Código Penal) y, por ende, un tipo delictivo contra la Administración de Justicia.<sup>55</sup>

El inciso 1 del artículo 209 dispone que:

El conductor que hubiere sido condenado a las penas de suspensión o inhabilitación perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica o animal, y fuere sorprendido conduciendo un vehículo durante la vigencia de la sanción impuesta, será castigado con presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta diez unidades tributarias mensuales.

Esta especie de quebrantamiento es un tipo de acción, especial, con estructura consumativa de mera actividad, de estructura permanente y de peligro abstracto.

### *Tipo objetivo*

Se trata de un «delito especial propio», ya que el sujeto activo debe exhibir la calidad de «condenado» a la pena de «suspensión» de licencia o «inhabilitación perpetua» para conducir vehículos de tracción mecánica o animal.

La conducta consiste precisamente en el ejercicio material del derecho objeto de interdicción (De Vicente, 2006: 533): ejecutar en la acción de conducción de un vehículo estando vigente —o en etapa de ejecución— alguna de esas penas. Objeto de la acción es la prohibición impuesta a través de la sanción penal de «suspensión» de licencia o de «inhabilitación perpetua».

Ahora bien, los tipos delictivos que establecen como sanción accesoria alguna de estas clases de interdicción y que por ende la vigencia de la respectiva condena impuesta sirve de base para la ejecución de este delito, son los siguientes. En primer lugar, tratándose de la pena de «suspensión»: i) los artículos 192, 192 bis, inciso 6, 195 y 195 bis; ii) cuasidelitos de homicidio o lesiones corporales conforme al artículo 492, inciso 2, del Código Penal; y iii) el tipo-falta de posesión y/o consumo personal ilegal de drogas con arreglo al inciso 2 del artículo 50 de la Ley 20.000. En segundo lugar, tratándose de la pena de «inhabilitación perpetua», resultan pertinentes los artículos 195, inciso 2 y 3, 195 bis, inciso 2, el artículo 196, inciso 3 y 4; y los cuasidelitos de homicidio o lesiones corporales en caso de reincidencia, según la imposición facultativa de esta sanción prevista en el artículo 492 inciso 2, del Código Penal.

Se excluyen los casos donde el acto de quebrantamiento es realizado a través de la conducción en condiciones deficientes (artículos 193 y 196), ya que ese supuesto no es

---

55. En este sentido, Matus y Ramírez (2019: 436-437), como también Hermsilla (2014: 72-73), lo designan una especie de «desacato». Para una idea similar en el caso español, véase Cáceres (2016: 82; 88) y De Vicente (2006: 530-531).

desvalorado por la ley como una realización típica autónoma, sino que expresamente bajo la forma de una circunstancia agravante de efecto extraordinario, exclusivamente prevista para esas realizaciones en el inciso 2 del artículo 209 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Circunstancia agravante de efecto extraordinario (ii) (artículo 209, inciso 2 y 3»).

Luego, no realizan esta figura los incumplimientos de variantes jurídicas de la interdicción de conducir distintas a las penas de suspensión o inhabilitación perpetua. Así, en primer lugar, el tipo no alcanza los incumplimientos a la «suspensión» o «cancelación» de licencia que haya sido decretada en el contexto del derecho administrativo-sancionador por un juez de policía local, en casos de su imposición como medida preventiva debido a la incapacidad psíquica o física sobreviniente del titular (artículo 20) o como sanción administrativa por responsabilidad infraccional (artículos 207 e inciso 2 del artículo 208, en relación con el número 4 del artículo 52 Ley 15.231). En segundo lugar, tampoco son típicos los incumplimientos a interdicciones distintas que han sido decretadas en el contexto de un proceso penal, como i) la sanción accesoria prevista en el artículo 12 de la Ley 20.084 consistente en la «prohibición de conducir vehículos motorizados» dictada contra un imputado adolescente, ii) otras variantes cuya naturaleza jurídica sea diversa a una pena en sentido estricto, como el incumplimiento de la «suspensión provisoria» de la licencia de conducir, decretada como medida cautelar en un proceso seguido por realización de alguno de los tipos delictivos previstos en los artículos 193 o 196 (inciso 4 del artículo 197); la infracción a una suspensión, cancelación o inhabilitación perpetua para conducir, decretada como una «condición» de la salida alternativa de suspensión condicional del procedimiento en un proceso seguido por los artículos 193 o 196 (inciso 4 del artículo 197), y c) el incumplimiento de la «inhabilidad» para conducir (temporal o perpetua) dictada como medida de seguridad (artículo 197 bis).

### *Tipo subjetivo*

El tipo es doloso y exige representación del contenido y vigencia de la pena de suspensión o inhabilitación perpetua, bastando el dolo eventual. Esta última aclaración es relevante considerando que gran parte de las sanciones de interdicción son comunicadas de manera presencial al condenado durante la respectiva audiencia. No se contempla variante imprudente.

### *Culpabilidad*

En general, son imaginables supuestos de estado de necesidad para efectuar trayectos de emergencia (De Vicente, 2006: 543) en los términos del artículo 10, número 11. La comisión bajo un estado de autointoxicación por alcohol o drogas no exculpa según



la regla general del artículo 10, número 1, parte final del Código Penal (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Concursos»).

### *Reacción penal*

Se trata de un «simple delito» que acarrea como pena principal 61 a 540 días de privación de libertad, con pena accesoria de multa de hasta 10 UTM. No se contemplan penas de interdicción (salvo el artículo 197 bis).

### *Concursos*

Esta figura desplaza por especialidad —concurso aparente— la aplicación del tipo general de quebrantamiento de condena establecido en el artículo 90, número 8, del Código Penal, que dispone que:

El condenado en proceso por crimen o simple delito a la pena de retiro o suspensión del carnet, permiso o autorización que lo faculta para conducir vehículos o embarcaciones, o a la sanción de inhabilidad perpetua para conducirlos, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo.

La sanción referida por esta disposición, actualmente inalterada en la escala gradual de simples delitos y faltas del artículo 21, del Código Penal, apuntaba a la regulación previa de la pena accesoria por cuasidelitos del artículo 492, del Código Penal, la que precisamente fue reemplazada en ese lugar por la Ley 20.068 de 2005 para armonizar dicha tipificación con la regulación prevista en los tipos de la Ley 18.290. Igualmente, este tipo también prevalecería por sobre la sanción a título de desacato (artículo 240, inciso 2, CPC) en virtud de su especialidad.<sup>56</sup>

Es posible que el quebrantamiento realice a la vez alguno de los tipos que implican conducción vehicular, por ejemplo, los artículos 192 literales b), e) o h), como también el artículo 194, salvo en cuanto a los artículos 193 o 196 (conforme dispone el inciso 2 del artículo 209), o inclusive los artículos 195 o 195 bis, caso en que puede plantearse la configuración de un concurso efectivo de delitos (por regla general, bajo el artículo 75, del Código Penal, salvo en cuanto los casos especiales de los artículos 195 o 195 bis), o bien un concurso aparente (considerando lo expuesto en el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Concursos»).

---

56. En contra, véase Hermosilla (2014: 72-73).

## Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial

Incumplimiento a los deberes impuestos por los artículos 168 inciso 1 o 176 en supuestos de accidentes de tránsito (artículo 195)

### *Generalidades*

Coloquialmente, el artículo 195 tipifica dos comportamientos asociados a la «fuga» o «huida» desde un accidente de tránsito. Su actual redacción se debe a la Ley 20.770<sup>57</sup> de 2014 y constituye en la actualidad un tipo delictivo problemático para la literatura y la jurisprudencia,<sup>58</sup> tanto con respecto al contenido de la norma de conducta —estructura y ámbito de cobertura—, como en relación con la norma de sanción —proporcionalidad y reglas especiales para determinación y ejecución de la pena—, además de generar una posible tensión con la garantía constitucional de no autoincriminación (véase el apartado «Introducción», específicamente la sección «Incumplimiento de deberes en el tráfico y garantía de no autoincriminación»<sup>59</sup>).

Estructuralmente, el artículo 195 contiene dos tipos delictivos que exhiben como supuesto de hecho común la verificación de un «accidente de tránsito», es decir, la ocurrencia de una colisión a raíz del desplazamiento de peatones, animales o vehículos por vías de uso público (artículo 2, número 41), que haya provocado lesión a uno o más bienes jurídicos individuales: daños materiales, lesiones corporales o la muerte (Rojas, 2018: 102-104). En este sentido, la disposición establece: i) el incumplimiento del deber previsto en el artículo 168, inciso 1 (artículo 195, inciso 1) y ii) la infracción al deber impuesto en el artículo 176, este último contemplando un tipo-base (artículo 195, inciso 2) y un tipo-cualificado (artículo 195, inciso 3). De esta forma, la conducta típica de uno y otro delito consiste en el incumplimiento a precisas obligaciones impuestas por la regulación vial (artículos 168, inciso 1 o 176) por quienes «participen» en dicho evento, sea bajo cualquier rol (artículo 195, inciso 1), bien exclusivamente a título de «conductor» (artículo 195, inciso 2 y 3), aun y cuando —en principio— el infractor no sea responsable por los resultados lesivos así verificados.

Los incisos 1 a 3 del artículo 195 disponen que:

El incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que solo se produzcan daños, señalada en el artículo 168, será sancionado con multa de tres a siete unidades tributarias mensuales y con la suspensión de la licencia hasta por un mes.

El incumplimiento de la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible

---

57. Acerca de la redacción previa, Van Weezel (2014: 191 y ss.).

58. Para más información, véase Van Weezel (2018a: 772-773; 789-791).

59. Para más información, véase Departamento de Estudios y Proyectos (2014: 35 y ss.) y Valenzuela (2015: 117 y ss.).

y dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que se produzcan lesiones, señalada en el artículo 176, se sancionará con la pena de presidio menor en su grado medio, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y multa de 7 a 10 unidades tributarias mensuales.

Si en el caso previsto en el inciso anterior las lesiones producidas fuesen de las señaladas en el número 1 del artículo 397 del Código Penal o se produjese la muerte de alguna persona, el responsable será castigado con la pena de presidio menor en su grado máximo, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y con el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal. Para los efectos de determinar la pena prevista en este inciso, será aplicable lo dispuesto en los artículos 196 bis y 196 ter de esta ley.

En la construcción del tipo se emplea la técnica de ley penal en blanco (propia) sin exhibir aspectos problemáticos, ya que el comportamiento típico se describe parcialmente en la figura, debiendo ser complementado por las reglas de los artículos 168 inciso 1 y 176. En directa relación con lo anterior, el bien jurídico que subyace a estos tipos es un asunto discutido en doctrina, con repercusiones de importancia en la interpretación y aplicación de la disposición.

Para un sector mayoritario, se trataría —al menos con respecto a los incisos 2 y 3— de un delito de peligro contra la vida o la salud corporal de los posibles accidentados (Van Weezel, 2018a: 785-786, 791-792), incluso concibiéndose como una variante especial —o calificada— del tipo de omisión de auxilio o socorro (Matus y Ramírez, 2017: 62, 220-222).<sup>60</sup> Desde una perspectiva opuesta (Rojas, 2018: 100-104), se sugiere que la figura en realidad protegería el contenido que subyace a las reglas de circulación referidas explícitamente por el tipo (artículos 168, inciso 1, y 176), de modo que el contenido de ilicitud estaría asociado al menoscabo de un bien jurídico colectivo —la ordenación del tráfico vial— especialmente considerando que el injusto-base ni siquiera requiere de una persona lesionada (artículo 195, inciso 1), como también porque sería posible fundamentar la subsunción con una víctima fallecida desde un comienzo<sup>61</sup> (artículo 195, inciso 3). Aisladamente, se ha sugerido una lectura del tipo como un atentado contra la Administración de Justicia en el sentido de imponer un deber de colaboración con la investigación (Valenzuela, 2015: 136 y ss.), circunstancia

---

60. A pesar de su nivel mayoritario, la referida tesis pugna contra el texto expreso del artículo 195, inciso 4, al menos bajo su comprensión como una regla concursal que cumple una función de esclarecimiento (véase la sección «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente ambas secciones tituladas «Concursos»), en el sentido de venir a «clarificar» que entre el injusto configurado por no cumplir la obligación del artículo 176 y el injusto contra la vida y/o salud individual comprometido en el siniestro, habría una diferencia cualitativa de contenidos de significación delictiva.

61. En contra, véase Van Weezel (2018a: 786).

que permitiría articular el denominado «principio de no sanción del autofavorecimiento» (véase el apartado «Introducción», específicamente la sección «Incumplimiento de deberes en el tráfico y garantía de no autoincriminación»). Finalmente, existe una propuesta de efectuar una interpretación de la figura como de carácter pluriofensiva, en el sentido de involucrar en su estructura tanto el disvalor de una especie de omisión de socorro, como también de una especial variante de omisión de autodenuncia (Departamento de Estudios y Proyectos, 2014: 27-28).<sup>62</sup>

Sin perjuicio de este divergente panorama, existe cierto consenso en el rechazo a fundamentar la incriminación en un «deber de solidaridad» para con terceros involucrados en el suceso,<sup>63</sup> sea porque la figura se basaría en un especial riesgo creado por el conductor para la víctima del accidente,<sup>64</sup> sea porque el sentido del tipo consistiría en activar el procedimiento institucional de rigor —aseguramiento del flujo vehicular e indagación de responsabilidades— y no exclusivamente preservar la vida del accidentado (Rojas, 2019: 305-308).

En general, ambas figuras constituyen tipos de mera conducta, sea en su interpretación activa (mera actividad) u omisiva (omisión «pura» y a la vez, «propia»), de estructura material instantánea y de peligro abstracto (sea contra la vida y/o salud corporal, sea contra las condiciones exigidas en el tráfico rodado).

### *Tipo objetivo*

Como se adelantó, el artículo 195 establece dos figuras emparentadas por consistir en la infracción a deberes impuestos por la normativa de circulación.

*Incumplimiento del deber previsto en el artículo 168 inciso 1 (artículo 195 inciso 1).* Como primer tipo delictivo previsto, el artículo 195, inciso 1, tipifica el incumplimiento de la obligación establecida en el artículo 168, inciso 1, texto que dispone: «En todo accidente del tránsito en que se produzcan daños, el o los participantes estarán obligados a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima».

El supuesto de hecho exige, como circunstancia de contexto situacional preexistente, que se haya verificado un accidente de tránsito donde solamente se ocasionaren daños patrimoniales (Rojas, 2018: 123-124), es decir, el prototipo de caso es una colisión vehicular sin heridos. Si en el hecho existen lesionados —de cualquier clase— o incluso muertos, se aplican los tipos de los artículos 195, inciso 2 o 3.

