

INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, PARA TIPIFICAR EL DELITO DE NO DETENCIÓN O FUGA DEL CONDUCTOR, INTIMADO POR LA POLICÍA CON FINES DE CONTROL O FISCALIZACIÓN.

BOLETÍN N° [16.833-25](#)

HONORABLE CÁMARA:

La [Comisión de Seguridad Ciudadana](#) viene en informar, **en primer trámite constitucional y primero reglamentario**, el proyecto señalado en el epígrafe, originado en una moción de los diputados señores Jorge Alessandri, José Miguel Castro, Juan Antonio Coloma, Jorge Guzmán, Henry Leal, Andrés Longton, Guillermo Ramírez, Diego Schalper y Francisco Undurraga y diputada señora Ximena Ossandón, sin urgencia.

TRAMITACIÓN DE LA MOCIÓN.

1.- En sesión 28ª, de 13 de mayo de 2024, se da cuenta en Sala de esta iniciativa legal y es remitida para su estudio e informe a la Comisión de Seguridad Ciudadana.

2.- Esta Comisión lo estudió y analizó en cuatro sesiones, despachándolo en su sesión N° 179, del 27 de noviembre de 2024.

COLABORACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE INVITADOS.

En el transcurso del análisis de esta iniciativa parlamentaria, la Comisión contó con la asistencia y colaboración de las siguientes personas:

En representación del Ministerio Público, el señor Samuel Malamud Herrera, abogado asesor de la Unidad Especializada de Crimen Organizado y Drogas, la Fiscal adjunta y Vicepresidenta de la Asociación Nacional de Fiscales; la señora Patricia Ibarra Pooley acompañada del Fiscal adjunto y director en materias Legislativas de la Asociación Nacional de Fiscales, señor José Manuel Mac Namara Valderrama.

En representación de la Defensoría Penal Pública, el señor Joaquín Alejandro Müller Salazar, Abogado, profesional del Departamento de Estudios y Proyectos de esa entidad

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1.- IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES.

Las ideas centrales del proyecto se orientan al siguiente objetivo:

Tipificar como delito el hecho de conducir un vehículo motorizado, y que siendo intimado el conductor por las policías para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huya.

Este nuevo delito aborda dos hipótesis. La primera, que es que la autoridad policial intima al conductor para su detención y este no lo hace, y la segunda, aquel conductor que, una vez detenido para el control de la autoridad policial, huye.



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: 80661C4309B7248E

2.- NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No hay normas con ese carácter.

3.- NORMAS QUE REQUIEREN TRÁMITE DE HACIENDA.

No hay normas que deban ser conocidas por esa Comisión.

4.- EN SESIÓN N°177, DE 18 DE NOVIEMBRE DE 2024, EL PROYECTO FUE APROBADO EN GENERAL POR MAYORÍA DE VOTOS.

Votan a favor la diputada señora Gloria Naveillán (Presidenta) y los diputados señores Cristián Araya, José Miguel Castro y Andrés Longton. En contra la diputada Lorena Fries. Se abstiene el diputado señor Raúl Leiva. **(4x1x1)**

5.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS:

ARTÍCULOS RECHAZADOS.

El artículo único del proyecto:

Artículo único. Introdúcese en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente artículo 195 ter nuevo, en los siguientes términos:

“Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que, siendo intimado por las policías para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves.

Si, como consecuencia de la no detención de la marcha o de la huida, se causaren lesiones menos graves o graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de seis a quince unidades tributarias mensuales.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.”

INDICACIONES RECHAZADAS.

1.- De la diputada Lorena Fries:

Reemplázase el artículo único por uno nuevo del siguiente tenor:

“Introdúcese en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza ley N° 1, promulgado en 2007 y publicado en 2009, el siguiente artículo 195 ter nuevo, en los siguientes términos:

“Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que, siendo intimado por funcionarios de Carabineros de Chile para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, será sancionado con la pena de prisión en sus grados medios a máximo y con la suspensión para conducir vehículos a tracción mecánica o animal por un plazo de 90 a 180 días.”

2.- De los **diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:**

Para sustituir el inciso primero del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, por el siguiente:

“La huida de un conductor o la negativa injustificada a detener su marcha, habiendo sido intimado por las policías para un control o fiscalización y colocando con ello en riesgo la seguridad vial o la integridad de las personas que se encontraren en el lugar, será sancionada con la pena de presidio menor en su grado mínimo ya sea que no se ocasione daño alguno o que con ello, de manera imprudente o temeraria, se causen daños materiales o lesiones de aquellas indicadas en el numeral 5) del artículo 494 del Código Penal.”.

3.- Del **diputado señor Cristián Araya**, al artículo único:

Para agregar en el inciso primero del artículo 195 ter nuevo, entre la palabra “policías” y la preposición “para” la siguiente frase: “, inspectores municipales o inspectores de seguridad municipal”

4.- De los **diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:**

Para sustituir, en el inciso segundo del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, la expresión “menos graves o graves” por la expresión “de aquellas indicadas en el numeral 2) del artículo 397 y en el artículo 399 del Código Penal”.

5.- De los **diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:**

Para intercalar, en el inciso tercero del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, entre la palabra “indicadas” y el prefijo “en” que inmediatamente le sigue, lo siguiente: “en los artículos 395, 396 o”.

6.- De los **diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:**

“Las sanciones previstas en los incisos segundo y tercero precedentes serán aplicables cuando el resultado se ocasionare de manera imprudente o temeraria. Si, en cambio, el resultado se ocasionare intencionalmente se impondrá la sanción del delito que para tales efectos contemple el Código Penal o alguna otra ley especial, según corresponda.”

INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

No hubo.

6.- RESERVA DE CONSTITUCIONALIDAD.

No hubo.

