



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

## **9. INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO GARRIDO**

### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

En la pasada sesión del 10 de junio de este año se sancionó el Orden del Día N° 2012, por la que se agravaron las penas e incorporaron nuevas conductas al tipo penal en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por la conducción de vehículos con motor.

Dado lo avanzado de la hora, no nos explayamos en esa oportunidad sobre nuestra opinión, dejando a salvo unos pocos aspectos sobre los que entendimos necesario plantear nuestra posición, amén de la corrección que propiciamos en el recinto, enderezada a suprimir un agravante que consideramos que alteraba la proporcionalidad de las penas previstas en el Código Penal.

En consecuencia, más allá de haber votado favorablemente en general el texto aprobado respetando el consenso general alcanzado, a continuación desgranaremos algunas discrepancias que anticipamos en aquella oportunidad.

En primer lugar, me gustaría resaltar que el agravamiento de penas o la creación de nuevos tipos penales no son la solución para las 21 muertes por día que ocurren en la República Argentina a causa de accidentes de tránsito o siniestros viales. Por el contrario, la reducción de esa cifra se logra con tareas de prevención y control por parte de los organismos dependientes del Poder Ejecutivo y de las autoridades provinciales y municipales, junto con un plan de concientización de la sociedad, es decir, con el derecho administrativo y no con el derecho penal.

El derecho penal debe ser entendido como la última ratio estatal y debe intentar buscar soluciones alternativas a las penas de prisión dando preferencia a las soluciones que mejor se adecuen al restablecimiento de la armonía entre sus protagonistas y a la paz social, más aun cuando nos encontramos frente a delitos culposos, que por definición implican que el sujeto no tiene la intención de provocar el resultado que finalmente ocurre, aunque sí deba responder por él.

Esta fue la intención de la ley 26.363 –modificatoria de la ley 24.449–, por la cual se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se creó un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, se creó la licencia nacional de conducir, se incorporaron faltas y se procuró mejorar los mecanismos de prevención y sanción.

Sin embargo, como es sabido, no todas las jurisdicciones se han adherido a la ley; la infraestructura vial en muchos casos es la misma que hace treinta años, cuando la cantidad de vehículos era inmensamente menor, y los controles son esporádicos y espasmódicos.



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

El derecho penal constituye una respuesta tardía e ineficiente a un grave problema social, cuya solución debería involucrar un conjunto de políticas públicas. La ausencia de planificación y realización de aquellas hace renacer constantemente este tipo de discusiones, que no son sino intentos, desesperados quizás, de poner de resalto una cruda realidad que debemos cambiar. No es ésta, en mi opinión, la solución.

En cuanto a los cuestionamientos técnicos al texto sancionado, se observa en primer lugar que se modificó en todos los artículos el término “vehículo automotor” por “vehículo con motor”. Esta modificación responde a la necesidad de ampliar el espectro de vehículos que pueden ser considerados para que se tipifique el delito y busca que vehículos como las motocicletas no queden fuera de él. Sin embargo, considero que es un término equivocado que en lugar de generar mayores certezas, puede provocar confusiones en tanto tipifica de igual manera si el hecho se produjera con la conducción de un camión, un auto, un cuatriciclo o incluso una bicicleta con motor a batería. El término “vehículo con motor” no está presente en el ordenamiento argentino, por lo cual considero que la ley sancionada sería más consistente con las normas nacionales si respetara la terminología allí utilizada, como ocurre en la Ley Nacional de Tránsito, 24.449, que ya incluye dentro de esta categoría a automóviles, camiones, camionetas, ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados, entre otros.

La segunda observación que realizo se refiere a los segundos párrafos de los artículos 84 bis y 94 bis, añadidos por la norma sancionada, en los que se agravan los mínimos y máximos de las penas del homicidio culposo y lesiones culposas causadas por la conducción de un vehículo con motor, cuando ocurran junto con alguna de las circunstancias ahí especificadas. La gran cantidad de circunstancias mencionadas, separadas entre ellas con un “o” hace que la redacción de este párrafo sea deficiente y pueda dar lugar a interpretaciones disímiles. Algunas de las circunstancias mencionadas, como el nivel de alcoholemia, el exceso de velocidad y la violación de las señales de tránsito ya son consideradas actualmente como causales de la conducta negligente o imprudente del tipo penal. Cabe preguntarse ¿podría conducirse de manera imprudente, negligente o antirreglamentaria sin caer en alguna de las circunstancias enumeradas en estos párrafos?