El sujeto activo es determinado conforme a su rol de «participante» en el accidente de tránsito, es decir, toda persona involucrada en el siniestro, excluyendo a quienes lo presencian o simplemente toman conocimiento. Para determinar el estatus de

---

62. Crítico al respecto, Rojas (2018: 107-108).

63. En dirección opuesta, Matus y Ramírez (2017: 62; 220-222)

64. Para más información, véase Escobar (2018b: 1011-1016) y Van Weezel (2018b: 1080-1083).

«participación» de una persona en el accidente, se han propuesto (Rojas, 2018: 124-125) dos criterios basados en la finalidad de la obligación de aviso prevista en el artículo 168, inciso 1, es decir, facilitar esclarecer la responsabilidad civil extracontractual de los involucrados. Es este sentido, solo constituiría «participación» en el evento: i) la relevancia causal del comportamiento, en el sentido de representar una condición necesaria del accidente conforme a la teoría (causal) de la equivalencia de las condiciones (participante «directo»), y ii) la contribución al hecho mediante la infracción de una determinada regla de circulación (participante «indirecto»).

La conducta típica consiste en una omisión: verificado un accidente en que solamente se produzcan daños patrimoniales, se activaría el deber de «dar cuenta inmediata» a la autoridad policial más próxima (Carabineros de Chile). Así, la no realización del acto consumaría el tipo. La acción requerida no implica que el imputado se mantenga o permanezca en el lugar del accidente, sino exclusivamente el «dar cuenta» —comunicar el evento— a la autoridad. Aquí existen dos puntos relevantes (Rojas, 2018: 104-109; 126-127). Con respecto al contenido de esta comunicación, una interpretación contextual del artículo 168, considerando que la regla se ubica en el título XV «de la responsabilidad por los accidentes», acotada exclusivamente a la responsabilidad civil (artículos 165 a 171), permite asignarle como finalidad que Carabineros pueda registrar el evento —la denominada «constancia»— tanto por motivos de orden público —la adopción de medidas preventivas— como también para que las personas «interesadas» —el o los perjudicados por el siniestro— puedan ejercer posteriormente acciones civiles<sup>65</sup> (artículo 177) en virtud de la publicidad del registro (artículo 179, inciso 3). De ahí que el «participante» debería informar acerca de la ocurrencia del siniestro y de su rol en el mismo.

Luego, la exigencia de «inmediatez» temporal del aviso conllevaría al menos un plazo razonable para identificar cuál es la autoridad de mayor proximidad geográfica al lugar del evento. El exceso en la tardanza de la comunicación realizaría el tipo y solo cabría ser valorada con arreglo a las circunstancias atenuantes de los artículos 10, número 8 y 9 del Código Penal.

*Incumplimiento del deber previsto en el artículo 176 (artículo 195 inciso 2 y 3).* El segundo tipo, contenido en los incisos 2 y 3 del artículo 195, consiste en el incumplimiento de la obligación establecida en el artículo 176. Esta última indica que:

En todo accidente del tránsito en que se produzcan lesiones o muerte, el conductor que participe en los hechos estará obligado a detener su marcha, prestar la ayuda que fuese posible y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata, entendiéndose por tal cualquier funcionario de Carabineros que estuviere próximo al lugar del hecho, para los efectos de la denuncia ante el Tribunal correspondiente.

---

65. Desde esta aproximación interpreta Kuhlen (2013: 17) el tipo de alejamiento no permitido del lugar del accidente en el derecho alemán.

A diferencia de la conducta del inciso 1, esta figura exige como circunstancia de contexto situacional que a raíz del accidente se verifiquen lesiones corporales —de cualquier entidad— o muerte de una o más personas, pero también determina que solo puede ser sujeto activo el «conductor» de un vehículo, excluyendo así a otros intervinientes como el copiloto, pasajeros o espectadores. Por lo mismo, se trataría de un «delito especial propio» (Escobar, 2018b: 1006).

Sin embargo, dado que el artículo 176 impone el deber exclusivamente al conductor que ha «participado» en el accidente, la extensión de esta exigencia de «participación» en el evento es discutida. El problema atañe a la relación que debe existir entre esta conducta y el accidente de tránsito que le precede (Van Weezel, 2018a: 774), el cual se halla condicionado por el sentido de protección que se asuma con respecto a la figura.

Las dos primeras interpretaciones (Escobar, 2018b; Van Weezel, 2018a) —entiendo— buscan delimitar razonablemente el rango de cobertura de este tipo delictivo de la infracción administrativa del artículo 201, número 15, la que califica de contravención menos grave el no cumplir las obligaciones del artículo 176.<sup>66</sup> En este contexto, la propuesta más restrictiva sugiere que el imputado debe ser penalmente responsable por la producción de los resultados lesivos del incidente, en el sentido de la teoría de la imputación objetiva (Escobar, 2018b: 1016-1022).<sup>67</sup> Se trataría de la tipificación de un caso prototípico de *hit and run* (golpe y huida). Por otra parte, una posición «intermedia» (Van Weezel, 2018a: 781 y ss.) sostiene que debe existir una conexión entre conducción y resultado lesivo, pero reducida a los casos de conducción reglamentaria —en el marco del riesgo permitido—, recayendo el haz de competencia del conductor sobre las consecuencias «evitables» (no así la muerte desde un comienzo) que hayan derivado de su intervención.<sup>68</sup> Aquí, señala el autor, la relación de imputación objetiva antedicha excluiría los supuestos de lesión que resulten ajenos al contenido de riesgo especial competencia del conductor-participante (actuación a propio riesgo, principio de confianza y/o prohibición de retroceso), pudiendo activarse empero, dependiendo del caso concreto, el deber impuesto por el artículo 494, número 14, del Código Penal.<sup>69</sup> Como se aprecia, aquí la restricción del círculo de autores resul-

---

66. Para más información, véase Escobar (2018b: 1018-1020) y Van Weezel (2018a: 775, 788-789).

67. Sin embargo, dicha lectura no se aviene enteramente con el texto legal, ya que la regla concursal del inciso 4 del artículo 195 alude claramente a que dicho estatus es solo una posibilidad de subsunción del tipo, mas no una condición necesaria de la misma (Van Weezel, 2018a: 780).

68. Van Weezel (2018a: 781 y ss.) señala que la conducción vehicular, como actividad intrínsecamente riesgosa, constituiría un «riesgo especial», en el sentido de ocasionar peligros no completamente controlables por el agente que gestiona su fuente, de modo que dicha característica justificaría la imposición de un deber de neutralizar —de forma limitada— sus posibles concreciones, aun y cuando sea realizada conforme a derecho.

69. Así se desprende de Van Weezel (2018a: 789).

ta importante, descartando prácticamente todo supuesto asociado a la idea de «mal samaritano».<sup>70</sup>

Desde una aproximación diametralmente opuesta, se puede reconocer una posición «amplia» que exige solo una relación causal entre la conducción y el accidente — en el sentido de la equivalencia entre todas las condiciones necesarias concurrentes— para identificar al destinatario del tipo (Rojas, 2018: 125-126). Esto se daría con total independencia del nivel de incidencia que —desde el plano normativo— ostenten los conductores sobre los resultados verificados. La «amplitud» de esta propuesta incluiría tanto los casos donde el imputado es responsable de los respectivos menoscabos, como también frente a hechos causados por otro conductor o inclusive debido a la propia exposición de la víctima. Es relevante apuntar que esta aproximación ha sido recogida sucesivamente por la Corte Suprema.<sup>71</sup>

Estas diferencias interpretativas, me parece, reflejan notoriamente el fin de protección que cada tesis asume con respecto al tipo: para las tesis «restrictivas», el injusto se fundaría en la injerencia —en términos de riesgo existencial— sobre el accidentado; mientras que para la propuesta «amplia» (o del «mal samaritano»), en la infracción a normas de circulación estimadas como esenciales por el legislador para el normal desarrollo del flujo vehicular (en específico: el artículo 176).

Luego, en lo que sí puede apreciarse consenso es en que la figura en ningún caso estaría restringida, sea por motivos teleológicos o de historia fidedigna, exclusivamente a conductores en estado deficitario en los términos de los artículos 193 o 196,<sup>72</sup> como ha sugerido alguna jurisprudencia (Escobar, 2018a: 295 y ss.).

Con respecto a la conducta típica, los incisos 2 y 3 aluden al incumplimiento de la «obligación» prevista en el artículo 176, regla que impone realizar tres acciones: i) «detener la marcha» del vehículo; ii) «prestar la ayuda» que fuese «posible» a las víctimas, en el sentido de que el imputado debe emplear las medidas de cuidado que según las circunstancias y su propia capacidad resultaran exigibles (circunstancia por la cual el texto ya no alude a la ayuda «necesaria»), salvo que la persona halla fallecido, caso en el cual solo resta satisfacer la siguiente obligación (ya que el auxilio no tendría utilidad alguna);<sup>73</sup> y iii) «dar cuenta» a la autoridad policial más «inmediata», entendiéndose por ella cualquier funcionario de Carabineros que estuviere «próximo» al lugar del hecho (artículo 176, parte final).

En forma minoritaria, bajo la lectura como un delito de peligro contra las personas (Van Weezel, 2018a: 786), cuando el lesionado falleciera de inmediato y por lo mismo no haya sido posible otorgar algún tipo de auxilio a este, no se verificaría el

---

70. Van Weezel (2018a: 789) emplea la expresión.

71. Para más información, véase SCS, rol 35.715-2017, y SCS, rol 14.955-2018.

72. Para más información, véase Escobar (2018a: 303-305) y Van Weezel (2018a: 777-778).

73. Para más información, véase Rojas (2018: 129-131).

contenido objetivo de injusto —el riesgo existencial—, restando solamente la evaluación de un «delito putativo».

La naturaleza de la descripción es un punto debatido. Quienes favorecen el sentido de protección como un atentado de peligro para bienes personalísimos, lo conciben como un tipo de omisión «propia», inclusive denominándolo «omisión de auxilio».<sup>74</sup> No obstante, también se ha propuesto interpretar esta conducta como un tipo activo, consistente en incumplir el deber del artículo 176 mediante la acción de «abandonar» el sitio del suceso (Rojas, 2018: 115-116; 128-129), esto último a raíz de que el deber de «detener la marcha» implicaría siempre «permanecer» en el lugar del accidente, lo cual se desprendería implícitamente de la referencia hacia el artículo 176 efectuada por la presunción civil contemplada en el artículo 168, inciso 3. Luego, bajo esta aproximación, la obligación de mantenerse en dicho espacio serviría para dos objetivos. El primero, para dar cuenta en forma «presencial» a la policía sobre la ocurrencia del evento, presencia que involucraría necesariamente «tolerar» las primeras diligencias investigativas en el mismo sitio del suceso. Esta lectura se desprendería de que la exigencia de «inmediatez» del aviso diría más bien relación con la «proximidad» geográfica de la autoridad destinataria de la información, a diferencia del artículo 168, donde la referencia apuntaría exclusivamente al marco temporal de la noticia. En segundo lugar, la permanencia posibilitaría el otorgar la ayuda posible al o los accidentados, salvo, claro está, que estos se encuentren fallecidos.

### *Tipo subjetivo*

Los dos tipos son dolosos, de modo que se exige representación de la existencia de un accidente previo, como también de los resultados lesivos ocasionados. Basta el dolo eventual, circunstancia relevante en supuestos de alegación de desconocimiento ante indicios evidentes de intervención en el suceso (por ejemplo, un chasis abollado, trizadura del parabrisas o rastros de sangre y/o materia orgánica en la estructura). El desconocimiento de cualquiera de estos elementos constituye un error de tipo que excluye la sanción por inexistencia de cláusula de imprudencia.

Como fue adelantado, en el caso de los tipos del artículo 195, inciso 2 y 3, la entidad de los resultados lesivos determina la penalidad de la realización. El tipo agravado (inciso 3) exige que se trate de lesiones graves gravísimas (artículo 397, número 1, Código Penal) o muerte. Para un sector minoritario, se trataría derechamente de un tipo calificado por el resultado (Departamento de Estudios y Proyectos, 2014: 27), o bien que los resultados lesivos más bien serían condiciones objetivas de punibilidad

---

74. Para más información, véase Escobar (2018b: 1006), Matus y Ramírez (2017: 62, 220-222) y Van Weezel (2018a: 774).



establecidas para la graduación de la pena (Matus y Ramírez, 2017: 220-221).<sup>75</sup>

Sin perjuicio de estas aproximaciones, para quienes sostienen una relación de imputación objetiva entre la conducción y los resultados, aquí serían aplicables las reglas generales sobre atribución dolosa: el error en la circunstancia calificante podría igualmente realizar el tipo subjetivo del tipo-base.<sup>76</sup>

Para la tesis «amplia» (Rojas, 2018: 129-131), la agravación del resultado no resultaría problemática en términos de imputación subjetiva, ya que el inciso 3 establecería una agravación de la pena basada en la infracción al subdeber de «prestar la ayuda posible», en el sentido de que solo cobraría aplicabilidad ahí cuando las lesiones graves gravísimas o la muerte sean una consecuencia evitable, en caso de haberse auxiliado oportunamente a la persona.

### *Culpabilidad*

Los casos de realización del tipo por grave embriaguez o alteración cognitiva por consumo de alcohol y/o drogas no resultan exonerados conforme dispone al artículo 10, número 1, del Código Penal, segunda parte (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Culpabilidad»), sin embargo, dicha eximente puede configurarse en supuestos de privación temporal de razón a causa del mismo accidente (por ejemplo, shock nervioso). Por otra parte, son imaginables supuestos de inexigibilidad —basados en el artículo 10, número 7 o número 11 del Código Penal— cuando, a raíz del suceso, el imputado se ve expuesto a un riesgo existencial de parte de terceros (por ejemplo, la presencia de un tumulto de personas en actitud agresiva).

La posibilidad de configurar una situación de necesidad a partir del temor a la autoincriminación —temor al sacrificio de la libertad de acción y/o la integridad del patrimonio— estaría excluida dada la imposición de esta obligación legal de tolerar la práctica de la diligencia, particularmente con respecto a la circunstancia cuarta del artículo 10, número 11, del Código Penal (el deber de soportar la amenaza por el obligado).

### *Formas especiales de aparición del delito*

Los tipos del artículo 195, inciso 2 y 3, han generado discusión sobre las exigencias para verificar su consumación, en la medida que se castiga el incumplimiento sobre tres deberes pero que finalmente integrarían una sola obligación (la impuesta en el

---

75. En contra de esta lectura, por contravenir el sentido de estos componentes típicos sobre restringir la punibilidad, véase Vargas (2017: 100).