7.- SE DESIGNA DIPUTADO INFORMANTE AL SEÑOR [ANDRÉS LONGTON HERRERA](#).

II.- ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

A modo de fundamentos, precisan sus mocionantes que la crisis de seguridad que vive el país es una realidad. La reciente Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana 2022¹, evidenció una percepción de inseguridad de las personas de

¹ Véase <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2023/11/24/1113846/encuesta-victimizacion-2023-enusc-delitos.html>

² Véase <https://stop.carabineros.cl/>

un 90,6% y que el 21,8% de los hogares del país, ha sido víctima de un delito de mayor connotación social. Según Carabineros de Chile², dichos delitos se han incrementado un 5,8% en relación al mismo período del 2022. Y el 2022 respecto del 2021, aumentaron un 45,3%.

Señalan que es obligación de todo conductor³ respetar la ley N° 18.290, de Tránsito. Uno de los encargados de realizar la supervigilancia y fiscalización en el cumplimiento de la referida ley, es Carabineros de Chile.

Conforme a lo planteado por la Asociación Nacional de Fiscales, “cada vez es más común ver conductores que al tratar de ser fiscalizados, huyen de carabineros, poniendo en peligro tanto la integridad de los funcionarios policiales, como de las personas que se le cruzan en el camino. En muchos de estos casos, el que huye de carabineros, atropella a transeúntes o chocan con otro auto causando daños, lesiones o la muerte de terceras personas. Actualmente la conducta de huir de la fiscalización vehicular de carabineros no constituye delito alguno, y cuando en la huida se causan lesiones o la muerte de terceros, las defensas en general plantean, que se trata solo de un cuasidelito y en algunos casos los tribunales acogen esta tesis con penas infinitamente inferior que si se fueran considerado como conducta dolosa”⁴.

Muchas veces también, son delincuentes que no queriendo ser controlados por la autoridad policial, por órdenes de detención vigentes o delitos previamente cometidos, huyen de la referida fiscalización con las consecuencias complejas que ya se precisaron.

Es en ese contexto, es que se propone la tipificación del delito de la no detención de la marcha o fuga del que condujere un vehículo, habiendo sido intimado por la autoridad policial para un control o fiscalización en los casos que indica.

III.- RELACIÓN DESCRIPTIVA DEL PROYECTO.

La moción consta de un artículo único que incorpora un nuevo artículo 195 ter en la ley N° 18.290, de Tránsito, con la finalidad de tipificar el delito de conducir un vehículo motorizado, y que siendo intimado el conductor por las policías para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huya.

IV.- DISPOSICIONES LEGALES QUE EL PROYECTO MODIFICA.

La iniciativa parlamentaria en estudio, a través de su artículo único, modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009.

V.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL PROYECTO.

A.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN GENERAL.

El **diputado Andrés Longton, en su calidad de autor de esta moción**, expresó que la moción busca tipificar el delito de huida de un control o fiscalización policial, estableciendo sanciones para quienes evaden controles vehiculares.

Agregó que actualmente, no hay sanción específica para esta acción, que puede acarrear consecuencias graves como daños, lesiones e incluso muerte de terceros.

³ Conforme al numeral 11 del artículo 2 de la ley del Tránsito, es *“toda persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo motorizado en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro; o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o de arreo de animales.*

⁴ Asociación Nacional de Fiscales (2023): Propuesta de modificaciones legales complementarias a proyecto de ley de reincidencia, p. 6.

De ese modo, la iniciativa establece penas de 61 a 540 días por huida de control o fiscalización y penas adicionales por lesiones o muerte de terceros de hasta 10 años.

Acentuó que este cambio legislativo busca disuadir la huida de controles policiales, proteger la vida y seguridad de terceros y establecer sanciones proporcionales a la gravedad del delito.

Se busca cerrar una brecha legal que permite a los responsables de accidentes graves, ocurridos durante la huida de controles, recibir penas menores, equivalente a cuasidelitos.

La **diputada Lorena Fries** sostuvo que, en lugar de ampliar la figura del delito para incluir consecuencias temerarias, sería más apropiado establecer un delito específico para la fuga de un control policial y aplicar el concurso de delitos para las consecuencias adicionales, respecto de las que no hay dolo como sería el caso de lesiones, muerte, entre otras, que pueden ocurrir durante la fuga.

De esta manera, se mantendría una separación clara entre el delito de fuga y las consecuencias adicionales, lo que permitiría una mayor precisión en la aplicación de la justicia y evitaría la ambigüedad en la interpretación del delito.

Hizo presente que, si bien el proyecto busca sancionar la huida de controles policiales, debe ser preciso en la definición del delito. A su entender, no está claro si la intención es castigar el dolo indirecto o la culpa, porque si bien una huida a alta velocidad implica un riesgo, no necesariamente conlleva dolo directo de atropellar a alguien, por ejemplo.

Propuso clarificar el contorno del delito, evitar confusiones en la interpretación y establecer una técnica legal precisa.

El **diputado Raúl Leiva** señaló que el proyecto de ley busca tipificar el delito de desacato a la autoridad, específicamente en el contexto de la fuga de un control policial. Esto es una necesidad urgente en Chile, considerando la realidad actual del país.

Expresó que la idea de la iniciativa de ampliar el alcance del delito de desacato más allá de la ley de tránsito, también podría mirarse desde la perspectiva de una figura que fortalezca el respeto por la autoridad en general. Actualmente, la ley N° 18.290 de tránsito establece el artículo 195 bis para aquellos que se niegan injustificadamente a un control de alcotest, y la iniciativa propone agregar un artículo 195 ter, pero es importante considerar una aplicación más integral, afirmó.

Al respecto propuso dos opciones: incluirlo en la ley de tránsito, específicamente en el artículo 195 ter; o bien considerarlo como desacato a la autoridad en el Código Penal.