En el mismo sentido, la norma sancionada incurre en una forma de tipificar delitos que no es propia de un sistema penal claro y preciso, ya que con el agregado de las circunstancias especiales que suponen un incremento de la pena se está agravando el agravante que ya existe para las figuras básicas de homicidio culposo y lesiones culposas, en el caso de que el delito fuera cometido por la conducción de un vehículo automotor.

Analizadas individualmente, las circunstancias agravantes de estos párrafos presentan algunas imprecisiones. La norma menciona “o estuviere bajo los efectos de estupefacientes”. Esta causal presenta problemas al momento de probar si la persona se encontraba realmente bajo dichos efectos. A diferencia de lo que ocurre con el alcohol, no existen métodos certeros de probar que al momento del accidente las capacidades del



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

conductor se encontraban mermadas, excepto que se lo observe de manera manifiesta. Pero, por lo general, ocurre que la detección de algunos estupefacientes como la marihuana o la cocaína puede dar positiva aunque se haya consumido varios días antes del examen. Frente a un caso de estas características, se estaría penando a una persona por el solo hecho de haber consumido estupefacientes, aunque dicha conducta no hubiera afectado su capacidad de conducir, con lo cual estaríamos frente a un delito propio del derecho penal de autor en lugar de centrar la atención en las conductas realizadas, independientemente de las personas que las ejecuten.

Asimismo, no se justificaron técnicamente los niveles de alcohol en sangre, los cuales parecen arbitrarios, y nuevamente se agrava la pena por una circunstancia objetiva que no necesariamente guarda relación con el resultado. Es decir, lo que se presenta como una agravante de un delito de resultado, puede tratarse en realidad de un delito de peligro abstracto, con las consecuentes objeciones constitucionales que estos tipos penales tienen. Otro de los agravantes añadidos en los párrafos analizados es el de "si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente". Esto es problemático ya que en primer lugar no queda aclarado a qué tipo de inhabilitación se refiere. Por un lado, podría tratarse de una inhabilitación administrativa. Si así fuera, se estaría agravando la pena de prisión por una circunstancia que, a diferencia de las demás presentes en ese párrafo, no implica un incremento del riesgo sino un incumplimiento meramente formal. Otro tanto ocurre si en cambio se tratara de la pena de inhabilitación establecida en el título II del libro primero del Código Penal. En este caso, además de no configurar tampoco un incremento del riesgo, se estaría aplicando una pena sobre otra pena, ya prevista en el artículo 281 bis del mismo Código, es decir que se efectuaría una doble valoración que colisiona con la prohibición de la persecución penal múltiple (ne bis in idem).

Finalmente, los segundos párrafos de los artículos 84 bis y 94 bis añadidos por la norma sancionada añaden la circunstancia de que se esté conduciendo "con culpa temeraria". Si bien este concepto se encuentra receptado en el Anteproyecto del Código Penal, el mismo está enmarcado en un contexto en el que el Anteproyecto establece algunas clarificaciones en relación al dolo y a la culpa y al mismo tiempo "elimina" la noción de "dolo eventual". En sus fundamentos, el Anteproyecto explica "(se) introduce la culpa temeraria. Como es sabido, la culpa requiere siempre la violación de un deber de cuidado. Este deber de cuidado puede ser muy diferente, según las personas y circunstancias, pues no existe un general deber de cuidado, sino que son siempre deberes particulares (del conductor, del electricista, del ingeniero, del médico, etc.). Por ende, media una cuestión de jerarquía e importancia de los deberes que cada quien tiene a su cargo, que el juez deberá valorar. Pero además, un mismo deber de cuidado puede ser violado con diferente intensidad, o sea que su violación puede ser más o menos grave en cada caso (no es igual la violación al cuidado del electricista que no observa la humedad en una caja de electricidad, que la de quien se marcha dejando todos los cables sueltos).

Tales deberían ser los criterios a evaluar por el juez en cada caso: la jerarquía del deber que



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

le incumbía al actor por un lado, y el grado de violación en que incurrió por otro. Si la gravedad de la lesión al deber de cuidado resultante de las dos evaluaciones lo indica, decidirá que se halla ante una culpa temeraria (...)"