76. Desde su posición (error sobre la «pena a imponer»), lo sostienen Matus y Ramírez (2017: 62, 220-222).

artículo 176). Un sector propone estimar la atipicidad del hecho en caso de que no se verifique el cumplimiento copulativo de las tres exigencias, bastando la infracción de cualquiera de estas para anular la tipicidad (Departamento de Estudios y Proyectos, 2014: 27-28).<sup>77</sup> Es relevante destacar que la Corte Suprema ha rechazado esta interpretación, sosteniendo que la obligación del artículo 176 ha de ser cumplida integralmente.<sup>78</sup> Para la tesis «amplia» (Rojas, 2018: 129), ya que el deber de «detener la marcha» implicaría permanecer en sitio del accidente, el tipo se consumaría simplemente con el abandono o huida del lugar del suceso, de modo que el cumplimiento del deber de información o ayuda posterior solo podrían fungir como circunstancias atenuantes (artículos 10, número 8 o número 9 del Código Penal) —habida consideración de que el artículo 11, número 7, resulta inaplicable por disposición expresa del inciso 5 del artículo 197—, mientras que se verificaría en estadio de tentativa cuando solamente se cumpliera con el deber de permanencia sin dar aviso a la autoridad.

### *Reacción penal*

El tipo-base del artículo 195, inciso 1, conlleva pena principal de multa de 3 a 7 UTM y la pena accesoria de «suspensión» de licencia por un plazo facultativo de hasta un mes. La categorización de esta infracción como un «simple delito» o una «falta» puede ser debatida a raíz del tramo superior de la sanción de multa. En materia de determinación y ejecución de la pena, rigen las normas generales, salvo en cuanto a la regla concursal específica prevista en el artículo 195, inciso 4 (véase la sección «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente ambas secciones tituladas «Concursos»).

Los subtipos agravados de los incisos 2 y 3 del artículo 195 presentan un marco regulativo diametralmente opuesto, constituyendo ambos «simple delito». El tipo del inciso 2 aparece como: i) pena principal 541 días a 3 años de privación de libertad y las penas accesorias; ii) «inhabilidad perpetua» para conducir vehículos de tracción mecánica; y iii) multa de 7 a 10 UTM. Por otra parte, el subtipo agravado del inciso 3 conlleva la pena principal de 3 años y un día a 5 años de privación de libertad; y las penas accesorias de «inhabilidad perpetua» para conducir vehículos de tracción mecánica; multa de 11 a 20 UTM; y el «comiso» del vehículo en que se ha «cometido» el delito (se entiende: en el cual se ha «desplazado» el imputado, salvo que se vea aquí un respaldo legal a la tesis de la injerencia). En este caso, la intensificación del tratamiento a este supuesto se complementa con la aplicabilidad de los artículos 196 bis —marco penal abstracto inmodificable— y 196 ter —suspensión por un año del respectivo sustitutivo penal decretado— revisados a propósito de los artículos 193 y

---

77. En contra, véase Van Weezel (2018a: 773).

78. Para más información, véase SCS, rol 6.095-2017.

196 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», especialmente la sección «Reglas especiales para la ejecución de la pena (artículo 196 ter)»).

### *Concursos*

Cuando el imputado-conductor es a la vez responsable por la realización dolosa o imprudente de lesiones corporales y/u homicidio,<sup>79</sup> en principio la solución del concurso de delitos está condicionada a la tesis que se sostenga con respecto al injusto de los incisos 2 y 3 del artículo 195. Sin embargo, aquí es fundamental considerar que el artículo 195, inciso 4, establece una regla concursal específica del siguiente tenor:

Las penas previstas en este artículo se impondrán al conductor conjuntamente con las que le correspondan por la responsabilidad que le pueda caber en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal.

Esta norma ordena al tribunal apreciar un concurso «efectivo» —no «aparente»— entre el tipo del artículo 195 y los respectivos «delitos» o «cuasidelitos» en los que le pueda «caber responsabilidad». Sin embargo, el alcance de esta última referencia es una cuestión debatible, con importancia para determinar la relación concursal entre los tipos delictivos de la propia Ley 18.290.<sup>80</sup>

En principio, no cabe duda de que la referencia a «delitos» y «cuasidelitos» comprendería los resultados lesivos contra intereses individuales ocasionados por la acción de conducción previa:<sup>81</sup> i) los cuasidelitos cometidos por el conductor —mediante un vehículo motorizado— que sean punibles según las reglas generales<sup>82</sup> (artículo 490 y ss., Código Penal) y ii) los delitos —dolosos— de homicidio o lesiones corporales ejecutados a través de un vehículo motorizado. Luego, la regla dispone expresamente la norma de sanción para determinar la pena del concurso: la acumulación material (o aritmética) del artículo 74 del Código Penal. Por lo anterior, ya que la norma se aplica sobre todas las variantes del artículo 195, esta cumpliría una «función de esclarecimiento»:<sup>83</sup> señalar al juez que entre el artículo 195 y el o los ilícitos ocasionados por la conducción existen contenidos de injusto contra bienes

---

79. La cláusula concursal del inciso 4 del artículo 195 también es aplicable a los daños patrimoniales (en relación con el tipo del inciso 1).

80. Lo detecta, con respecto a los artículos 195 y 195 bis, Van Weezel (2018a: 773).

81. La ampliación de los supuestos involucrados también depende de la tesis que se adopte con respecto al destinatario de la norma, en el sentido del conductor responsable o cualquiera que «participe» en el siniestro.

82. Para un detallado análisis sobre la relación entre un delito impropio de omisión y tipificaciones comparadas en este sentido, véase Rojas (2018: 117-123).

83. Para una idea similar con respecto al artículo 195 bis, véase Falcone (2015a: 158).

jurídicos diversos, los que deben ser valorados de forma independiente, anulando así la posibilidad de apreciar un concurso aparente. De esta forma, la regla reafirmaría que el bien jurídico que subyace a esta disposición sería diverso a la protección de la vida y/o salud corporal de los accidentados (Rojas, 2018: 131).

Sin embargo, lo anterior no resulta tan nítido tratándose del concurso entre esta figura y los tipos de la propia Ley 18.290,<sup>84</sup> en el sentido de si la referencia a «delitos» y «cuasidelitos» sería aplicable a toda otra infracción penal —además de lesiones corporales y homicidio— realizada por la acción de conducción. Se trata de un punto discutible, más allá del objetivo legislativo proclamado con la Ley 20.770.<sup>85</sup> Aquí cobran especial relevancia los tipos de conducción en condiciones deficientes con producción de algún resultado lesivo (artículos 193 o 196, inciso 2 y ss.) y la negativa injustificada a practicarse las pruebas de detección de alcohol y/o drogas (artículo 195 bis),<sup>86</sup> aunque esto también resulta extensible para realización de los artículos 192, 194 y 209, inciso 1. La solución depende de la interpretación que se asuma con respecto a la conexión interna de los referidos tipos, es decir, si constituyen expresiones graduales de una misma clase de injusto —por ende, un concurso «aparente»— o bien modalidades diversas a ser valoradas individualmente (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Concursos»), es decir, un concurso «efectivo».

A pesar de lo anterior, para la interpretación de la figura como delito de peligro contra las personas (Van Weezel, 2018a: 786; 792), el concurso debería igualmente ser evaluado conforme a las reglas generales, siendo posible fundamentar un concurso aparente entre el artículo 195 y el respectivo delito o cuasidelito en casos de superposición material de los contenidos delictivos.

Finalmente, la relación concursal entre el artículo 195, inciso 2 o 3, y el tipo (falta) de omisión de socorro (artículo 494, número 14, Código Penal) depende de la perspectiva interpretativa asumida: para la tesis del delito de peligro —creo— habría que apreciar un concurso aparente a todo evento, mientras que para la tesis amplia, en el caso del tipo-base, inciso 2, no se daría superposición alguna, sino que exclusivamente en caso de aplicabilidad de la agravación (inciso 3), ya que ahí el riesgo existencial del accidentado resultaría valorado bajo el artículo 195 en cuanto acto copenado —criterio de la consunción—. <sup>87</sup>

---

84. Lo asumen, sin mayor desarrollo, Matus y Ramírez (2017: 221).

85. Para más información, véase Matus (2014: 101 y ss.). En este sentido, también lo sugiere Vargas (2017: 97).

86. Para más información, véase Van Weezel (2018a: 773).

87. Con respecto a esto, véase implícitamente Rojas (2018: 103-104).

## Obstaculización a la producción de evidencia científica sobre conducción bajo los efectos del alcohol y/u otras drogas (artículo 195 bis, inciso 1 y 2)

### *Generalidades*

El artículo 195 bis fue introducido por la Ley 20.770 de 2014 con el preciso objetivo de facilitar la generación de prueba pericial para la imputación de cargo sobre realizaciones de los artículos 193 o 196 (Falcone, 2015a: 154-155). Dado que el artículo 315, inciso 2, del Código Procesal Penal permite —excepcionalmente— que el informe de alcoholemia u otra pericia sobre sustancias estupefacientes o psicotrópicas sea incorporada al juicio oral a través de la sola presentación del documento, en cierta medida esta figura buscaría el aseguramiento de la acreditación de la condición deficiente del conductor por esta vía —los rangos de concentración alcohólica indicados en el artículo 111 o la presencia de drogas—. Por lo mismo, el tipo del artículo 195 bis consiste en «obstaculizar» —en sentido amplio— la realización de estas diligencias de investigación que, en la práctica, operan como medio de prueba esencial para la imputación de los artículos 193 o 196 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Tipo base»).

Los incisos 1 y 2 del artículo 195 bis disponen:

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, será sancionada con multa de tres a diez unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un mes.

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, serán castigadas con la pena de presidio menor en su grado máximo, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal. Para los efectos de determinar la pena prevista en este inciso, será aplicable lo dispuesto en los artículos 196 bis y 196 ter de esta ley.

El bien jurídico protegido por esta figura es controvertido,<sup>88</sup> salvo en cuanto a su carácter supraindividual o colectivo. Conforme a la finalidad práctica de la disposición, se ha sugerido que se trataría de un atentado contra el denominado «principio de autoridad», en cuanto vigencia fáctica de las exigencias impuestas por la administración (Falcone, 2015a: 158-159). Desde otra perspectiva, ya que en casos de conducción deficiente (artículos 193 y 196) la no realización del tipo implicaría la facilitación de la producción de evidencia en contra de sí mismo, se trataría de un atentado contra la Administración de Justicia.<sup>89</sup> Como tercera alternativa, particularmente considerando a nivel sistemático el reenvío hacia los artículos 182 y 183, el tipo puede ser interpretado como asociado a la preservación de una condición mínima de estabilidad para la circulación vial, básicamente en relación con la realización sin trabas de dichos controles por la autoridad.

El artículo 195 bis, salvo en cuanto a las variantes de conducta alternativas activas que son aplicables exclusivamente al subtipo del inciso 2, constituye un tipo (propio) de omisión: la infracción se configura al no someterse a las pruebas de detección y/o a los exámenes científicos que han sido requeridos por la autoridad policial. Se trata de tipos de mera conducta (mera actividad y omisión pura), de estructura material instantánea y de peligro abstracto.

### *Tipo objetivo*

Para el análisis del tipo objetivo, es preciso realizar algunas consideraciones previas. La regulación de tránsito distingue dos formas o métodos para cuantificar la presencia de alcohol o drogas en un conductor (Falcone, 2015a: 144-153). En primer lugar, las «pruebas de detección» aplicadas directamente por funcionarios de Carabineros, generalmente en el mismo lugar del hecho conforme disponen los artículos 182 y los incisos 1 y 2 del artículo 183, y consistentes con respecto al consumo de alcohol en el empleo de un instrumento de espiración prolongada de aire —«etilómetro evidencial» o «alcotest»—,<sup>90</sup> mientras que el caso de otras drogas, a través de la utilización de un hisopo, comúnmente denominado «narcotest». En segundo lugar están los denominados «exámenes científicos» practicados por profesionales del área de la salud y certificados por el Servicio Médico Legal, los que básicamente se reducen al análisis sobre una muestra de sangre (examen de alcoholemia y toxicológico) y se hallan establecidos en el artículo 183, inciso 3 y 4.

---

88. En el derecho español, véase Fernández (2016: 125-132) y Molina (1998: 725-727).

89. Desde un punto de vista crítico, esto se desprende en Valenzuela (2015: 140-142).

90. Su regulación pormenorizada se contiene en el DS 236 de 2014 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que establece reglamento «que fija características técnicas para los instrumentos que realizan prueba respiratoria evidencial sobre presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano».

Habida consideración de la distinción previa, el artículo 195 bis diferencia entre un tipo-base (inciso 1) y un tipo-cualificado (inciso 2), también tomando en cuenta las circunstancias que rodean la acción de conducción.

El sujeto activo —en ambas figuras— puede ser cualquier «conductor» de un vehículo, en el sentido de que no es exigencia de subsunción que el imputado se encuentre involucrado en un accidente de tránsito, como tampoco que padezca los efectos del consumo de alcohol y/o drogas.<sup>91</sup> Sobre el alcance de la clase de «vehículos» alcanzados por el tipo, valen las consideraciones efectuadas con respecto a los artículos 193 y 196 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Tipo base»).

*Tipo-base (artículo 195, inciso 1).* El tipo-base del artículo 195 bis, inciso 1, se aplica a cualquier «conductor» y, por contraposición a lo indicado en el inciso 2, en el caso de haberse verificado uno o más resultados lesivos, exclusivamente con respecto a las lesiones corporales leves, menos graves o simplemente graves.

La descripción indica que la omisión debe recaer sobre las «pruebas» u «exámenes científicos» previstos en el artículo 182, consistiendo en «negarse» de manera «injustificada» a practicarse dichas pruebas. El acto de rechazo necesariamente implica una solicitud previa realizada por un funcionario de Carabineros (artículo 182),<sup>92</sup> de modo que puede ser discutible la tipicidad de quien no se detiene ante un control vehicular y sigue de largo, impidiendo así la formulación misma del requerimiento. No existe mayor precisión de la conducta, por lo que la negativa puede ser pasiva o bien activa, involucrando, por ejemplo, amenazas u agresiones corporales, e incluso el abandono del sitio de control. Se discute si quien realiza la acción al momento previo de iniciar la conducción de un vehículo (por ejemplo, estando aún detenido y sin activar el motor), ejecuta el tipo (Falcone, 2015a: 163-164) al no adquirir el rol de «conductor» según la definición legal del artículo 2, número 11), aunque una lectura en sentido contrario no puede descartarse de forma concluyente, ya que «aprestarse» a conducir implicaría control físico del vehículo, y conforme al artículo 182, inciso 2, en ese caso se autoriza su fiscalización.