Reiteró que la razón detrás de esta propuesta es que la sanción actual por cuasidelito es baja, a menos que se trate de un delito específico como homicidio.

A mayor abundamiento, señaló que es crucial evaluar si el Ministerio Público está utilizando efectivamente las herramientas legales entregadas para la persecución criminal. Tal es el caso de la ley N° 21.577, donde sería relevante saber cuántas intervenciones a distancia de dispositivos electrónicos se han realizado. Ello permitiría entender si el Ministerio Público está aprovechando al máximo las herramientas tecnológicas disponibles para combatir la criminalidad.

Sostuvo que avanzar en esta regulación, es esencial contar con datos precisos y conocer la opinión del Ministerio Público, de la Asociación de Fiscales y de la Defensoría para asegurar que la regulación sea efectiva y justa.

El **diputado Andrés Longton** expresó que la huida de un control policial no tiene sanción penal actualmente. El delito cometido durante la huida, por ejemplo, de lesiones o muerte debe tener una pena específica y superior a la de un cuasidelito, considerando que la conducta de huida implica un mayor riesgo y exposición a dañar a otros, lo que justifica una pena mayor.

Añadió que tal como se hizo en la ley Emilia que estableció penas superiores para conductas bajo influencia de alcohol o drogas que resultan en muerte. La huida de un control policial debe tener una sanción específica y más severa que un cuasidelito, ya que implica un mayor riesgo y exposición a dañar a otros.

El **diputado Jorge Alessandri** recordó el caso sucedido en el aeropuerto de Pudahuel donde un conductor de Uber se negó a detenerse en un control policial, empujó a un carabinero con su auto y fue baleado en el hombro por éste. El tribunal absolvió al carabinero y formalizó al conductor.

A su juicio, conducir un vehículo implica responsabilidad y peligro potencial. Además, de que desatender un control policial es grave y debe tener consecuencias.

Se mostró a favor de la iniciativa que busca sancionar la huida de controles policiales, considerando que la impunidad fomenta la desobediencia y el crimen. La seguridad pública depende del respeto a la autoridad y que los conductores asuman su responsabilidad al volante.

En resumen, aseveró que la ley debe ser firme con aquellos que desafían la autoridad y ponen en peligro a otros.

El **diputado José Miguel Castro** expresó que una persona que huye después de cometer un delito y evadir un control policial, muestra una disposición a tomar riesgos y desprezar la seguridad de otros. Esto implica mayor culpabilidad y responsabilidad, especialmente si causa lesiones a terceros. La huida agrava la falta y justifica una pena más severa, afirmó.

El **señor Samuel Malamud, abogado asesor de la Unidad Especializada en Crimen Organizado y Drogas del Ministerio Público** indicó que el Ministerio Público, no obstante valorar la iniciativa contenida en el boletín N°16833-07, ha detectado ciertos puntos que, de no ser atendidos, podrían ocasionar graves problemas.

En este sentido, expresó que, según su actual redacción, el inciso primero de la propuesta no permitiría avizorar con total facilidad la existencia de un bien jurídico tutelado, hecho que causara problemas de armonización con las normas de la ley de tránsito, toda vez que algunas conductas similares, como la negativa a someterse a pruebas toxicológicas, solo conllevan sanciones administrativas.

Asimismo, señaló que establecer sanciones administrativas y penales para la misma conducta podría contrariar el principio *non bis idem*, lo cual haría que solo aplique la sanción administrativa, frustrando el propósito de la nueva norma.

Luego, propuso como alternativa que el delito se aplicara únicamente a quienes hayan cometido un ilícito y que huyan a causa del control.

Respecto del segundo inciso, observó más conveniente hablar de lesiones simplemente graves que de lesiones graves. En este sentido, consideró más apropiado referirse a las lesiones del número 2° del artículo 397 del Código Penal.

Después, a propósito del mismo inciso, advirtió que las lesiones allí contempladas, al no estar enlazadas con la conducta del conductor, ocasionarían una suerte de responsabilidad objetiva, lo cual podría generar objeciones constitucionales.

En relación con el inciso tercero, explicó que, si bien el espíritu del proyecto es establecer penas superiores a las de los cuasidelitos, este inciso no incluiría elementos que excluyeran conductas dolosas, lo cual podría llevar al contrasentido de que conductas dolosas reciban penas menores.

El **diputado Raúl Leiva** reconoció la importancia de los proyectos de ley presentados por el diputado Longton y otros legisladores, destacando que reflejan inquietudes planteadas por la Asociación de Fiscales.

Sobre el proyecto, agregó que la actual ley de tránsito ya establece sanciones para conductas similares, como el artículo 197 quinquies, que penaliza excesos significativos de velocidad. Indicó que esta normativa podría aplicarse en casos de evasión urbana o rural, lo que implicaría una formalización penal. Además, relacionó estas evasiones con delitos cometidos por bandas de crimen organizado, destacando las modificaciones legales recientes que tipifican la asociación criminal con mayor claridad.

Por otra parte, planteó interrogantes sobre la aplicación práctica del proyecto, incluyendo una consulta acerca de si las sanciones debería extenderse a peatones que evadan controles o si sería más apropiado enmarcar esta conducta como una forma de desacato en el Código Penal, en lugar de circunscribirla únicamente a la ley de tránsito.

El **diputado Andrés Longton** mencionó que hubo una discrepancia entre la Fiscalía Nacional y la Asociación de Fiscales acerca de la aplicación del principio *non bis in idem*, que impide sancionar dos veces por el mismo hecho, por lo cual solicitó aclarar este punto, ya que lo consideró relevante para modificar la iniciativa de forma adecuada.