En cuanto a los debates que se darán en torno a dicho concepto, en los fundamentos del Anteproyecto se lee: "Es posible que se observe que el concepto de culpa temeraria provocará una seria discusión doctrinaria y que ésta demorará en aclararse, creando situaciones de eventual arbitrariedad. En principio, cualquier concepto nuevo requiere una discusión doctrinaria y jurisprudencial; si ese fuese un suficiente motivo de rechazo, nunca se podrían incorporar conceptos nuevos al derecho penal, que quedaría limitado al arsenal doctrinario disponible."

Las consideraciones precedentes revelan que la Comisión de Reforma del Código Penal apuntaba a introducir este concepto en el marco de la creación de un nuevo Código, junto con otras modificaciones que le dieran un sentido armónico y definido.

Nada de ello ocurre ahora, con esta introducción huérfana de sentido, explicación o definición en el artículo 77 del Código, tal como hubiera correspondido.

Considero inadecuado agregar en este nuevo remiendo de la legislación penal el concepto de culpa temeraria cuando no está presente en la parte general del Código Penal actual. La inclusión de una categoría como la que se crea debería ser analizada, en todo caso, en una discusión más profunda acerca de la responsabilidad penal y no ser incorporada de manera acrítica y aislada en un tipo penal específico.

La introducción de una categoría que no se define y que se caracteriza por la vaguedad es incompatible con la taxatividad exigida a la legislación penal por la Constitución Nacional y por los tratados de derechos humanos que ostentan igual jerarquía.

## ***11. INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA GRANADOS***

### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

Dada la brevedad del tiempo simplemente me limitaré a decir que en 2013 presenté un proyecto de ley bajo el número 0835/13 para aumentar las penas de las personas que conducen bajo el efecto del alcohol y droga, el que fue aprobado con despacho de comisión, habiendo perdido estado parlamentario.

Así nuevamente presenté dicho proyecto esta vez bajo el número 2.393/15.

Hoy, estamos sometiendo a votación el Orden del Día 2012, que es una unificación de distintos proyectos de distintos diputados: Abraham, Bianchi, Comelli, Conti, Martínez, Ehcosor, Esper, Schwindt, Mac Allister, Tonelli, Bianchi, Bullrich, Tomas, Petri, Cleri, Zamarreño y también la suscripta.



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

En relación con dicho proyecto estamos haciendo pasibles de detención a todos aquellos que conduzcan y maten bajo los efectos del alcohol y estupefacientes.

En igual sentido en el caso de las lesiones, elevando las penas, a aquellos que condujeran automotores con alcoholemia superior a la permitida o bajo el efecto de estupefacientes. También se modifican las penas en el caso de lesiones, cuando el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre que no incurra lo tipificado en el artículo 106 del Código Penal, o si lo hiciera conduciendo en exceso de velocidad de más de 30km a la permitida, y también modifica el artículo que tipifica de lo que comúnmente conocemos como "picadas".

"Todos sabemos de las consecuencias de los excesos del alcohol y la droga cuando se está al volante.

Sin embargo, todos también sabemos que en el estado de ebriedad podemos hacer una separación entre un mínimo y un máximo. Cuando me refiero al mínimo me estoy refiriendo a que la persona pierde todos los frenos inhibitorios. Cuando aludo al máximo me refiero al artículo 34 inciso primero del Código Penal y que es la inimputabilidad". "A lo que quiero llegar", "es que hay un estadio anterior a estos dos, y que tiene que ver cuando una persona se sienta a tomar.

En este momento el sujeto está sobrio y es entonces donde debe elegir no manejar porque sabe que va a beber. Lo que vemos a diario es que salen a divertirse en el auto, sabiendo que van a tomar, como también saben que van a volver conduciendo.

O sea conocen las consecuencias y las asumen, ya que saben lo que va a pasar aunque sea potencialmente".

Finalmente, todos sabemos que "lo eventual es muy difícil de acreditar procesalmente porque no se puede probar que salió con el auto sabiendo que iba emborracharse o drogarse. Entonces es necesario tomar conciencia cuando se sale con un auto, en que no se deben consumir bebidas alcohólicas.

La ley penal tiene una función preventiva y justamente a eso apuntamos con este proyecto de reforma al Código Penal".

#### ***14. INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA PARRILLI***

##### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

El proyecto que venimos a debatir en este Congreso lleva varios años de debates e idas y vueltas entre diputados y senadores.