La omisión debe exhibir un carácter «injustificado», elemento normativo del tipo que caracteriza el comportamiento,<sup>93</sup> apto para valorar eventuales excusas «razonables» del requerido (por ejemplo, fobia hacia el dispositivo de prueba evidencial, padecer un estado de conmoción, etcétera).<sup>94</sup> Dicho componente típico permite articular las consideraciones sobre atribución de culpabilidad, ajenas al estado de nece-

---

91. Así lo destaca Van Weezel (2018a: 777-778).

92. En el derecho español, véase De Vicente (2006: 340-345).

93. Se trata de un elemento «positivo» del tipo en el sentido de que debe ser acreditado por el acusador, pero «negativo» en orden a que su falta de verificación determina la atipicidad del hecho.

94. Para más información, véase Falcone (2015a: 162).

sidad basado en la autodenuncia, que de no preverse expresamente en el tipo habrían de ser zanjadas según las eximentes generales (por ejemplo, artículos 10, número 9 o 11 del Código Penal).

En este aspecto surge un problema interpretativo con respecto al objeto de la conducta, ya que a pesar de tipificarse como referencia los «exámenes científicos», el tipo restringe los métodos de cuantificación a las «pruebas de detección» practicadas por Carabineros. Esto se genera al efectuarse una remisión normativa exclusivamente hacia la regulación del artículo 182 (Falcone, 2015a: 161). Por ende, el rechazo a practicarse un examen de extracción de sangre —referida al alcohol u otras drogas—, en el contexto de las circunstancias del artículo 195, inciso 1, sin resultados lesivos o con producción de lesiones corporales diversas a las graves gravísimas, resultaría un hecho atípico debido a no existir remisión legal sobre el artículo 183, cuyos incisos 3 y 4 son los que consagran precisamente la realización de «exámenes científicos».

*Tipo cualificado (artículo 195 inciso 2).* El subtipo agravado del artículo 195, inciso 2, se aplica en caso de haber «intervenido» el conductor en un accidente con producción de lesiones graves, gravísimas o la muerte de una o varias personas.

La remisión sobre el artículo 183 implica la tipificación de dos objetos de la acción: las «pruebas de detección» (artículo 183, inciso 1 y 2) y los «exámenes científicos» (artículo 183, inciso 3 y 4). En este último caso, existe otro problema interpretativo (Falcone: 2015a: 165), ya que si bien el tipo describe que las conductas pueden recaer sobre la detección de drogas, la referencia expresa del tipo exclusivamente hacia el artículo 183 limitaría su rango de cobertura a la ingesta de alcohol —los incisos 3 y 4 del artículo 183 solo regulan el examen de alcoholemia—, sin previsión de examen toxicológico para verificar la presencia de sustancias estupefacientes y/o psicotrópicas (esto último en nada afecta que, bajo las reglas procesales generales, sí pueda desarrollarse dicho examen como diligencia de investigación en el marco de los artículos 193 o 196).

Con respecto a la primera modalidad, en la «negativa injustificada» a practicarse las pruebas o exámenes se reproduce lo señalado con respecto al tipo-base del inciso 1. La segunda y tercera modalidad, consistentes en la «realización de cualquier maniobra que altere los resultados» o la «dilación de la práctica de las operaciones para alterar sus resultados», captarían toda otra forma de obstaculización a la práctica de la diligencia diferente a la negativa (Falcone, 2015a: 165-166), con la sola limitación de que igualmente exigirían una previa solicitud de Carabineros (ya que solo se puede dilatar o alterar un procedimiento que habría sido ya iniciado).

Aquí es relevante apuntar otro defecto de redacción, ya que si bien estas variantes activas complementan la conducta omisiva, en el sentido de tipificar acciones que no implican «rechazo» en sentido estricto, pero sí la «obstaculización» del procedimiento como efectuar soplidos discontinuos o de baja intensidad en el caso del



«etilómetro»,<sup>95</sup> o bien el simular dormir o un estado de inconsciencia frente a la extracción de sangre,<sup>96</sup> estas se prevén exclusivamente para esta variante y no con respecto a la realización del tipo-base. De este modo, solo resultaría típico con respecto al inciso 1 el «negarse» a la prueba, pero no así «obstaculizarla» (Falcone, 2015a: 165).

### *Tipo subjetivo*

El tipo es doloso, bastando el dolo eventual. Se requiere la representación del requerimiento de la autoridad policial para la práctica de la «prueba de detección» y/o el «examen científico», como en el caso de existir resultados lesivos sobre las circunstancias que rodean la conducción —la propia «intervención» en el suceso—. El desconocimiento de la producción de lesiones corporales y/o muerte, una vez descartado el dolo eventual a su respecto (por ejemplo, ante indicios evidentes del involucramiento en un siniestro), impide la sanción por el subtipo agravado, subsistiendo la posibilidad de imputar el subtipo del inciso 1 en caso de verificarse su tipicidad. La imprudencia no es punible.

### *Culpabilidad*

Como fue adelantado, el carácter «injustificado» de la negativa permite valorar, a nivel de tipicidad, manifestaciones actitudinales no indicativas de culpabilidad en ambas variantes del tipo (por ejemplo, fobias o especiales condiciones de salud), descartándose la posibilidad de configurar una situación de necesidad basada en la autoincriminación, en el mismo sentido que con respecto al artículo 195 (véase el apartado «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente la sección «Culpabilidad»).

### *Reacción penal*

El tipo-base del artículo 195, inciso 1, conlleva pena de multa desde 3 a 10 UTM y «suspensión» de licencia de conducir hasta por un mes (escala gradual específica). La determinación y ejecución de la sanción se rige por las reglas generales, resultando indefinida —y discutible— su categorización como «simple delito» o «falta» penal.

En el caso del tipo-cualificado del artículo 195 bis, inciso 2, la situación es radicalmente distinta, ya que además de constituir un simple delito, castigado con pena principal de 3 años y un día a 5 años de presidio, y las penas accesorias de multa de 11 a 20 UTM, «inhabilidad perpetua» para conducir vehículos de tracción mecánica —se excluye tracción «animal»— y comiso del vehículo en los mismos términos

---

95. Para más información, véase Rodríguez (2016: 137-138).

96. En este sentido, véase Falcone (2015a: 165).

señalados a propósito del artículo 196, inciso 3 y 4 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Sanción general»).

Adicionalmente, se aplican a la pena privativa de libertad las reglas especiales sobre marco penal «rígido» y suspensión del cumplimiento del respectivo sustitutivo penal previstas en los artículos 196 bis y 196 ter (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Reglas especiales para la ejecución de la pena (artículo 196 ter)»), lo cual, además de la regla concursal específica prevista en el inciso 3 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Sanción general»), da forma a uno de los estatutos penológicos más rigurosos del párrafo.

### *Concursos*

La previsión de tres variantes de conducta en el tipo del inciso 2 implica que su realización alternativa no multiplica las realizaciones —unidad típica de acción—.

El inciso 3 del artículo 195 bis establece una regla concursal especial, aplicable exclusivamente al subtipo agravado del inciso 2, en los siguientes términos:

La pena prevista en el inciso anterior se impondrá al conductor conjuntamente con la que le corresponda por la responsabilidad que le pueda caber en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal.

En armonía con lo dispuesto en el artículo 195, inciso 4, esta regla también cumpliría una «función de esclarecimiento»: proscribir un concurso aparente entre el artículo 195 bis y los respectivos «delitos» o «cuasidelitos» derivados de la conducción. En este aspecto se reproduce lo indicado sobre el artículo 195 (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular» y «Delitos de incumplimiento de deberes en el tráfico vial», específicamente ambas secciones tituladas «Concursos»), especialmente para la relación entre esta figura y los artículos 193 o 196, y el artículo 195, donde a partir de la asunción de injustos autónomos se podría llegar a fundamentar la acumulación de las penas por conducción deficitaria, incumplimiento de la obligación del artículo 176 y este tipo delictivo respectivamente.<sup>97</sup> La única salvedad con respecto al desarrollo anterior es la específica regla de sanción aplicable al concurso: para el tipo agravado (inciso 2), se ordena expresamente aplicar el sistema del artículo 74 del Código Penal, mientras que el tipo-base (inciso 1) quedaría sujeto a las reglas generales (artículos 74 y 75 del Código Penal o artículo 351 del CPP).

---

97. Lo sostienen, como objetivo de la regulación, Matus y Ramírez (2017: 221).

## Otros delitos contra la ordenación del tráfico

Falsedades documentales específicas y actos de intervención irregular realizadas por particulares en el tráfico rodado (artículo 192)

### *Generalidades*

El artículo 192 tipifica —a través de nueve literales— un conjunto de acciones que tienen en común constituir actos de falsedad o de utilización de documentación falsificada necesaria para circular de forma legal en las vías públicas, en este último caso, ejecutadas para obtener la emisión de esos documentos oficiales o para el solo efecto de transitar por las mismas —con la sola excepción del literal d)—. Por contraposición al tipo del artículo 190, el objetivo de esta figura es castigar a los particulares que ejecutan las referidas conductas. La disposición señala que:

Será castigado con presidio menor en su grado medio a máximo y, en su caso, con la suspensión de la licencia de conductor o inhabilidad para obtenerla, hasta por 5 años, y multa de 50 a 100 unidades tributarias mensuales, el que:

- a) Falsifique una licencia de conductor, boleta de citación, o un permiso provisorio o cualquier certificado o documento requerido por esta ley para obtenerlos.
- b) Conduzca, a sabiendas, con una licencia de conductor, boleta de citación o permiso provisorio judicial para conducir, falsos u obtenidos en contravención a esta ley o pertenecientes a otra persona.
- c) Presente, a sabiendas, certificados falsos para obtener licencia de conductor.
- d) Obtenga una licencia de conductor, sin cumplir con los requisitos legales para ello, mediante soborno, dádivas, uso de influencias indebidas o amenaza.
- e) Conduzca, a sabiendas, un vehículo con placa patente ocultada o alterada o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo.
- f) Certifique, indebida o falsamente, conocimientos, habilidades, prácticas de conducción o realización de cursos de conducir que permitan obtener una licencia de conductor.
- g) Otorgue un certificado de revisión técnica sin haber practicado realmente la revisión o que contenga afirmaciones de hechos relevantes contrarios a la verdad; detente formularios para extenderlos, sin tener título para ello; falsifique un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio.
- h) Conduzca, a sabiendas, un vehículo motorizado con el número de chasis adulterado o borrado.
- i) Adultere o borre el número de chasis de un vehículo motorizado.

El que adultere un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio o utilice a sabiendas uno falsificado o adulterado, será sancionado con la pena señalada en el artículo 490, número 2, del Código Penal.

Se trata de una disposición ubicada en el primitivo artículo 207 del texto original, la que ha sido objeto de numerosas reformas, entre las cuales cabe destacar: i) la Ley 19.945 de 1997 que añadió a los supuestos originarios —referidos exclusivamente de utilización de documentación— las variantes de falsificación propiamente tales (bajo la numeración de artículo 196 A bis); ii) la Ley 20.068 de 2005 que incorporó nuevos objetos de la acción, como también la conducta del inciso 3 (en el previo artículo 196 B bis); y iii) la Ley 21.170 de 2019, a través de la cual se incorporó la alteración del número de chasis de un vehículo y/o su utilización.

Acerca del bien jurídico tutelado, además del hecho de constituir hipótesis específicas de falsedad documental,<sup>98</sup> la unidad de sentido que exhiben las conductas consiste en la vulneración sobre determinadas exigencias para transitar de forma legal por las vías públicas, las que se materializan a través de específicos actos administrativos: licencia de conducir (artículo 5), permiso provisorio o boleta de citación (artículo 6, inciso 1, y 175, inciso 2), placa patente única, permiso de circulación, certificado de seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados (artículo 51) y el certificado de revisión técnica y/o de análisis de gases (artículo 89). Por lo anterior, el fin de protección puede cifrarse directamente sobre estas condiciones o hitos de la autoridad, lo cual explica que se castigue tanto su producción irregular —por particulares— como también su falsificación y/o utilización.

Estructuralmente, este delito constituye un tipo mixto-alternativo o de tipicidad reforzada, común, de estructura consumativa de mera actividad —salvo en el caso del literal d)— y de terminación instantánea, materialmente constitutivo de un menoscabo de peligro abstracto.

### *Tipo objetivo*

A modo de sistematización previa, es posible reconocer tres géneros de conductas tipificadas en el artículo 192: i) acciones constitutivas de falsedad documental propiamente tal, tipificadas en los literales a), f), g), i), como también el inciso 2 de la disposición; ii) acciones de empleo o uso de documentos falsificados en diversos contextos asociados a la circulación vial, previstas en los literales b), c), e) y h); y iii) la obtención irregular de una licencia de conducir en su literal d).

*Falsedades documentales (artículo 192 literales a), f), g), i) e inciso 2).* La alusión —en sentido amplio— al concepto de «falsificación», conlleva la tipicidad de su variante «real» o «material», consistente en el forjamiento (o creación) del respectivo documento (su imitación) o la alteración o modificación de la información contenida en uno preexistente, como también de la denominada modalidad «ideológica»

---

98. Para más información, véase Matus y Ramírez (2019: 398).

recaída sobre el contenido o información recogida en el soporte documental.<sup>99</sup>

El artículo 192 literal a) sanciona la falsificación de tres tipos de documentos públicos, reconocidos así por el artículo 5, inciso 4, configurando un supuesto explícito de esta clase de falsedad cometida por particulares. El primero consiste en una «licencia de conducir» de cualquier clase (artículo 12), según lo visto a propósito del artículo 194, incluyendo, conforme dispone el artículo 5, inciso 5, al «permiso internacional para conducir» (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Generalidades»). En este sentido, las licencias deben ser otorgadas por una municipalidad debidamente autorizada (artículos 9 y 10), conforme a la regulación establecida en los DS 97 de 1984,<sup>100</sup> 170 de 1986,<sup>101</sup> y 23 de 2000,<sup>102</sup> todos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El segundo objeto de la acción consiste en la falsificación de una «boleta de citación», documento entregado por la autoridad —Carabineros o inspectores habilitados— al momento de retirar la respectiva licencia o permiso provisorio de una persona por ser sorprendida ejecutando una infracción de tránsito. Esta boleta faculta al infractor para conducir hasta el día de la respectiva audiencia de procedimiento infraccional ante el Juzgado de Policía Local (artículo 175, inciso 2, y artículo 5 de la Ley 18.287). El tercer elemento consiste en un «permiso provisorio», documento que contiene una habilitación temporal para conducir otorgada facultativamente por el respectivo Juez de Policía Local luego de la primera comparecencia del denunciado mientras el respectivo proceso infraccional se encuentra pendiente (artículo 63 de la Ley 15.231).