El **señor José Manuel Mac-Namara, director de Asuntos Legislativos y Públicos de la Asociación de Fiscales** expuso que el proyecto de ley en discusión responde a experiencias y situaciones cotidianas que los fiscales de flagrancia viven frecuentemente. Relató que, en muchas ocasiones, durante las persecuciones de personas que huyen de Carabineros, se generan riesgos para terceros y para los propios policías, quienes, en algunos casos, deben ser apoyados por helicópteros.

Continuó señalando que, sin embargo, en muchas de estas instancias, aunque la persecución es extensa y peligrosa, no se encuentra evidencia que permita imputar un delito a la persona detenida, lo que genera frustración, ya que no se puede sancionar a quienes ponen en peligro la seguridad vial al huir de la policía.

Expresó que, en su opinión, la conducta de huir en sí misma vulnera un bien jurídico, que es la seguridad vial, ya que pone en peligro a otras personas, incluso cuando no se registran lesiones directas. Citó casos en los que, durante las persecuciones, ha habido carabineros que se han visto involucrados en accidentes, resultandos lesionados, mientras que la persona perseguida, al final, es dejada en libertad sin cargos.

En este sentido, planteó que, para proteger a los carabineros y a la sociedad en general, se debe establecer una sanción para aquellos que huyen, aun cuando no se les pueda imputar un delito específico. Para ello, propuso que la sanción adecuada sea presidio menor en su grado mínimo, una pena no tan alta, pero que cumpla la función de castigar esa conducta peligrosa.

A continuación, se refirió a la posible incompatibilidad planteada por la Fiscalía Nacional sobre la doble sanción, en relación con los casos en los que una persona puede ser sancionada tanto por la ley de tránsito, mediante una multa, como por el Código Penal, en caso de huir tras cometer un delito.

Aclaró que, aunque podría parecer que ambas sanciones son similares, no se trata de la misma pena, ya que la ley de tránsito establece una multa, mientras que la sanción penal en cuestión consiste en una pena privativa de libertad.

Afirmó que no se trataría de una doble sanción por el mismo hecho, ya que las sanciones son de naturaleza distinta: una administrativa (la multa) y otra penal (la pena de cárcel).

Continuó señalando que la propuesta de la fiscalía de sancionar con presidio menor a quienes huyen de la policía y ponen en riesgo la seguridad vial no debe confundirse con una doble sanción, ya que las penas son de distinta naturaleza y propósito. Luego, destacó que la norma propuesta sobre la sanción por huir de Carabineros se asemejaba a la ley Emilia, que condena el manejo en estado de ebriedad. En su opinión, ambas situaciones representan conductas peligrosas para la seguridad vial, ya que tanto huir de la policía como conducir bajo los efectos del alcohol ponen en riesgo a la sociedad y a quienes puedan cruzarse en el camino.

Sostuvo que la pena prevista en la propuesta es adecuada, pues se trata de un dolo intermedio, no tan grave como un homicidio doloso, pero más serio que un cuasidelito.

El fiscal rechazó la idea de que la sanción fuera excesiva, como había sugerido una diputada, argumentando que la pena de tres años y un día que se contempla no es tan alta, especialmente en comparación con el castigo que recibiría una persona condenada por un cuasidelito, cuya pena podría ser de apenas 61 días.

Ejemplificó señalando que, si una persona que huye de Carabineros atropella a alguien, la pena actual no es suficiente para castigar adecuadamente la conducta, ya que se podría calificar como cuasidelito, lo que llevaría a la persona a quedar libre rápidamente; situación que generaría una percepción negativa de los jueces y fiscales.

En este contexto, defendió la propuesta de que la sanción por huir de Carabineros estuviera alineada con la ley Emilia, señalando que no hay ninguna inconsistencia en aplicar la misma pena para conductas similares, tomando el caso del manejo bajo los efectos del alcohol, que también pone en riesgo la seguridad de las personas.

Además, estuvo de acuerdo con la Fiscalía Nacional en que debe quedar claramente establecido en la ley que el uso del auto como medio para cometer un delito intencional, como atropellar a alguien con la intención de matarlo, debe estar excluido de esta norma, y que en ese caso se aplique una pena más grave.

Por último, sugirió que se añada una modificación técnica en la ley para aclarar que las conductas dolosas, como el uso del auto para intentar matar a alguien, deban ser sancionadas de acuerdo con su gravedad.

Propuso incluir una norma que deje claramente a la vista las conductas intencionales para evitar posibles interpretaciones erróneas en los tribunales, y destacó la importancia de cerrar cualquier vacío interpretativo que pudiese generar dudas o contestaciones legales.

El señor **Joaquín Müller**, representante del **Departamento de Estudios y Proyectos de la Defensoría Penal Pública** destacó varios puntos técnicos del proyecto de ley en discusión que considera relevantes.

Primero, expresó que la figura base de la desobediencia a la fiscalización, contemplada en el artículo 195 ter, establece como verbo rector el "no obedecer" ante la orden de detención de una autoridad fiscalizadora en un vehículo motorizado. Sin embargo, señaló que esta figura ya está tipificada como una falta en el artículo 496, número 1°, del Código Penal como una falta, lo que podría generar redundancias legales.

Luego planteó que existe un problema con la definición de los sujetos pasivos de la norma, ya que el artículo 195 menciona a "las policías", lo cual incluiría a la Policía de Investigaciones (PDI), pero la Ley de Tránsito autoriza solo a Carabineros e inspectores municipales para realizar fiscalizaciones. Esto podría derivar en interpretaciones confusas sobre las atribuciones de fiscalización de la PDI.

En tercer lugar, cuestionó la determinación del bien jurídico protegido por la norma, ya que, dependiendo de la interpretación, podría tratarse de la seguridad vial o de la vida e integridad física de las policías. Explicó que la relevancia de esta precisión radica en las implicancias sobre la aplicación de penas sustitutivas bajo la ley N° 18.216. Si el bien jurídico fuera la vida o integridad física de las policías, no corresponderían penas sustitutivas, lo que implicaría penas efectivas de 61 a 540 días, incluso para personas con conducta irreprochable previa.