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

Yo formé parte en su momento con una iniciativa que fue trabajada en amplio consenso en el Senado de la Nación con distintos actores, ya sean funcionarios, organizaciones no gubernamentales, especialistas en temas viales, familiares y víctimas de accidentes.

Dicha iniciativa tuvo sanción en Senado, fue modificada en gran parte por Diputados y luego perdió estado parlamentario. En dicho momento entendíamos la necesidad de establecer criterios concretos para lograr disminuir los siniestros viales.

Puntualmente, en dicho dictamen incorporamos penas en el Código Penal Argentino referidas a la prestación de servicios comunitarios, entendiendo la necesidad de imponer al condenado la obligación de realizar tareas no remuneradas a favor del Estado o de instituciones de bien público, por la cantidad de horas que determine la sentencia que la imponga.

También las penas en caso de accidente y muerte fatal pasaban de tres (3) a ocho (8) años de prisión e incorporaba al Código la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria para tipificar las carreras clandestinas.

Ahora bien, en el Orden del Día N° 2012 de 2015 que estamos tratando, se ha trabajado de gran manera y en la línea de búsquedas de consensos entre los distintos bloques.

Son varios los proyectos que trataban de legislar sobre esta problemática, por un lado, un grupo de proyectos se centraba en establecer, como figuras delictuales autónomas, tipos penales específicos para cuando se producen homicidios culposos o lesiones culposas a causa de accidentes de tránsito, agravando además las penas para los casos en que la conducción imprudente resulta consecuencia de un consumo excesivo de alcohol, consumo de estupefacientes, o grave violación a los límites máximos de velocidad permitida (modificando los actuales artículos 84 y 94 del Código Penal).

Por otro lado, algunos proyectos pretendían también incorporar como delitos autónomos de peligro la conducción de rodados bajo esas condiciones, con independencia de si se producía o no un accidente con resultado lesivo o de muerte, (creando figuras similares al actual artículo 193 bis, "pruebas de velocidad - picadas").

También fueron escuchadas y se mantuvieron reuniones con distintas organizaciones no gubernamentales dedicadas a la temática, para exponer sus puntos de vista y propuestas legislativas en la materia.

En el texto de dictamen que estamos debatiendo, y al cual adelanto mi voto afirmativo, se acordó avanzar con una propuesta de dictamen consensuado entre oposición, oficialismo y organizaciones no gubernamentales, más en línea con la primera de las posiciones; dejando los supuestos de peligro para que sean severamente sancionados en el ámbito administrativo, a través de modificaciones a introducirse en la Ley Nacional de Tránsito.

Por tal razón el proyecto establece figuras penales especiales para los casos de homicidios y lesiones productos de una conducción imprudente, agravando además las penas en los siguientes casos:

1) si el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima;





Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

- 2) o estuviese bajo los efectos de estupefacientes;
- 3) o con un nivel de alcoholemia igual o superior a 500 miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o 1 gramo por litro de sangre en los demás casos;
- 4) o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho;
- 5) o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente;
- 6) o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular;
- 7) o cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis (pruebas de velocidad);
- 8) o con culpa temeraria.

Por ello, se modifica el actual artículo 84 del Código Penal dejando sólo su actual primera parte que contempla los homicidios culposos en general, pero no los producidos en accidentes de tránsito.

Para los homicidios culposos producto de accidentes de tránsito se incorpora al Código Penal el nuevo artículo 84 bis, que contempla un primer párrafo de tipo general y un segundo párrafo con agravantes para cuando se den particulares situaciones que así lo ameriten.

En el texto se establece la prisión de dos a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años al que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, causare a otro la muerte.

Y a su vez, la pena será de prisión de tres a seis años si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria.

Con la misma lógica, se incorpora el artículo 94 bis del Código Penal, para los casos de lesiones producidas a consecuencia de un accidente de tránsito.

Finalmente se corrige la actual redacción del artículo 193 bis del Código Penal, cambiándose sólo el término "vehículo automotor", por el de "vehículo con motor", a fin de aventar cualquier confusión o interpretación restrictiva a la que pudiese prestarse la primera de las acepciones.

Por estas razones, entendiendo que el proyecto que hoy tenemos a consideración intenta dar una respuesta jurídico-penal a las conductas imprudentes graves que ponen en riesgo la seguridad del tránsito en la vía pública o constituyen un peligro concreto para la vida y



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

salud de sus usuarios o le causen lesiones o muerte y complementa nuestra legislación en la materia, es por lo que adelanto mi voto afirmativo a dicho texto.