La parte final del literal a) tipifica la falsificación de «cualquier documento requerido por ley» para obtener alguno de los documentos antedichos, hipótesis abierta que permite subsumir todo documento que sea funcional a dicho objetivo, con independencia de su carácter público o privado, como por ejemplo una cédula de identidad, un certificado de enseñanza básica, un certificado de conocimientos prácticos para obtener una licencia profesional, etcétera. En la medida que algunos de estos documentos registran la ocurrencia de un evento, aquí se consagra la tipicidad de supuestos de falsificación ideológica, en el sentido de un acto de documentación o certificación falsa realizado por particulares (fijación de un hecho divergente a la realidad). Por lo mismo, la variante establecida en el artículo 192 literal f), que sanciona «certificar» de forma «indebida» o «falsa» conocimientos, habilidades, prácticas de conducción o realización de cursos de conducir que permitan obtener una licencia de conductor, no es más que una especificación de este supuesto —documentar eventos

---

99. Para más información, véase Vargas (2013: 60 y ss.).

100. Reglamento para obtener autorización de otorgar licencias de conductor.

101. Reglamento para el otorgamiento de licencias de conductor.

102. Fija especificaciones del documento licencia de conductor.

inexistentes con el fin de obtener una licencia de conducir—, generalmente aplicable a escuelas de conductores, ya que en caso de tratarse de funcionarios públicos el artículo 190 contiene una tipificación específica.

Luego, la segunda parte del artículo 192 literal g) castiga la falsificación de otros cuatro tipos de documentos, los que por contraposición al artículo 5, inciso 4, no son reconocidos explícitamente como instrumentos «públicos». Este literal debe necesariamente ser puesto en relación con el inciso 2 del artículo 192, lo cual implica efectuar una distinción importante. Este inciso castiga el «adulterar» cualquiera de los documentos previstos en el literal g), es decir, un «certificado de revisión técnica» o de «emisión de gases», «permiso de circulación» o «certificado de seguro obligatorio», con una pena notoriamente de menor entidad (artículo 490, número 2, Código Penal). Por ende, los casos de forjamiento o creación del documento estarían tipificados en el literal g), mientras que los supuestos de alteración del contenido de un certificado preexistente expedido conforme a derecho, tipificados en el artículo 192, inciso 2.

El primer objeto se refiere a un «certificado de revisión técnica», documento que constituye requisito necesario para obtener el respectivo permiso de circulación (artículo 90), y que registra que el vehículo sujeto a revisión cumple con las exigencias de seguridad establecidas por la regulación legal y administrativa (artículos 89, inciso 2, y 90). La primera parte de la disposición pareciera irrelevante, ya que sanciona la acción de otorgar dicho certificado «sin haberse practicado realmente» la revisión o afirmando en el documento hechos relevantes «contrarios a la verdad», supuestos que no son más que una especificación de hipótesis de falsedad ideológica (en el sentido de registrar un evento inexistente o divergente a la realidad) sobre esta clase de documento. En la práctica, dicho servicio —de certificación— ha sido concesionado a empresas con fines de lucro a través de instalaciones comúnmente denominadas como plantas de revisión técnica (Mayer y Vera, 2018: 328-329), cuya actividad está regulada en los DS 167 de 1985,<sup>103</sup> y DS 156 de 1990,<sup>104</sup> ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. El certificado es numerado, otorgado en forma correlativa, y debe ser firmado por el encargado de la planta revisora, entregándose una copia del mismo al respectivo usuario (artículo 12, DS 156). La disposición también castiga la detentación de «formularios» de revisión técnica ejecutada «sin título» para ello, lo cual se explica en razón de que su confección está privativamente entregada a la Casa de Moneda de Chile y solo pueden ser distribuidos a las Plantas Revisoras autorizadas (artículo 17, DS 167).

El segundo documento tipificado es un «certificado de emisión de gases», elemento que, conforme al artículo 89, inciso 3, debe portarse siempre en el vehículo y

---

103. Reglamenta revisiones técnicas y plantas revisoras.

104. Reglamenta revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras.

encontrarse vigente. Se trata de una referencia amplia que abarca diversas especies de certificados, los que registran que el vehículo respectivo cumple las normas de emisión de contaminantes vigentes, como por ejemplo el certificado de homologación de vehículos nuevos (artículo 89, inciso 4).

El tercer documento previsto es un «permiso de circulación», que según los artículos 1 y 2 del DS 1,586 de 1986 del Ministerio del Interior,<sup>105</sup> corresponde a un certificado que acredita el pago anual del respectivo impuesto de circulación a beneficio exclusivo de la municipalidad que corresponda (artículo 12 del DL 3,063).<sup>106</sup> Por su relevancia práctica, bajo este supuesto se encuadra el otorgamiento irregular de permisos para el transporte remunerado privado de pasajeros (taxis),<sup>107</sup> sea ejecutado por particulares como también por funcionarios públicos,<sup>108</sup> en la medida que la irregularidad consista en certificar un hecho contrario a la verdad —la clase de vehículo de que se trata—. La aclaración interesa dado que inexplicablemente este tipo de documento no está tipificado bajo el artículo 190, figura aplicable exclusivamente a funcionarios públicos.

Finalmente, en cuarto lugar, se tipifica la falsificación de un «certificado de seguro obligatorio», documento que acredita la contratación del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados que ha sido impuesto por la Ley 18.490 como una condición esencial para lograr obtener el respectivo permiso de circulación, que constituye un requisito para el tránsito legal de un vehículo (artículo 51, inciso 1) y debe ser llevado siempre en el mismo (artículo 6, inciso 2, y artículo 51, inciso 4).

Por otra parte, el artículo 192 literal i) tipifica la adulteración o borrado del «número de chasis» de un vehículo motorizado. El artículo 2, número 36, define al «chasis» como el armazón de un vehículo, que comprende el bastidor, ruedas, transmisión con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga. Desde su fabricación, conforme al estándar internacional de la industria automotriz, se estampa en la estructura de cada vehículo un número de identificación único (*vehicle identification number* o VIN), el cual sirve de base para la respectiva inscripción registral ante el Servicio de Registro Civil e Identificación y, consecuentemente, para la obtención de la «placa patente única». La modificación de esta numeración —o de cualquier otra estampada en el chasis— afecta

---

105. Reglamenta instrumentos que acreditaran el pago del impuesto anual por permiso de circulación de vehículos.

106. Ley sobre Rentas Municipales, cuyo texto refundido y sistematizado se establece actualmente en el DS 2,385 de 1996 del Ministerio del Interior.

107. La regulación específica se encuentra en el DS 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece el reglamento de los «servicios nacionales de transporte público de pasajeros».

108. Para más información, véase el caso comentado por Mayer y Vera (2019: 37 y ss.).

los distintos objetivos buscados con la función registral de la inscripción automotriz, como por ejemplo dificultando así la recuperación del bien cuando ha sido objeto de apropiación (hurto o robo) en supuestos de «clonación» de vehículos, como también la persecución penal, especialmente cuando los vehículos son empleados como medio para la ejecución de otros delitos.

*Utilización de documentos falsificados (artículo 192 literales b), c), e) y h).* Bajo esta categoría se agrupan actos consistentes en el empleo de documentos falsos para intervenir en la circulación vial con vulneración a la regulación vigente.<sup>109</sup>

Así, en primer lugar, el artículo 192 literal c) castiga la «presentación» de «certificados falsos» para «obtener una licencia de conductor». Este tipo complementa la conducta tipificada en el literal a) del artículo 192 —falsificación de cualquier «documento» requerido por ley para obtener licencia—, en el sentido de configurar la variante de utilización de ese elemento. La realización se consuma por el solo acto de presentar el certificado, sin necesidad de obtener la expedición de la licencia, asumiendo la estructura subjetiva de un tipo de resultado cortado. El objeto de la acción es ligeramente divergente al literal a), ya que el concepto de «certificado» es mayormente interpretado como un registro de información efectuado por un tercero que —en virtud de una calidad o rol específico— contiene una expectativa de verdad sobre dicho contenido,<sup>110</sup> como por ejemplo un certificado de nacimiento, un certificado de antecedentes, de capacidades psicofísicas, de conocimientos teóricos, de forma que se trataría de una subespecie de documento. Un supuesto particular que ha sido discutido con respecto a este punto (Soto, 2010: 591 y ss.) es si la firma de una «declaración jurada» faltando a la verdad para así obtener un «duplicado» de la correspondiente licencia de conducir, constituye o no un «certificado» falso, o más bien se trataría de un documento diverso, atípico bajo este literal. Es relevante destacar que el artículo 29 autoriza a la Dirección de Tránsito de la respectiva municipalidad para expedir un duplicado de una licencia registrada en casos de extravío, previa exigencia de la entrega por el solicitante de un informe del Registro Civil que certifique la inexistencia de una interdicción vigente (suspensión o inhabilitación). Por otra parte, la presentación de dicho certificado adulterado también levanta debate acerca de la naturaleza del «duplicado», en el sentido de resultar apto para configurar el móvil del hecho (obtener una «licencia»), lo cual también genera dificultad para la subsunción bajo el literal a).

El artículo 192 literal b), en segundo lugar, sanciona un grupo de acciones de conducción con infracción a la regulación legal, específicamente a la prohibición esta-

---

109. Mayer y Vera (2019: 59-60) se muestran críticos con respecto al fundamento sustantivo de la sanción de esta clase de conductas, en la medida que sean interpretadas como un injusto derivativo de una falsedad ideológica de base.

110. Para más información, véase Garrido (2010: 99).



blecida en el artículo 5, inciso 1. El primer subgrupo consiste en conducir con una licencia de conductor, boleta de citación o permiso provisorio judicial que hayan sido falsificados. Aquí se tipifican los supuestos de utilización de los documentos falsos del literal a). Luego, también se castiga la conducción con los documentos cuando han sido «obtenidos en contravención a la ley», hipótesis que permite sancionar supuestos de adquisición irregular de los documentos y posterior utilización. Finalmente, se tipifica la conducción con documentos «pertenecientes a otra persona», circunstancia que no alude directamente a la modificación de la información contenida en la licencia (por ejemplo, la sustitución de la respectiva fotografía), sino que a la mera utilización de un documento ajeno.

En cuarto lugar, con respecto a los certificados de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, la utilización de los documentos —ya adulterados— se encuentra castigada en el artículo 192, inciso 2, en conjunto a la propia conducta de adulteración.

El artículo 192 literal e), en quinto lugar, castiga la acción de conducción con una placa patente única «alterada», «correspondiente a otro vehículo», «falsa» u «ocultada». La placa patente es un distintivo que permite individualizar al vehículo (artículo 2, número 39), único y definitivo (artículo 52), que se obtiene en el respectivo Servicio de Registro Civil e Identificación al momento de efectuar la inscripción del vehículo (artículo 51, inciso 3), y cuya regulación pormenorizada —según cada tipo de vehículo— se halla en el DS 53 de 1984 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.<sup>111</sup> El artículo 51, inciso 1, menciona que ningún vehículo podrá circular sin contar con una placa patente única, disponiéndose incluso su retiro de las vías por la autoridad en caso de no contar con la misma, resultar falsa o correspondiente a otro vehículo (artículo 56 y 174, inciso 2). La placa patente única constituye el signo externo de identificación de un vehículo, el cual sirve tanto al titular de su inscripción para su hallazgo y su eventual pretensión civil frente a daños, como también a la autoridad para la determinación de responsabilidad contravencional y penal. El sentido de esta conducta consiste en proteger la función de garantía de este símbolo,<sup>112</sup> en cuanto representa para la autoridad la posibilidad de constatar de manera inmediata la información contenida en la inscripción del «registro de vehículos motorizados», como el propietario, alteraciones del vehículo, denuncias, etcétera (artículo 39).<sup>113</sup> De ahí que las conductas tipificadas menoscaban dicha expectativa de control por la autoridad. En cuanto a las conductas de falsificación, la figura solo castiga la utilización de placa

---

111. Dicta normas para la placa patente única de vehículos motorizados, remolques y semirremolques que indica.

112. Para información similar, véase De Vicente (2006: 506-507).

113. Para la discusión dogmática en torno a la naturaleza «documental» de este elemento, véase Rojas (2017: 59-66).

patente única previamente falsificada, sea enteramente forjada —falsa— o modificada en cuanto a la combinación de letras y números —alterada—. La acción de falsificación no es penada en el artículo 192 y solo se tipifica cuando es «otorgada» —lo cual incluye su producción— por un funcionario público (artículo 194 literal d). La subsunción de este supuesto en el artículo 194 del Código Penal es una cuestión que puede ser discutida.<sup>114</sup> El «ocultamiento» de la misma tiene relación con la exigencia del artículo 1 DS 53, que dispone que la placa patente única debe hallarse sin objetos, accesorios o aditamentos que obstaculicen su plena percepción.

A continuación, en sexto lugar, el artículo 192 literal h) tipifica la conducción de un vehículo motorizado con el número de chasis adulterado o borrado, acción que complementa la falsedad del literal i) en tanto variante de utilización de este objeto falsificado.

*Obtención irregular de una licencia de conducir (artículo 192 literal d).* Finalmente, el tercer género de comportamientos se encuentra tipificado en el artículo 192 literal d), que castiga la obtención de una licencia de conductor sin cumplir con los requisitos legales para ello a través de soborno, dádivas, uso de influencias indebidas o amenaza. Esta variante reviste la estructura de un tipo de resultado, el que precisamente se configura por la expedición de la respectiva licencia de conducir a favor del imputado, lo cual debe ser logrado a través de una conducta irregular realizada por un tercero que le quepa intervención sobre alguno de los actos o trámites que integran el proceso de otorgamiento de una licencia de conducir (en el sentido de contravenir el procedimiento establecido en el DS 170). La modalidad de empleo de «soborno» u entrega de «dádivas» consiste en un supuesto específico del subtipo de soborno tipificado en el artículo 250, inciso 4, del Código Penal, ya que la exigencia de que el imputado no cuente con los requisitos legales para ser titular de una licencia conlleva necesariamente que el funcionario público implicado realice una acción —u omisión— con «infracción a los deberes de su cargo». El empleo de «amenaza» constituye un caso específico de amenaza condicional con obtención de la respectiva condición impuesta (artículo 296, número 1, Código Penal). La tercera hipótesis, consistente en el uso de «influencias indebidas» sobre un tercero, puede ser interpretada como una variante residual, en el sentido de una inducción a la actuación irregular no asociada a la privación o restricción de la libertad de acción del funcionario, pero sí de aprovechamiento o prevalimiento sobre alguna clase de relación (por ejemplo, comercial, personal o laboral) con este.<sup>115</sup> Para el caso de empleo de soborno u amenaza para la obtención de un «permiso de circulación» (por ejemplo, con multas contravencionales impagas), debido a que no se encuentra tipificada dicha hipótesis, son aplicables las figuras generales (artículo 205, inciso 4 o artículo 296 del Código Penal).