Finalmente, criticó la proporcionalidad de las penas previstas para esta figura en comparación con otras más reprochables, como el manejo en estado de ebriedad causando lesiones o muerte. Destacó que ambas conductas conllevan las mismas penas, lo que, desde su perspectiva, afecta la proporcionalidad y justificación de las sanciones. El abogado concluyó agradeciendo la oportunidad de aportar estos antecedentes técnicos al debate legislativo.

El **diputado Cristián Araya** resaltó que la Defensoría Penal acertó al reflexionar sobre el bien jurídico que se busca proteger y las consecuencias de las sanciones y eventuales beneficios. Consideró que esto debería precisarse mejor en la redacción final.

Señaló que, aunque es necesario sancionar las persecuciones vehiculares, presentan riesgos graves, como las altas velocidades alcanzadas durante su desarrollo, lo que ha llevado a Carabineros a realizar seguimientos más controlados, permitiendo que algunos escapen.

Además, subrayó la importancia de respetar la autoridad deteniéndose ante una orden de Carabineros o inspectores municipales, para evitar el caos en la fiscalización. Según el señor diputado, no sancionar estas acciones implica un desorden insostenible.

Para concluir, planteó la necesidad de reflexionar más sobre la protección jurídica que se busca garantizar y reafirmó que quien huya debe ser sancionado.

La **diputada Lorena Fries** realizó la importancia de analizar la coherencia de la propuesta legislativa con las normas existentes en el Código Penal, señalando que la desobediencia a la autoridad ya está regulada y cuestionó la necesidad de diferencias adicionales. Planteó interrogantes sobre las implicaciones de una fuga, como atropellar a un carabinero versus a otra persona en el trayecto, considerando la intencionalidad y las circunstancias.

Criticó que el proyecto no considera adecuadamente la proporcionalidad de las penas, comparándolo con delitos como conducir en estado de ebriedad, para el cual las sanciones parecen menos severas pese al peligro involucrado. Si bien reconoció la necesidad de sancionar la desobediencia a Carabineros con multas o medidas más claras, consideró deficiente la técnica legislativa del proyecto, al enfocarse en criminalizar en exceso en lugar de utilizar adecuadamente figuras jurídicas como los concursos reales de delito y evaluar elementos como la culpa, dolo indirecto o responsabilidad.

El **diputado Raúl Leiva** coincidió con la opinión de la diputada Fries, señalando que la regulación adecuada de la conducta debería estar en la ley N° 18.290, aunque matizó que los funcionarios municipales no tienen autoridad para dirigir el tránsito, lo que es competencia exclusiva de Carabineros. Sugirió que, en lugar de establecer penas específicas, esta conducta podría considerarse como un agravante de otros ilícitos. Además, propuso oficiar al Ministerio Público para obtener información sobre la frecuencia de estas situaciones, específicamente sobre cuántos casos de fuga no han podido ser sancionados ni perseguidos debido a la ausencia de un marco penal adecuado. Indicó la importancia de entender el nivel de ocurrencia de estas conductas antes de legislar al respecto.

Teniendo en vista las consideraciones y argumentos contenidos en la moción y las opiniones y observaciones planteadas por las autoridades e invitados, las y los señores diputados fueron de parecer de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

Puesta en **votación general** la idea de legislar, se **APRUEBA** por mayoría de votos, en la forma descrita en las constancias reglamentarias previas.

B.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN PARTICULAR.

El texto de la moción que se discute y vota en particular a continuación consta de un artículo único y tuvo el siguiente tratamiento, conforme a los acuerdos adoptados por la Comisión:

Se da lectura al artículo único

“Introdúcese en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente artículo 195 ter nuevo, en los siguientes términos:

“Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que siendo intimado por las policías para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo, ya sea que no se ocasione daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves.

Si, como consecuencia de la no detención de la marcha o de la huida, se causaren lesiones menos graves o graves, se impondrá la pena de presidio menor en su grado medio y multa de seis a quince unidades tributarias mensuales.

Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el último. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica.”.

Indicaciones formuladas:

1.- De la diputada Lorena Fries:

Reemplázase el artículo único por uno nuevo del siguiente tenor:

“Introdúcese en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza ley N° 1, promulgado en 2007 y publicado en 2009, el siguiente artículo 195 ter nuevo, en los siguientes términos:
“Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que, siendo intimado por funcionarios de Carabineros de Chile para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, será sancionado con la pena de prisión en sus grados medios a máximo y con la suspensión para conducir vehículos a tracción mecánica o animal por un plazo de 90 a 180 días.”.

2.- De los diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:

Para sustituir el inciso primero del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, por el siguiente:

“La huida de un conductor o la negativa injustificada a detener su marcha, habiendo sido intimado por las policías para un control o fiscalización y colocando con ello en riesgo la seguridad vial o la integridad de las personas que se encontraren en el lugar, será sancionada con la pena de presidio menor en su grado mínimo ya sea que no se ocasione daño alguno o que con ello, de manera imprudente o temeraria, se causen daños materiales o lesiones de aquellas indicadas en el numeral 5) del artículo 494 del Código Penal.”.

3.- Del diputado señor Cristián Araya, al artículo único:

Para agregar en el inciso primero del artículo 195 ter nuevo, entre la palabra “policías” y la preposición “para” la siguiente frase: “, inspectores municipales o inspectores de seguridad municipal”

4.- De los diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:

Para sustituir, en el inciso segundo del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, la expresión “menos graves o graves” por la expresión “de aquellas indicadas en el numeral 2) del artículo 397 y en el artículo 399 del Código Penal”.