## **15. INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA SCHMIDT LIERMANN**

### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

Año tras año, mes tras mes, día tras día, familias enteras resultan diezmadas como consecuencia de las conductas totalmente desaprensivas de algunos conductores de vehículos motorizados.

De acuerdo a la Asociación Civil "Luchemos por la Vida", la cantidad de víctimas fatales en hechos de tránsito durante el año 2014 ascendió a 7.613. En los cinco años previos, el promedio fue de 7.688. Es decir que en los últimos años, veintiuna personas fallecieron diariamente.

A su vez, según información de la Policía Federal Argentina, en el último año se registró tan solo en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 9457 incidentes viales, en los que perdieron la vida 82 personas y resultaron heridas 10.228.

Pero detrás de cada cifra, mujeres, hombres, jóvenes y niños se encontraron, sin buscarlo y en un abrir y cerrar de ojos, con que sus sueños y proyectos se truncaban. En algunos casos, con que su propia vida se esfumaba.

En el año 1999, esto es hace dieciséis años, se sancionó la ley 25.189 mediante la que incrementó las penas previstas en ese entonces en el Código Penal para los delitos de homicidio y lesiones culposas y, asimismo, se establecieron agravantes para los supuestos de que el homicidio culposo o las lesiones graves y gravísimas hubieran sido ocasionadas por la conducción de un vehículo automotor, o cuando hubiesen sido más de una las víctimas.

Sin embargo, la realidad judicial nos demostró que en la práctica las condenas por cumplimiento efectivo, particularmente en los casos de homicidios ocasionados por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor, fueron prácticamente inexistentes aun cuando el máximo de la pena prevista para esos supuestos era (y, por el momento continúa siéndolo) de cinco años de prisión. La indignación social es aún mayor cuando diariamente se observa la no imposición de condenas de cumplimiento efectivo por parte de los operadores judiciales a pesar de que el conductor incurrió en una grave infracción al deber de cuidado a su cargo.

En tal sentido, resulta un dato sumamente relevante que entre las causas más frecuentes que





Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

propician los siniestros viales, el 90 por ciento obedece al factor humano y el 10 por ciento restante a las condiciones del vehículo y/o infraestructura vial.

Entre las principales conductas del hombre que originan los siniestros podemos mencionar la conducción en exceso de velocidad o, bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes, la violación de la señalización del semáforo, entre otras.

La conducción vehicular es una actividad riesgosa en sí misma y precisamente por ello se encuentra reglamentada. Sin embargo, la realidad nos demuestra que la mayoría de los siniestros se producen como consecuencia del incumplimiento deliberado de normas de tránsito.

Por ello, considero que en esos casos no se está en presencia de simples infracciones a la normativa de tránsito sino el reflejo de conductas totalmente desaprensivas hacia la vida e integridad física de los demás y que tales conductas merecen ser pasible de una mayor reproche penal.

Y por ese motivo, tampoco es correcto en estos supuestos referirse a ellos como "accidentes" de tránsito, en términos de hecho eventuales, fuera de toda previsión y por lo tanto, inevitables o impredecibles. Es decir, como una situación que al ser humano le resulta imposible de controlar.

Por el contrario, necesariamente estamos fuera de dicha definición, cuando el resultado típico era evitable para el victimario de haber actuado dentro del margen del riesgo social permitido y en cumplimiento de la normativa que regula su actividad. Esto es, situaciones que el ser humano puede controlar y que, por ello, no constituyen accidentes sino que debemos hacer alusión a ellos como "siniestros o hechos viales".

En ese entendimiento, celebro que esta Cámara de Diputados finalmente aprobara este proyecto de ley que incorpora supuestos específicos de agravantes para los delitos de homicidio o lesiones culposas causadas por la conducción de un vehículo con motor, brindando así respuesta a una demanda que la sociedad venía reclamando.

Celebro además, que el texto finalmente aprobado haya sido producto del debate y que haya obtenido tan amplio consenso en los distintos bloques.

Pero al mismo tiempo, tampoco ignoro que las víctimas de tránsito y sus familiares no están del todo conformes con el mínimo de la pena de prisión establecida cuando se causa la muerte de una persona. Los comprendo y respeto.