---

114. Para más detalles, véase Rojas (2017: 64 y ss.).

115. En este sentido, con respecto a los artículos 240 bis y 248 bis del Código Penal, véase Rodríguez y Ossandón (2008: 374 y ss.).

### *Tipo subjetivo*

El tipo es doloso. No se prevé el castigo por imprudencia.

La acción de conducción con licencia obtenida en contravención a la ley —literal b), parte final— exige el conocimiento de la expedición de la autorización sin haber cumplido los requisitos legales (por ejemplo, haberla adquirido informalmente), bastando el dolo eventual.

Las conductas de utilización de los literales b), c), e) y h), es decir, la conducción con licencia, permiso o boleta falsificadas, la presentación de certificados falsos para obtener una licencia, la conducción con placa patente única adulterada, de otro vehículo, falsa u oculta, o la conducción con chasis adulterado o borrado, exigen que la acción sea realizada «a sabiendas», circunstancia que es interpretada por algunos —en el contexto de la parte general— como restricción al dolo directo, excluyendo así el dolo eventual, mientras que para otro sector dicha exigencia tornaría inaplicable la presunción de culpabilidad del artículo 1, inciso 2, del Código Penal, en la medida que dicha regla sea entendida en ese sentido.<sup>116</sup>

El literal c) está diseñado como tipo de tendencia interna trascendente —bajo la modalidad de resultado cortado— al exigir que la presentación de los certificados esté destinada a obtener una licencia de conductor.

### *Formas especiales de aparición del delito*

El inciso 3 del artículo 192 establece formalmente una variante de comportamiento que, materialmente, constituye una tipificación expresa de una regla de autoría directa en los siguientes términos:

Las penas señaladas en este artículo se aplicarán también al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravención de esta ley o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiere a otro vehículo.

Se ha propuesto una interpretación restrictiva de esta regla (Mayer y Vera, 2019: 60) para evitar una atribución puramente objetiva de responsabilidad, contraria al principio de culpabilidad, en el sentido de que la calidad de «responsable» de la circulación del imputado significaría que este tenga algún nivel de incidencia sobre actos de conducción realizados por terceros, como por ejemplo inducción o autoría mediata. Esta lectura se aviene con el sentido de la acción, es decir, sancionar a quienes lucran con la conducción de personas y/o carga al margen de las reglas administrativas exigibles.

---

116. Para más información, véase Hernández (2011: 74-75).

### *Reacción penal*

Esta figura es castigada con pena principal de «simple delito» compuesta por dos grados que van desde 541 días a 5 años de privación de libertad, mientras que, como sanciones accesorias, multa de 50 a 100 UTM e interdicción para conducir, la que dependiendo del caso consiste en «suspensión» de licencia de conductor —para imputados que al momento del hecho sean titulares de una— o «inhabilidad para obtenerla» —en caso contrario— hasta por 5 años.

### *Concursos*

Tratándose de un tipo mixto-alternativo, la configuración de dos o más variantes de comportamiento no multiplica las instancias de realización del tipo (se trata de un supuesto de unidad típica de acción).

La falsificación de una licencia, boleta, permiso, certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación, certificado de seguro obligatorio o cualquier otro documento o certificado, como también su utilización, constituyen supuestos que desplazan por especialidad a los artículos 194 y 196 del Código Penal.

La fenomenología criminal indica que la conducción realizada sobre un vehículo sustraído implica también la adulteración de su chasis y/o la utilización de una placa patente única falsificada o distinta, circunstancia que da origen a un concurso ideal entre el tipo de receptación (artículo 456 bis A, inciso 2, Código Penal) y el artículo 192.<sup>117</sup> Este último, como tipo mixto-alternativo, no aumenta su marco penal por la pluralidad de variantes ejecutadas.

Al mismo tiempo, la acción de conducción puede realizar los tipos de los artículos 193, 194 o 196, concurso que debe ser zanjado conforme a la posición que se adopte con respecto al injusto de los tipos involucrados (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Concursos»).

Son imaginables supuestos de concurso con los tipos de asociación ilícita (artículos 294 bis, inciso 1, Código Penal) en casos de organización plural para la venta de ciertos documentos, mayormente licencias de conducir falsas (literal a), permisos de circulación —literal g— o certificados de aprobación de cursos de conducción profesional por escuelas reconocidas (literal a). En estos casos, de no acreditarse el forjamiento del documento por los imputados, la distribución de los objetos a terceros puede sancionarse como «uso» de instrumento público falsificado.<sup>118</sup>

---

117. Salvo que se esté dispuesto a asumir que el autoencubrimiento constituiría un hecho posterior copenado o impune (bajo aquella sola consideración), por aplicación del criterio de la consunción.

118. Hipótesis condicionada, sin embargo, a la adopción del concepto de documento «público» como equivalente a documento «oficial» en el sentido de un instrumento emanado de un órgano público, desacoplado del concepto procesal del artículo 1699 del Código Civil. Para más información, véase Mayer

El soborno es castigado de forma específica (literal d), aunque la notoria rebaja de pena permite discutir su prevalencia por especialidad con respecto al tipo del artículo 250, inciso 4, del Código Penal en virtud del principio de alternatividad.

## Falsedades documentales específicas ejecutadas por funcionarios públicos (artículo 190)

### *Generalidades*

El artículo 190 establece cuatro literales que sancionan conductas realizadas por un empleado público sobre actos administrativos necesarios para la intervención legal de terceros en el tráfico vial. La disposición, con algunos matices, es originaria de la ley (primitivo artículo 208) y actualmente dispone:

Será castigado con presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo y las penas accesorias que correspondan el empleado público que abusando de su oficio:

- a) Otorgue indebidamente una licencia de conductor o boleta de citación o un permiso provisorio de conducir o cualquier certificado o documento que permita obtenerlos.
- b) Otorgue falsamente certificados que permitan obtener una licencia de conductor.
- c) Cometiere alguna de las falsedades descritas en el artículo 193 del Código Penal en las inscripciones a que se refieren los artículos 39, 41 y 45 de esta ley, en la certificación de ellas, o en el otorgamiento del padrón.
- d) Infrinja las normas que la ley establece para el otorgamiento de placa patente.

Esta figura constituye un tipo mixto-alternativo o de tipicidad reforzada, delito especial propio, de estructura consumativa de mera actividad y de terminación instantánea, materialmente constitutivo de un menoscabo de peligro abstracto.

### *Tipo objetivo*

La exigencia de la calidad de «funcionario público» del sujeto activo caracteriza a este tipo como delito especial propio. Por expresa disposición legal, no se aplica la definición de empleado público del artículo 260 del Código Penal, sin embargo, la exigencia de que el acto sea ejecutado con «abuso del oficio» conlleva reconocer que la función pública desempeñada por el imputado implique la facultad de intervenir en el otorgamiento o gestión de los documentos o registros previstos en el tipo (por ejemplo, el médico del gabinete técnico respectivo, el funcionario municipal que eva-

---

y Vera (2019: 37 y ss.), aunque con objeciones a la fundamentación de la sanción de los particulares.

lúe exámenes prácticos de conducción, el director del Departamento del Tránsito, etcétera).

El literal a) castiga el «otorgamiento indebido» de una «licencia de conductor», «boleta de citación», «permiso provisorio» de conducción o cualquier «certificado» o «documento» que permita obtener alguno de los documentos previos. El objeto de la acción puede ser cualquier subclase de licencia o cualquier otro documento o certificado necesario para la obtención de una licencia de conducir. Que la dictación del acto administrativo sea «indebida» implica su ejecución con infracción a la Ley o al DS 170, lo cual puede conllevar una serie de trámites irregulares que son valorados como una única instancia de realización del tipo. Cuando alguna certificación es elaborada por un particular (por ejemplo, escuelas de conductores), el tipo aplicable es el artículo 192 literal f).

A pesar de su relevancia práctica, la figura no contempla la concesión irregular de un «permiso de circulación» (por ejemplo, existiendo multas contravencionales impagas) o de un «certificado de seguro obligatorio». Sin embargo, ya que su falsificación está tipificada en el artículo 192 literal g) como delito común, cuando sea un funcionario público quien la ejecute, el acto debe ser encauzado a dicha norma, con verificación de la circunstancia agravante del artículo 12, número 8, del Código Penal.

Luego, el literal b) tipifica el otorgamiento falso de «certificados» que permitan «obtener una licencia de conductor», conducta que más bien consistiría en una especificación del literal a) en la medida que toda falsedad (ideológica) plasmada en un certificado a la vez configuraría un acto indebido, en el sentido de infringir la obligación de documentar con veracidad el o los eventos objeto de la operación de certificación (por ejemplo, el puntaje obtenido en la evaluación teórica, la examinación psicométrica o sensométrica, etcétera). El tercero que insta a la ejecución de esta conducta a través de un beneficio económico es castigado por soborno conforme al artículo 192 literal d).

El literal c) sanciona la ejecución de alguna de las falsedades del artículo 193 del Código Penal en las inscripciones de los artículos 39, 41 y 45, en la «certificación» de esas inscripciones o en el otorgamiento del respectivo «padrón». En todos los casos se trata de modificaciones a la información contenida en el «registro de vehículos motorizados» a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación (artículos 39 y ss.). Con mayor detalle: i) la referencia sobre el artículo 39 recae en cualquier modificación del contenido general de la inscripción, es decir, su placa patente única, alteraciones que modifiquen su naturaleza, características esenciales o que los identifican, su abandono, destrucción, desarmadura total o parcial, la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario y/o denuncias por apropiación; ii) la alusión al artículo 41 se refiere a la información patrimonial del vehículo, lo cual incluye las variaciones de dominio y la existencia de gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias y otros títulos que otorguen la tenencia material del vehículo; y iii)

el artículo 45 alude a la titularidad como propietario con respecto a un determinado vehículo derivada de un acto de adquisición. Se tipifica asimismo la comisión de falsedad en el otorgamiento del «padrón», concepto definido en el artículo 2, numeral 35, como el documento destinado a individualizar al vehículo y a su dueño con el objeto de que pueda circular por las vías públicas, y si bien dicha regla lo denomina también como «permiso de circulación», no equivale al certificado que acredita el referido impuesto municipal, ya que consiste en un certificado que contiene los datos básicos de la respectiva inscripción, pormenorizadamente desarrollados en el artículo 18 del DS 1.111 de 1995 del Ministerio de Justicia.<sup>119</sup>

Finalmente, el literal d) tipifica el «otorgar» una «placa patente» con «infracción a la regulación legal», la que se encuentra establecida detalladamente en el DS 53. El sentido de la tipificación es la preservación de la función de garantía de este distintivo (véase la sección «Otros delitos contra la ordenación del tráfico», específicamente el apartado «Falsedades documentales (artículo 192 literales a), f), g), i) e inciso 2)»), de modo que el código asignado al momento de la primera inscripción sea único y definitivo (con excepción de los supuestos del artículo 54) y a la vez constituya el número de inscripción del vehículo en el registro (artículo 20 DS 53).

### *Tipo subjetivo*

El tipo es doloso, bastando el dolo eventual. En este sentido, la exigencia de «abuso del oficio» no debe ser comprendida como una restricción a dolo directo,<sup>120</sup> sino que como una propiedad de la acción que la caracteriza como ilícita (o contraria a derecho).<sup>121</sup> Así, la representación debe alcanzar al comportamiento, como también a la circunstancia de contravenir la regulación legal y/o administrativa vigente. No se contempla la imprudencia.

### *Formas especiales de aparición del delito*

Un supuesto de intervención plural interesante es el caso en que uno o más funcionarios públicos distribuyan —generalmente a título lucrativo— «licencias de conducir» en conjunto a particulares. Con respecto al funcionario público, en la medida que la entrega del documento al interesado genera la inserción del objeto en el tráfico jurídico, el «otorgamiento indebido» del artículo 192 literal a) constituiría un acto anterior copenado del «uso» de instrumento falsificado del artículo 196 del Código Penal, prevaleciendo la sanción de este último.

---

119. Aprueba reglamento del registro de vehículos motorizados.

120. Sostienen esta limitación —por referencia al artículo 193 del Código Penal — Matus y Ramírez (2019: 402).

121. Así se desprende de Rojas (2017: 118).

Luego, la intervención de los particulares en dicha operación, además de la posible configuración del tipo de asociación ilícita (artículos 292 y ss., Código Penal), debe ser valorada por referencia a la realización ejecutada por el funcionario público. Aquí puede verificarse un concurso aparente entre un acto de complicidad en la utilización del documento (artículo 16 en relación con el artículo 196, en su remisión al artículo 193 del Código Penal) y autoría de «uso» de instrumento público falsificado por particular (artículo 196 en relación con el artículo 194 del Código Penal),<sup>122</sup> el cual debería verse zanjado a favor de la sanción por esta última figura. La situación con respecto a los «permisos de circulación» no previstos en el artículo 192 resultaría idéntica.

### *Reacción penal*

La pena es única, constitutiva de «crimen» y consiste en 541 días a 10 años de privación de libertad. Según las reglas generales, conlleva la pena accesoria de «inhabilitación absoluta perpetua para cargos y oficios públicos» (artículo 28 del Código Penal). No se prevé pena de interdicción, salvo lo dispuesto en el artículo 197 bis.

### *Concursos*

Como figura de tipicidad reforzada, la ejecución de más de un literal no amplifica la cantidad de veces que el tipo es realizado, como por ejemplo el que otorga indebidamente una licencia profesional (literal a) o modifica la condición original del vehículo en el registro para ello (literal c), con la consecuente entrega de una placa patente única funcional a dicho propósito (literal d).

La fenomenología asociada a la corrupción funcionaria puede generar un concurso efectivo con el tipo de asociación ilícita (artículo 294 bis, inciso 1, Código Penal). Asimismo, la solicitud o aceptación de un beneficio de cualquier naturaleza por el funcionario para la ejecución de la respectiva falsedad genera un concurso efectivo con el tipo de cohecho tipificado en el artículo 248 bis, inciso 1, del Código Penal.