5.- De los diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:

Para intercalar, en el inciso tercero del artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, entre la palabra “indicadas” y el prefijo “en” que inmediatamente le sigue, lo siguiente: “en los artículos 395, 396 o”.

6.- De los diputados señores Andrés Longton, José Miguel Castro y Diego Schalper:

Para incorporar un inciso final nuevo en el artículo 195 ter que se introduce en la Ley N°18.290, del siguiente tenor:

“Las sanciones previstas en los incisos segundo y tercero precedentes serán aplicables cuando el resultado se ocasionare de manera imprudente o temeraria. Si, en cambio, el resultado se ocasionare intencionalmente se impondrá la sanción del delito

que para tales efectos contemple el Código Penal o alguna otra ley especial, según corresponda.”.

La **diputada Gloria Naveillan (Presidenta)**, concedió la palabra a la diputada Fries para que argumentara y defendiera su indicación sustitutiva, signada con el N° 1.

La **diputada Lorena Fries** puntualizó que su indicación no introducía novedades sustanciales, sino que se limitaba a restringir el tema a la ley de tránsito. En esos términos, se sustituyó por la pena de prisión, que en realidad es una pena de multas, argumentando que esta regulación aborda un posible vacío legal en casos donde no se aplicaría la figura de desacato a la autoridad.

Resaltó que su propuesta se enfocaba en situar adecuadamente esta normativa dentro del ámbito de la fiscalización vehicular, tal como corresponde a la ley de tránsito. Además, subrayó que este punto era el más relevante dentro del proyecto, mientras que el resto del articulado no le parecía pertinente, considerando que solo este debía aceptarse según su perspectiva.

El **diputado Andrés Longton** agradeció la disposición de la diputada Fries para avanzar en el proyecto a través de su indicación, pero planteó un matiz respecto de su contenido. Explicó que su propuesta buscaba tipificar no solo la acción de huir tras un control vehicular por parte de la policía, sino también las consecuencias posteriores de dicha huida, como conductas imprudentes o temerarias.

Dicho eso, aludió a que la Fiscalía había advertido posibles problemas relacionados con la penalidad, específicamente una confusión entre conductas dolosas y culposas.

Recalcó que consideraba adecuada la sanción de suspensión para conducir vehículos, pero añadió que su indicación incluía elementos complementarios como la definición de la conducta, el bien jurídico protegido y la naturaleza del delito.

Propuso que, si durante la huida se ponía en riesgo la seguridad vial o la integridad de las personas, se aplicaría una penalidad concreta. En caso de lesiones, la gravedad determinaría la pena asociada.

Asimismo, arguyó que una conducta dolosa, al no ser imprudente ni temeraria, debía recibir una penalidad superior, algo que no estaba contemplado en la indicación de la diputada Fries.

Por último, señaló que su propuesta hacía un equilibrio entre las conductas culposas, imprudentes o temerarias, diferenciándolas de las dolosas, y detalló cómo se sancionarían los daños materiales o lesiones causados en dichos casos.

El **diputado Jorge Alessandri** preguntó si es doloso evadir a un policía que te conmina a detenerte, subrayando que, si una persona decide ignorar la instrucción de un carabinero y continuar su marcha, esto no puede considerarse simplemente imprudente, sino un acto doloso.

En ese sentido, argumentó que la acción de esquivar la detención ya debería considerarse como un comportamiento doloso. Por lo tanto, cuestionó la distinción entre imprudencia y dolo en situaciones donde, por ejemplo, una persona atropellara a alguien después de haber decidido no detenerse ante la orden policial.

Según su punto de vista, al evadir el control policial de manera deliberada, todo lo que ocurriera después, como un atropello o cualquier otro incidente, debería considerarse doloso.

El **diputado Raúl Leiva** comentó que había votado a favor del proyecto en general, y reconoció que el diputado Longton había abordado la problemática relacionada con la aplicación de las penas, con el objetivo de evitar sanciones desproporcionadas.

No obstante, compartió la opinión del diputado Alessandri, al señalar que, si se iba a configurar un nuevo tipo penal, este debería requerir una intención dolosa, ya que, de lo contrario, no tendría sentido tipificarlo como tal, especialmente si ya existía la ley de tránsito. Además, manifestó que no sancionaría a alguien que, de manera culposa y sin intención de evadir un control policial, lo hiciera accidentalmente; por ejemplo, si estaba distraído mirando para otro lado.

También sugirió que se debería trabajar más para lograr una definición precisa que no diluyera el concepto de dolo. En su opinión, el objetivo debería ser sancionar a quienes, con plena consciencia de sus acciones, evaden un control policial con la intención de sustraerse de la justicia, y no a quienes cometieran el hecho por descuido, por ejemplo, al estar distraídos cambiando la radio.

Finalmente, destacó la importancia de la indicación presentada por la diputada Fries, que proponía asociar la sanción por evasión de un control policial con la suspensión de la licencia de conducir, especialmente en los casos de infracciones graves.

El **señor Samuel Malamud, abogado asesor de la Unidad Especializada de Crimen Organizado y Drogas del Ministerio Público**, explicó que la objeción al inciso propuesto por la diputada Lorena Frías no radicaba en la proporcionalidad de la pena, sino en la falta de claridad sobre el bien jurídico protegido y en la posible duplicidad entre infracciones administrativas y penales. Asimismo, señaló que ya existe un artículo que sanciona como infracción administrativa el no detenerse ante una señal de autoridad, tramitándose ante el juzgado de policía local, lo que podría dar lugar a conflictos de doble persecución.

Luego, destacó que el delito propuesto debía configurarse únicamente como doloso, es decir, como una acción consciente y deliberada de desobedecer a la autoridad, excluyendo supuestos de imprudencia o negligencia. En este sentido, propuso que el tipo penal incluyera un elemento de riesgo específico, como poner en peligro la seguridad del tránsito vehicular o de peatones, para delimitar su aplicación y evitar interpretaciones demasiado amplias.

Para concluir, sugirió modificar los incisos adicionales para evitar que se generaran normas más favorables para los infractores que las ya existentes. Por ejemplo, planteó que situaciones actualmente sancionadas, como delitos de imprudencia, no se desdibujen al intentar adecuarse a la nueva tipificación.

El **señor Joaquín Müller, profesional del Departamento de Estudios y Proyectos de la Defensoría Nacional**, destacó que el delito planteado se configura como una figura calificada por el resultado, lo que significa que las sanciones se agravan según las consecuencias derivadas de la acción, como lesiones o muertes. Sin embargo, advirtió que estas situaciones ya están contempladas en el marco penal actual bajo delitos como homicidio o lesiones graves.

Acto seguido, expresó su preocupación por un conflicto normativo derivado del artículo 4° de la ley N° 18.290, el cual reconoce como fiscalizadores a Carabineros, inspectores fiscales e inspectores municipales. Además, indicó que el proyecto introduce a los inspectores de seguridad municipal como sujetos activos en la

fiscalización de estas infracciones, pero sin otorgarles las mismas facultades que a Carabineros, lo que genera incertidumbre jurídica.

En cuanto a la proporcionalidad de las penas, Müller consideró que las sanciones propuestas para el delito base resultaban desproporcionadas en comparación con otros delitos similares, como la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas. En este sentido, señaló que estas últimas infracciones, pese a su gravedad, cuentan con penas más leves y ajustadas a las características del hecho, mientras que la propuesta en discusión aplica penas más severas que no necesariamente reflejan la magnitud del daño causado.

Por otro lado, propuso incorporar medidas accesorias a la sanción principal, como la suspensión de la licencia de conducir, para fortalecer el efecto disuasorio del delito sin recurrir a penas excesivamente severas. Estas medidas, argumentó, podrían contribuir a garantizar un impacto efectivo en la prevención de conductas similares, equilibrando la respuesta punitiva con la finalidad preventiva de la norma.

Asimismo, analizó las implicancias de las sanciones relacionadas con las figuras legales vinculadas a lesiones de distinta gravedad -menos graves, graves, gravísimas, incluso la muerte, en el contexto de la conducción bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad.

En este sentido, señaló que existía un problema de proporcionalidad en las sanciones, ya que las penas aplicables eran comparables a aquellas que se imponen en casos de estado de ebriedad con consecuencias similares. Por esta razón, propuso armonizar las penas correspondientes a la conducción bajo la influencia del alcohol con las establecidas para el estado de ebriedad.

A continuación, explicó que el inciso segundo del artículo 193 de la normativa vigente contemplaría diferentes sanciones dependiendo de la gravedad de las consecuencias. Para lesiones graves, estipulaba prisión en su grado mínimo o multa de 4 a 10 UTM y suspensión de la licencia de conducir por nueve meses.

Luego, si las lesiones fueran graves, la pena sería presidio menor en su grado mínimo o multa de 11 a 20 UTM y suspensión de la licencia de conducir de 18 a 36 meses.

Por último, destacó que, si el resultado fuere el más reprochable por el legislador, la pena sería de tres años y un día a cinco años, más la pena accesoria de multa y la suspensión de la licencia de conducir de 36 a 60 meses. Por tanto, destacó la necesidad de compatibilizar las sanciones para garantizar coherencia entre las figuras legales.

Por otra parte, subrayó la importancia de precisar el bien jurídico protegido, ya que, si fuera la seguridad vial, no solo habría armonía con lo dispuesto en la ley de tránsito, sino que no habría inconvenientes para aplicar penas las sustitutivas contempladas en la ley N° 18.216.

No obstante, advirtió que, si el bien jurídico protegido fuese exclusivamente la vida o la integridad física de los carabineros o policías, las penas sustitutivas no serían aplicables, en el sentido de que una persona con irreprochable conducta anterior que desobedeciera una fiscalización tendría que cumplir una pena efectiva, situación que consideró importante debatir.

Luego del debate producido por la indicación presentada por la diputada Fries, se **formuló una nueva indicación sustitutiva consensuada**, para responder a las inquietudes vertidas en el seno de la comisión.

El señor **Álvaro Halabi, Abogado Secretario accidental**, da lectura a la nueva indicación sustitutiva presentada por las diputadas señoras **Alejandra Placencia, Lorena Fries y Gloria Naveillan (Presidenta)** y los diputados señores **Jorge Alessandri, Henry Leal y Andrés Longton**:

“Artículo Único. – Introdúcese en la ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente artículo 195 ter nuevo, en los siguientes términos:

Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que, siendo intimado por Carabineros de Chile o por inspectores fiscales o municipales, para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, colocando con ello en riesgo la seguridad vial, será sancionado con la pena de prisión en su grado máximo, multa de 1 a 4 UTM y la pena accesoria de 6 meses de suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados.

Si como consecuencia de la no detención, de manera imprudente o temeraria, se causaren daños materiales o lesiones de aquellas indicadas en el numeral 5) del artículo 494 del Código Penal, se impondrán las penas de presidio menor en su grado mínimo y la accesoria de 9 meses de suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados.

Si, de manera imprudente o temeraria se causaren lesiones de aquellas indicadas en el numeral 2) del artículo 397 y en el artículo 399 del Código Penal, se impondrán las penas de presidio menor en su grado medio y la accesoria de 18 a 36 meses de suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados.

Si, de manera imprudente o temeraria se causare alguna de las lesiones indicadas en el numeral 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo y la accesoria de 36 a 60 meses de suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados.”