## Atentado contra vehículos en circulación (artículo 198)

### *Generalidades*

El artículo 198 castiga el arrojar cualquier objeto potencialmente lesivo en contra de un vehículo motorizado en circulación. La disposición indica en su inciso 1 que «el que atentare contra un vehículo motorizado en circulación, apedreándolo o arroján-

---

122. En contra, restringiendo al máximo la posible extensión del artículo 194 del Código Penal, véase Mayer y Vera (2019: 55-59).



dole otros objetos contundentes o inflamables o por cualquier otro medio semejante, será castigado con pena de presidio menor en su grado mínimo».

Esta norma fue incorporada por la Ley 20.149 de 2007 para reprimir el fenómeno de apedreo de vehículos en autopistas y carreteras (Guzmán, 2016: 138-142). En principio, de la lectura del precepto es posible identificar como bien jurídico protegido una específica condición de seguridad para el funcionamiento del tráfico vial, consistente en la expectativa de cualquier usuario de vehículo motorizado (conductor y/o pasajero) a no sufrir ataques por lanzamiento de objetos. Desde otra perspectiva, especialmente considerando la forma de graduación de la pena del inciso 2 —agravación del tipo específico de lesión individual generado—, se trataría de un delito de peligro concreto contra la vida y/o salud de los tripulantes (Guzmán, 2016: 145-147).<sup>123</sup> No obstante, la técnica de regulación conlleva que no existan grandes diferencias prácticas en la interpretación de la disposición.

El delito constituye un tipo común, de estructura consumativa de mera actividad, de terminación instantánea y materialmente constitutivo de un menoscabo de peligro abstracto contra la ordenación del tráfico (o de peligro concreto para la vida o salud corporal de los respectivos tripulantes).

### *Tipo objetivo*

La acción típica consiste en realizar un «atentado» contra un vehículo motorizado en movimiento (se excluyen otra clase de vehículos, por ejemplo a «tracción animal»), hecho descrito como «arrojar» o «lanzar» objetos «contundentes» y/o «inflamables», como también por «cualquier otro medio semejante», esta última, cláusula analógica referida exclusivamente a la forma de ejecución —lanzamiento— del acto y no sobre la clase de objetos empleados, es decir, se trataría de elementos impulsados con la fuerza del propio cuerpo, de modo que se excluye el disparo de armas de fuego (artículo 14 D, inciso 4, Ley 17.798) como también el lanzamiento de tinturas, pinturas y líquidos corrosivos (Guzmán, 2016: 147-148).

El vehículo debe estar «en movimiento» durante el ataque, lo cual reflejaría el contenido de injusto colectivo del acto (riesgo para el flujo vehicular). Si el objetivo no se encuentra en esa condición (por ejemplo, detenido momentáneamente), no se realiza esta figura y el acto debe ser reconducido a otras figuras, como por ejemplo daños patrimoniales y/o intento de lesiones corporales u homicidio (Guzmán, 2016: 148).

---

123. Para más información, véase Mayer y Vera (2014: 125).

### *Tipo subjetivo*

El dolo implica la representación de la realización de la acción (el lanzamiento) y del objeto de referencia de esta (uno o más vehículos en circulación). La imprudencia no es punible.

### *Reacción penal*

Este «simple delito» acarrea pena única privativa de libertad de 61 a 540 días de presidio. Con arreglo al inciso 1 del artículo 197, a esta figura no le resultan aplicables las reglas procesales ni sustantivas especiales previstas en esa disposición (véase el apartado «Delitos de conducción vehicular», específicamente la sección «Otros aspectos relevantes (artículo 197)»).

### *Concursos*

El artículo 198, inciso 1, tipifica la realización del atentado «a secas», es decir, sin producción de resultado alguno sobre algún vehículo. Esta figura desplaza por especialidad a la falta tipificada en el artículo 496, número 26, del Código Penal.

Luego, los incisos 2 y 3 establecen la forma en que debe ser valorada la conducta si es que ocasiona uno o más resultados lesivos:

Si a consecuencias del atentado se causare la muerte o se lesionare a alguna persona, se aplicarán las penas señaladas al delito de que se trate, aumentadas en un grado.

Si solo se produjeren daños en las cosas, se aplicará la pena del inciso 1 aumentada en un grado.

Aquí, el injusto contra la seguridad del tráfico asume la forma de una circunstancia agravante de efecto extraordinario sobre la realización de los tipos de lesiones corporales o de homicidio verificados a raíz del atentado.<sup>124</sup> Se ha propuesto una interpretación armónica de esta regulación con los referidos tipos delictivos, asumiendo que se trataría de la ejecución imprudente y no dolosa (Guzmán, 2016: 151), es decir, del supuesto concursal denominado tradicionalmente como «delito preterintencional»: i) ejecución dolosa del atentado y ii) producción imprudente de los resultados lesivos. Sin embargo, en la medida que el objetivo de esta regulación sea incluir en la cuantía de la pena la valoración sobre el injusto asociado a la perturbación de la ordenación viaria —en cuanto «superávit» de disvalor—, no se constatan impedimentos de texto ni del sentido ofensivo señalado para considerar que se abarcarían tanto resultados dolosos como imprudentes.

---

124. Para otra opinión, véase Guzmán (2016: 146-147, 151), en el sentido de que esta forma de regulación reflejaría que aquí se trata de un delito de peligro concreto contra el individuo.

En el contexto de manifestaciones en las vías de uso público, son imaginables casos de superposición típica con los tipos de lanzamiento en dichos espacios de objetos peligrosos contra las personas (artículo 268 septies, inciso 2, Código Penal), desórdenes públicos (artículo 269, inciso 1, Código Penal) o inclusive, si el objetivo del ataque es un carro policial, atentado contra la autoridad<sup>125</sup> (artículo 261, número 2, y 262 circunstancia segunda del Código Penal) y/o utilización de artefacto incendiario (artículo 14 D, inciso 3, de la Ley 17.798). La solución concursal, sin embargo, dependerá de la concreta articulación de los criterios de concurso aparente que se estimen pertinentes.

Otras figuras del párrafo 1 (artículos 192 bis inciso 6, 193 y 196 quáter a octies)

Habida cuenta de los tipos delictivos de mayor aplicación práctica, a continuación se exponen las restantes figuras previstas en el párrafo 1.

En primer lugar, los artículos 95, inciso 2, y 191 tipifican exactamente la misma conducta bajo también idéntica penalidad: «instalar señales de tránsito o barreras sin estar facultado para ello, salvo en caso de siniestro o accidente». Esta norma tutela la prerrogativa estatal exclusiva en la ordenación de la circulación vehicular y peatonal (artículo 93), ya que los conductores y los peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un Carabinero (artículo 95). Lo anterior se manifiesta a través de la instalación de «medios físicos» («señales verticales») que indican a los usuarios de las vías la forma correcta y segura de transitar por ellas, con el objetivo tanto de evitar accidentes como también demoras innecesarias en el flujo vehicular, conforme dispone el número 2.1 del Anexo del DS 20 de 1986 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.<sup>126</sup> Por lo mismo, el artículo 99 incluso dispone que la autoridad deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, las barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad o no cumpla con la normativa vial (artículo 99). De ahí que la acción sea punible aun y cuando no produzca una determinada condición de riesgo para los intervinientes en el tráfico.<sup>127</sup> El tipo es doloso y es castigado con multa de 8 a 16 UTM y el comiso de las especies. La parte final de la disposición establece una presunción simplemente legal de autoría sobre la persona «beneficiada» con el hecho.

---

125. En contra, véase Guzmán (2016: 150-151), para quien la propiedad estructural del vehículo impediría la configuración del injusto (peligro existencial para los ocupantes).

126. Sobre señales y demarcaciones oficiales de tránsito.

127. Guzmán (2016: 147) destaca la inexistencia en Chile de un tipo genérico de producción de riesgo para la seguridad vial. En el derecho comparado, bajo dicha nomenclatura y sentido ofensivo, se tipifica la colocación de obstáculos u otra clase elementos sobre las vías. Al respecto, véase Cardenal (2007: 25 y ss.), De Vicente (2006: 423 y ss.) y Kuhlen (2013: 9-13).

Luego, en segundo lugar, el artículo 192 bis, inciso 3, tipifica la traslación ilegal de desechos con potencial lesivo (infecciosos, tóxicos o peligrosos), disposición incorporada por la Ley 20.879 de 2015, cuyo objetivo principal fue acabar con la mantención y/o generación de vertederos clandestinos (Castillo, Matus y Ramírez, 2018: 783). Esta figura no pareciera encuadrarse como un tipo contra la regulación vial y más bien su objeto de protección se vincularía a la tutela del medio ambiente, circunstancia que también explica la superposición típica que se genera con el rango de cobertura del artículo 44 de la Ley 20.920 de 2016, que tipifica la acción de manejo ilegal de residuos peligrosos.<sup>128</sup> La acción típica emerge de relacionar los incisos 1 y 3, de modo que surgen las siguientes variantes de conducta: realizar, a través de un vehículo cargado con los referidos desechos, i) su transporte y/o traslado, ii) su depósito, en ambos casos hacia o en la vía pública, sitios eriazos, vertederos o depósitos clandestinos o ilegales, o bienes nacionales de uso público; como también encargar su realización. El objeto de la acción consiste en desechos tóxicos, peligrosos o infecciosos, propiedades que no se encuentran definidas expresamente en la ley, de modo que su contenido puede ser fijado habida consideración de la relación de accesoriedad —implícita— hacia la normativa administrativa sectorial respectiva, como por ejemplo el DS 208 de 1995 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones<sup>129</sup> o el DS 148 de 2004 del Ministerio de Salud.<sup>130</sup> La conducta acarrea la pena principal de 541 días a 3 años de privación de libertad, además de las penas accesorias de multa de 20 a 150 UTM y la suspensión de la respectiva licencia de conducir e inhabilidad para obtenerla de hasta dos años.

Finalmente, en tercer lugar, los artículos 196 quáter a octies fueron incorporados por la Ley 21.083 de 2018 como reacción legislativa frente al fenómeno de evasión del pago en los servicios de transporte público de pasajeros. El artículo 196 quáter castiga, como delito común —aunque con agravación en caso de tratarse de un funcionario público que abuse de su función—, la falsificación de instrumentos o dispositivos que permitan acceder a servicios de transporte público remunerado de pasajeros (sea en relación con el pago, su acreditación o configuración de beneficios), tipificando en los numerales 1 a 5 del inciso 2 las modalidades de falsedad específicamente abarcadas (alteración de datos, copia de la información, etcétera), con pena única de 61 días a 5 años de privación de libertad, con aplicación del *máximum* del grado en caso de configurarse las circunstancias cualificantes previstas en los literales a) y b) del inciso 3. El artículo 196 quínties sanciona la utilización del objeto falsificado con idéntico tratamiento que la falsificación, mientras que el artículo 196 sexies castiga la comercialización o distribución de los objetos falsificados con la pena aplicable a la falsedad

---

128. Así lo constata Poblete (2019: 112, 124-125).

129. Reglamenta transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.

130. Aprueba reglamento sanitario sobre manejo de residuos peligrosos.

cualificada (artículo 196 quáter, inciso 3). Luego, el artículo 196 septies tipifica conductas no autorizadas realizadas sobre medios tecnológicos de acceso a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros (los dispositivos autorizados para acceder y pagar la tarifa de transporte), incluyendo la extracción de la información y/o su intermediación (literal a) o la manipulación de los datos ahí contenidos (literal b). La pena principal consiste en 61 días a 3 años de privación de libertad (con elevación de un grado en caso de configurarse las circunstancias cualificantes de los numerales 1 y 2 del inciso 3), mientras que la sanción accesoria en multa de 10 a 50 UTM. Finalmente, el artículo 196 octies tipifica una circunstancia agravante específica de efecto extraordinario aplicable a los tipos delictivos de lesiones corporales (inciso 1) y amenazas (inciso 2), consistente en el aumento de un grado, cuando sean ejecutados contra personas que realicen servicios de fiscalización o verificación del pago de tarifa de los referidos servicios «en razón de su cargo».

## Referencias

- ALASTUEY DOBÓN, Carmen y Estrella Escuchuri Aisa (2011). «Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial». *Estudios Penales y Criminológicos*, 31: 7-86. Disponible en [bit.ly/3fnhHEN](http://bit.ly/3fnhHEN).
- BALMACEDA HOYOS, Gustavo (2014a). «Algunas consideraciones sobre la imputación objetiva en los delitos de la Ley de Tránsito». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*: número especial, 5: 1-12.
- . (2014b). *Manual de Derecho Penal. Parte Especial*. 1.<sup>a</sup> ed. Santiago: Librotecnia.
- BULLEMORE GALLARDO, Vivian y John Mackinnon Roehrs (2018). *Curso de Derecho Penal. Parte Especial*. Tomo III. 4.<sup>a</sup> ed. Santiago: Jurídicas de Santiago.
- CABALLERO BRUN, Felipe (2014). «Problemas de imputación en el delito de conducción en estado de ebriedad causando muerte o lesiones». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 13-21.
- CABEZAS CABEZAS, Carlos (2010). «Los delitos de conducción bajo la ingesta de alcohol o sustancias estupefacientes como delitos de peligro». *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, 34: 227-280. Disponible en [bit.ly/2YDOT4m](http://bit.ly/2YDOT4m).
- CÁCERES RUÍZ, Luis (2016). «La conducción sin carné del artículo 384 CP. Conductas de distinta naturaleza jurídica». *Revista Penal*, 37: 80-99. Disponible en [bit.ly/3hoOOKc](http://bit.ly/3hoOOKc).
- CASTILLO SÁNCHEZ, Marcelo, Jean Pierre Matus Acuña y María Cecilia Ramírez Guzmán (2018). «Acerca de la necesidad de una reforma urgente de los delitos de contaminación en Chile, a la luz de la evolución legislativa del siglo XXI». *Política Criminal*, 26: 771-835. Disponible en [bit.ly/2MVdNqz](http://bit.ly/2MVdNqz).
- CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (2007): «Los delitos relacionados con la seguridad