El **diputado Raúl Leiva** expresó que se había alcanzado una propuesta consensuada que tenía como objetivo asegurar que la sanción impuesta fuera adecuada y no desproporcionada.

El **diputado Andrés Longton**, solicitó que se verificara la equivalencia en los términos relacionados con el caso de la conducción bajo la influencia del alcohol, para asegurar que las conductas recibieran la misma penalidad, especialmente en relación con las lesiones y el posible resultado de muerte.

Además, mencionó que entendía que la pena de prisión se encontraba en su grado máximo, lo que le parecía adecuado.

Requirió conocer la opinión del Ministerio Público sobre el asunto, en caso de que hubiera tenido oportunidad de revisar el texto.

El señor **Joaquín Müller, profesional del Departamento de Estudios y Proyectos de la Defensoría Nacional** precisó que en cuanto a la figura base, si la pena privativa de libertad era prisión en su grado máximo, el rango de la pena sería de 41 a 60 días.

Señaló que, siendo transparente y objetivo, si la ley solo mencionaba "prisión", esto se entendería como una pena aplicable en cualquiera de sus grados, lo que abarcaría desde 1 hasta 60 días.

Asimismo, aclaró que la figura base de conducción bajo la influencia del alcohol solo implicaba una pena de multa. En caso de que existieran lesiones menos graves, la pena sería prisión en su grado mínimo, de 1 a 20 días, o multa, a criterio del juzgador.

La **diputada Lorena Fries** expuso que, en el caso de que el delito base fuera no detenerse frente a la autoridad fiscalizadora, la pena podría ser diferente.

Sugirió otorgar un margen más amplio, de modo que la pena de prisión pudiera aplicarse en cualquiera de sus grados, lo que permitiría distinguir y balancear distintas situaciones.

Para ilustrar su punto, mencionó que, por ejemplo, alguien que no viera a la autoridad y pasara de largo -como podría sucederle a ella-, se beneficiaría de un margen más amplio si la pena no estuviera limitada al grado máximo de prisión, sino que pudiera aplicarse en cualquiera de sus grados.

La **diputada Gloria Naveillan (Presidenta)** acotó que la corrección que se propone al primer inciso del artículo 195 ter en relación con la indicación N° 1 es consagrar como pena es prisión en su grado máximo y no prisión en sus grados medio a máximo como se sugería en la referida indicación, por lo que enfatiza que el inciso primero que se propone dispone que el conductor de un vehículo motorizado que, siendo intimado por Carabineros de Chile, por inspectores fiscales o municipales para un control o fiscalización, no detuviera su marcha o huyera, colocando con ello en riesgo la seguridad vial, será sancionado con la pena de prisión en su grado máximo, multa de una a cuatro unidades tributarias mensuales y la pena accesoria de seis meses de suspensión de licencia para conducir vehículos motorizados. Aclaró acto seguido que el resto del artículo no fue objeto de modificaciones y así se señala en la nueva indicación sustitutiva, que se someterá a votación.

Puesta en votación la nueva indicación presentada por las diputadas Alejandra Placencia, Lorena Fries y Gloria Naveillan y los diputados Jorge Alessandri, Henry Leal y Andrés Longton, fue **aprobada por unanimidad**, con los votos a favor de las diputadas señoras Lorena Fries y Gloria Naveillan y de los diputados señores Jorge Alessandri, Henry Leal, Raúl Leiva, Andrés Longton. No hubo votos en contra ni abstenciones. **(6x0x0)**.

En consecuencia, se **rechaza reglamentariamente** el artículo único y las restantes indicaciones formuladas.

Por las razones señaladas y por los argumentos que expondrá oportunamente el señor diputado informante, la Comisión de Seguridad Ciudadana, realizando las adecuaciones de redacción del caso conforme al artículo 15 del reglamento, **recomienda aprobar** el siguiente

PROYECTO DE LEY

“Artículo único. Introdúcese en la ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, el siguiente artículo 195 ter:

Artículo 195 ter. El conductor de un vehículo motorizado que siendo intimado por Carabineros de Chile o por inspectores fiscales o municipales para un control o fiscalización, no detuviere su marcha o huyere, colocando con ello en riesgo la seguridad vial, será sancionado con la pena de prisión en su grado máximo, multa de 1 a 4 unidades

tributarias mensuales y la pena accesoria de 6 meses de suspensión de licencia para conducir vehículo motorizado.

Si como consecuencia de la no detención, de manera imprudente o temeraria, se causaren daños materiales o lesiones de aquellas indicadas en el numeral 5) del artículo 494 del Código Penal, se impondrán las penas de presidio menor en su grado mínimo y la accesoria de 9 meses de suspensión de licencia para conducir vehículo motorizado.

Si, de manera imprudente o temeraria, se causaren lesiones de aquellas indicadas en el numeral 2) del artículo 397 y en el artículo 399 del Código Penal, se impondrán las penas de presidio menor en su grado medio y la accesoria de 18 a 36 meses de suspensión de licencia para conducir vehículo motorizado.

Si, de manera imprudente o temeraria, se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o la muerte de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo y la accesoria de 36 a 60 meses de suspensión de licencia para conducir vehículo motorizado.”.”.

SALA DE LA COMISIÓN, a 27 de noviembre de 2024.

Tratado y acordado en sesiones de fecha 4, 6, 18 y 27 de noviembre de 2024. con la asistencia de las y los diputados señores Jorge Alessandri, Jaime Araya, Cristián Araya, José Miguel Castro, Lorena Fries, Andrés Jouannet, Henry Leal, Raúl Leiva, Andrés Longton, Maite Orsini, Gloria Naveillan (Presidenta), Alejandra Placencia y Diego Schalper.

ALVARO HALABI DIUANA
Abogado (A) Secretario de la Comisión