- del tráfico en el derecho comparado». *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, 3: 1-33. Disponible en [bit.ly/2YyExSZ](http://bit.ly/2YyExSZ).
- CONTRERAS CHAIMOVICH, Lautaro (2019). «Tratamiento penal de los casos de concurrencia de riesgos en el tráfico rodado a través de la teoría de la imputación objetiva del resultado». *Revista de Estudios de la Justicia*, 30: 95-110. Disponible en [bit.ly/3htweR5](http://bit.ly/3htweR5).
- CONTRERAS CHAIMOVICH, Lautaro y Gonzalo García Palominos (2014). «Hacia una normativización del principio de confianza en el tránsito vehicular». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 23-45. Disponible en [bit.ly/2zv7d77](http://bit.ly/2zv7d77).
- . (2015). «Caso «Atropello de Johnny H.». Rendimiento del principio de confianza. STOP de Santiago (3.º), 27/06/2013, RIT: 94-2013». En Tatiana Vargas Pinto (directora), *Casos Destacados. Derecho Penal. Parte General* (pp. 77-99). Santiago: Thomson Reuters.
- CURY URZÚA, Enrique (2005). *Derecho Penal. Parte General*. 5.ª ed. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario (2006). *Derecho Penal de la Circulación. Delitos de violencia vial*. Barcelona: Bosch.
- DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS (2014). *Análisis de las modificaciones introducidas por la Ley 20.770 («Ley Emilia») a la Ley del Tránsito y al Decreto Ley 321*. Santiago: Defensoría Nacional.
- ESCOBAR VEAS, Javier (2018a). «¿Exige el delito de fuga, prescrito y sancionado en el artículo 195 de la Ley de Tránsito, que el conductor se haya encontrado en estado de ebriedad? Comentario a la sentencia rol 3582-2015, de la Corte de Apelaciones de Santiago». *Revista de Derecho Universidad Católica del Norte*, 25 (1): 295-306. Disponible en [bit.ly/3oRjKNB](http://bit.ly/3oRjKNB).
- . (2018b). «Sujeto activo del delito de omisión de auxilio en accidentes de tránsito». *Política Criminal*, 13 (26): 1003-1026. Disponible en [bit.ly/3d26k3z](http://bit.ly/3d26k3z).
- FALCONE SALAS, Diego (2015a). «El delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas». *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, 44: 143-169. Disponible en [bit.ly/2UITYXG](http://bit.ly/2UITYXG).
- . (2015b). «Pronunciamientos jurisprudenciales sobre el bien jurídico protegido en el delito de conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas». *Revista de Ciencias Penales*, 42 (3): 111-124. Disponible en [bit.ly/3e22RTL](http://bit.ly/3e22RTL).
- FERNÁNDEZ BAUTISTA, Silvia (2008). «El delito de negativa a la realización de las pruebas de alcoholemia (artículo 383 CP)». En Santiago Mir Puig, Mirentxu Corcoy Bidasolo y Sergi Cardenal Montraveta (coordinadores), *Seguridad vial y derecho penal: Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de seguridad vial* (pp. 179-206). Valencia: Tirant lo Blanch.

- GALLEGO SOLER, José Ignacio (2008). «El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas (artículo 379.2 CP)». En Santiago Mir Puig, Mirentxu Corcoy Bidasolo y Sergi Cardenal Montraveta (coordinadores), *Seguridad vial y derecho penal: Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de seguridad vial* (pp. 157-178). Valencia: Tirant lo Blanch.
- GARRIDO MONTT, Mario (2010). *Derecho Penal. Parte Especial*. Tomo IV. 4.<sup>a</sup> ed. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar (1998). *El delito de conducción bajo de influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. 3.<sup>a</sup> ed. Barcelona: Bosch.
- GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, María, Victoria García del Blanco, María Martín Lorenzo y Marina Sanz-Díez de Ulzurrun Lluch (2013). «Delitos contra la seguridad vial: cuestiones comunes». En María Gutiérrez Rodríguez (coordinadora), *Protección penal de la seguridad vial* (pp. 19-54). 2.<sup>a</sup> ed. Valencia: Tirant lo Blanch.
- GUZMÁN DÁLBORA, José Luis (2008). *La pena y la extinción de la responsabilidad penal*. Santiago: Legal Publishing.
- . (2016). «El delito de atentado contra vehículos en circulación». *Revista de Estudios de la Justicia*, 25: 138-155. Disponible en [bit.ly/3hrpUtk](http://bit.ly/3hrpUtk).
- HERMOSILLA HIRIARTE, Francisco (2014). «¿Es realmente el conductor un enemigo en potencia?». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 61-75.
- HERNÁNDEZ BASUALTO, Héctor (2011). «Artículo 1.º. Comentario». En Jaime Couso Salas y Héctor Hernández Basualto (directores), *Código Penal Comentado. Libro Primero (artículos 1.º a 105)*. *Doctrina y Jurisprudencia* (pp. 7-105). Santiago: Legal Publishing.
- KUHLEN, Lothar (2013). «Características, problemas dogmáticos e importancia práctica del derecho penal alemán de circulación vial». *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, 2: 1-29. Disponible en [bit.ly/2UZ22nB](http://bit.ly/2UZ22nB).
- LUZÓN PEÑA, Diego-Manuel (2016). *Lecciones de Derecho Penal. Parte General*. Tomo I. 3.<sup>a</sup> ed. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MALDONADO FUENTES, Francisco (2014). «Consideraciones sobre la producción de resultados de riesgo general o de una multiplicidad de resultados lesivos a partir de la ejecución de una sola conducta delictiva en el derecho chileno. A propósito del desempeño en el tráfico rodado». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 77-99.
- . (2017). «Penas accesorias en Derecho Penal». *Ius et Praxis*, 1: 305-366. Disponible en [bit.ly/3oFXHcv](http://bit.ly/3oFXHcv).
- MÁRQUEZ CISNEROS, Rolando (2016). *La conducción con una determinada tasa de alcohol. Un estudio sobre la legitimidad de los delitos de peligro abstracto*. Madrid, Barcelona, Buenos Aires y Sao Paulo: Marcial Pons.
- MATUS ACUÑA, Jean Pierre (2014). «Ley Emilia». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 101-113.


- MATUS ACUÑA, Jean Pierre y María Cecilia Ramírez Guzmán (2015). *Lecciones de Derecho Penal Chileno. Fundamentos y límites constitucionales del Derecho Penal positivo*. Santiago: Thomson Reuters.
- . (2017). *Manual de Derecho Penal Chileno. Parte Especial*. 1.<sup>a</sup> ed. Valencia: Tirant lo Blanch.
- . (2019). *Manual de Derecho Penal Chileno. Parte Especial*. 3.<sup>a</sup> ed. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MAYER LUX, Laura y Jaime Vera Vega (2014). «Relevancia jurídico-penal de la conducción vehicular sin la correspondiente licencia». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 115-132.
- . (2018). «Autorización de plantas de revisión técnica e imputación objetiva en delitos culposos del tráfico vehicular». *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, 31 (1): 327-345. Disponible en [bit.ly/3fAeTED](http://bit.ly/3fAeTED).
- . (2019). «Falsedad de permiso de circulación. SCS, 15/07/2009, Rol 2924-08». En Tatiana Vargas Pinto (directora), *Casos Destacados. Derecho Penal. Parte Especial* (pp. 37-64). Santiago: DER Ediciones.
- MIRÓ LLINARES, Fernando (2009): «El «moderno» Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso». *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*, 3: 1-55. Disponible en [bit.ly/3hsvJXC](http://bit.ly/3hsvJXC).
- MOLINA FERNÁNDEZ, Fernando (1998): «Capítulo XXI. Delitos contra la seguridad del tráfico». En Miguel Bajo Fernández (director), *Compendio de Derecho Penal. Parte Especial* (pp. 705-743). Vol. II. Madrid: Centro de Estudios Ramón Erecas.
- ORTS BERENGER, Enrique y Daniel Ferrandis Ciprián (2011). «Elementos comunes de todos o de algunos de los delitos contra la seguridad vial». En Enrique Orts Berenger (coordinador), *Prevención y control de la siniestralidad vial: Un análisis jurídico y criminológico* (pp. 229-246). Valencia: Tirant lo Blanch.
- POBLETE, Marcela (2019). «Tráfico de residuos peligrosos (Artículo 44 Ley 20.920)». En Jean Pierre Matus Acuña (director), *Derecho Penal del Medio Ambiente Chileno. Parte Especial y Política Criminal* (pp. 93-125). Valencia: Tirant lo Blanch.
- POLITOFF LIFSCHITZ, Sergio, Jean Pierre Matus Acuña y María Cecilia Ramírez Guzmán (2005). *Lecciones de Derecho Penal. Parte General*. 2.<sup>a</sup> ed. Santiago: Jurídica de Chile.
- REQUEJO CONDE, Carmen (2013): *El delito de conducir sin permiso. Análisis jurisprudencial*. Barcelona: Bosch.
- RODRÍGUEZ COLLAO, Luis y María Magdalena Ossandón Widow (2008). *Delitos contra la Función Pública*. 2.<sup>a</sup> ed. Santiago: Jurídica de Chile.
- ROJAS AGUIRRE, Luis Emilio (2017). *Teoría funcionalista de la falsedad documental*. Madrid, Barcelona, Buenos Aires y Sao Paulo: Marcial Pons.
- . (2018). «Fundamento y estructura del delito contemplado en el artículo 195 de la Ley de Tránsito». *Ius et Praxis*, 24 (2): 97-138. Disponible en [bit.ly/2XXP2Am](http://bit.ly/2XXP2Am).



- . (2019). «El reducido espacio de la solidaridad en los tipos de la parte especial del Derecho penal chileno». *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, 32 (1): 295-310. Disponible en [bit.ly/2BXWAdJ](https://bit.ly/2BXWAdJ).
- ROXIN, Claus (2013). «La polémica en torno a la heteropuesta en peligro consentida. Sobre el alcance del principio de autorresponsabilidad en el Derecho Penal». *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, 1: 1-26. Disponible en [bit.ly/3oIDzGK](https://bit.ly/3oIDzGK).
- SÁNCHEZ LÁZARO, Fernando (2010). «Deconstruyendo el riesgo permitido. Delitos contra la salud pública, principio de precaución, delitos contra la seguridad vial». *Revista Penal de México*, 2: 136-150. Disponible en [bit.ly/3e2Gyoj](https://bit.ly/3e2Gyoj).
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús (1993). «Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis A) 1.º CP (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)». *Revista Jurídica de Catalunya*, 92 (1): 25-57. Disponible en [bit.ly/37qSQxc](https://bit.ly/37qSQxc).
- SILVA SILVA, Hernán (2016). *El delito de manejar en estado de ebriedad*. 4.ª ed. Santiago: Jurídica de Chile.
- TAMARIT SUMALLA, Josep (2005). «Capítulo IV. De los delitos contra la seguridad del tráfico». En Gonzalo Quintero Olivares (director), *Comentarios a la Parte Especial del Derecho Penal* (pp. 1446-1469). 5.ª ed. Navarra: Aranzadi.
- TAPIA BALLESTEROS, Patricia (2014). «Privación al derecho a conducir vehículos de tracción mecánica como respuesta ante infracciones en el ámbito de la seguridad vial. A partir de la presentación de supuestos prácticos». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 175-189.
- SOTO TÉLLEZ, Ximena (2010). «Delito de presentación a sabiendas de certificados falsos para la obtención de licencia de conducir. Sentencia de fecha 8 de noviembre de 2007, Rol 4609-2007, Exca. Corte Suprema». *Revista Chilena de Derecho*, 3: 591-596. Disponible en [bit.ly/2MZFv5z](https://bit.ly/2MZFv5z).
- VAN WEEZEL, Álex (2014). «Solidaridad en el tráfico motorizado. El delito de omisión de auxilio en caso de accidente». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 191-204.
- . (2018a). «Injerencia y solidaridad en el delito de omisión de auxilio en caso de accidente», *Revista Chilena de Derecho*, 45 (3): 771-795. Disponible en [bit.ly/3oG1CpJ](https://bit.ly/3oG1CpJ).
- . (2018b). «Optimización de la autonomía y deberes penales de solidaridad», *Política Criminal*, 13 (26): 1074-1139. Disponible en [bit.ly/3htMpxO](https://bit.ly/3htMpxO).
- VALENZUELA SALDÍAS, Jonatan (2015). «Omisión de dar cuenta a la autoridad policial y negativa injustificada a someterse a exámenes corporales desde una perspectiva constitucional y procesal». *Informes en Derecho. Doctrina Procesal Penal 2014*, 16: 117-145.
- VARGAS PINTO, Tatiana (2007). *Delitos de peligro abstracto y resultado. Determinación de la incertidumbre penalmente relevante*. Navarra: Aranzadi.

- . (2008). «Reflexiones sobre la regulación del «manejo en estado de ebriedad» frente a la práctica jurisprudencial». *Revista Procesal Penal*, 71: 9-17.
  - . (2013). *Falsificación de instrumento privado: Un estudio práctico entre la falsificación y la estafa*. Santiago: Legal Publishing.
  - . (2014). «Una luz sobre la confianza en la conducta de la víctima. Aproximación a través de algunos casos en la circulación vial nacional». *Doctrina y Jurisprudencia Penal*, número especial: 205-216.
  - . (2017). «Freno al declive de las penas sustitutivas y otros riesgos asociados a una legislación efectista». *Sentencias Destacadas*, 13: 91-102. Disponible en [bit.ly/3dEdpYg](https://bit.ly/3dEdpYg).
- WILENMANN VON BERNATH, Javier (2016). «El tratamiento del autofavorecimiento del imputado. Sobre las consecuencias sustantivas del principio de no autoincriminación». *Revista de Derecho de la Universidad Católica del Norte*, 23 (1): 111-139. Disponible en [bit.ly/3d1hmWP](https://bit.ly/3d1hmWP).

### Sobre el autor

GONZALO BASCUR RETAMAL es abogado y magíster en Derecho Penal por la Universidad de Talca. Actualmente se desempeña como abogado asesor del Ministerio Público y docente en la Universidad Austral de Chile. Su correo electrónico es [gonzalo\\_bascur@hotmail.com](mailto:gonzalo_bascur@hotmail.com).  <https://orcid.org/0000-0003-1149-1012>.

## REVISTA DE ESTUDIOS DE LA JUSTICIA

---

La *Revista de Estudios de la Justicia* es publicada, desde 2002, dos veces al año por el Centro de Estudios de la Justicia de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Su propósito es contribuir a enriquecer el debate jurídico en el plano teórico y empírico, poniendo a disposición de la comunidad científica el trabajo desarrollado tanto por los académicos de nuestra Facultad como de otras casas de estudio nacionales y extranjeras.

DIRECTOR

Álvaro Castro

([acastro@derecho.uchile.cl](mailto:acastro@derecho.uchile.cl))

SITIO WEB

[rej.uchile.cl](http://rej.uchile.cl)

CORREO ELECTRÓNICO

[cej@derecho.uchile.cl](mailto:cej@derecho.uchile.cl)

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Creative Commons Atribución Compartir Igual 4.0 Internacional



La edición de textos, el diseño editorial  
y la conversión a formatos electrónicos de este artículo  
estuvieron a cargo de Tipografía  
([www.tipografica.io](http://www.tipografica.io)).