Incluso coincidí con la Asociación Madres del Dolor, quienes vienen luchando y reclamando hace años por una modificación de la legislación vigente, en cuanto a que hubiera sido importante que el mínimo de la pena de prisión fuera superior a tres años para que la pena a imponer por los jueces en el caso concreto sea realmente de cumplimiento efectivo.

Como mencioné anteriormente, la realidad judicial nos ha demostrado hasta ahora que a pesar de que la figura de homicidio culposo causado por la conducción vehicular prevé una pena de prisión en abstracto de dos a cinco años, prácticamente no se han impuesto condenas de prisión efectivas.



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

Otra de las recomendaciones que me hiciera llegar la Asociación Madres del Dolor, se refiere al margen que se da con respecto a quien causa la muerte o lesiona a otro conduciendo alcoholizado.

La legislación que regula la cantidad de alcohol autorizada para conducir un vehículo establece como límite de alcoholemia 0,5 g/l (gramos de alcohol por litro de sangre) para el conductor de un vehículo particular, 0,2 g/l para el conductor de motocicletas o ciclomotores y para los vehículos destinados al transporte de pasajeros o carga queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre.

Cuestionan entonces que para que proceda la aplicación de la pena agravada del párrafo segundo de los incorporados artículos 84 bis y 94 bis del Código Penal, se requiera que quien causó el resultado típico (muerte o lesión) haya conducido con un nivel de alcoholemia igual o superior a 0,5 g/l en el caso de conductores de transporte público o un gramo de litro de sangre en los demás casos sobre todo cuando se han lesionado los principales bienes jurídicos: vida e integridad física.

Sin embargo, este proyecto resulta un paso sumamente importante y necesario para priorizar aún más la seguridad vial y concientizar sobre el respeto por la vida del otro. En este sentido, transcribo las palabras que Ema Cibotti, presidente de ACTIVVAS escribía en la edición de la revista del mismo nombre de junio de 2013: "Sostenemos que la seguridad vial debe ser considerada como un derecho humano, pues protege otros derechos fundamentales, como el derecho a la vida, el derecho a la salud y a la integridad física". La sociedad toda debemos seguir trabajando para que no haya más víctimas como consecuencia de la comisión de delitos viales. Y recordemos que para ello, la concientización acerca de lo importante que resulta la prevención comienza por nosotros mismos.

Por ello, y sin perjuicio de las observaciones formuladas, me complace que en el día en que se celebra el Día Nacional de la Seguridad Vial el presente proyecto haya sido aprobado y deseo que a la brevedad se trate en el Senado para su sanción.

## ***16. INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO TOMAS***

### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

El presente argentino muestra una triste realidad en lo concerniente a accidentes viales. No sólo el número de accidentes aumenta constantemente, sino también la cantidad de víctimas fatales y heridos graves. Todo lo cual, impide hablar llanamente de accidentes, sino que obliga a reflexionar sobre la situación general en la que ocurren estos hechos fatídicos. Las escalofriantes estadísticas hablan de más de 20 muertos por día. Estos son números que



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

nos aportan asociaciones civiles, que también se toman la tarea de compararlos con otros países. Obviamente, los resultados comparativos tampoco dejan en una buena posición a nuestro país.

La situación es acuciante y preocupante. Y a su vez, muy compleja.

Por ende, exige múltiples abordajes. Hay que encararla desde muchos puntos de vista y aplicar muchos recursos y estrategias diferentes: por ejemplo, obras viales, mejor educación, controles administrativos más efectivos, prevención de las fuerzas de seguridad y también una mejor respuesta penal.

Hoy venimos a tratar este último punto. Obviamente queda mucho por hacer, y es mejor reconocerlo. Pero como siempre decimos aquí, todos estamos conscientes de que las respuestas penales no brindan soluciones integrales inmediatas. De todas formas, es uno de los elementos a mejorar y por eso es muy importante este debate.

Concretamente, esta iniciativa legislativa que hoy nos convoca viene a aumentar la pena para aquellos que produjeran muertes por negligencia o impericia en la conducción de vehículos automotores. Es decir, elevar la pena por homicidio culposo derivado de accidentes viales. Y también en caso de lesiones derivadas de accidentes.

Vale recordar que el Congreso intentó brindar una respuesta al flagelo de los accidentes viales con la sanción de la ley 26.362, en el año 2008. Mediante esa ley se incorporó el artículo 193 bis al Código Penal. Aquel artículo prevé la punibilidad de la conducción vehicular en prueba de destreza o velocidad no autorizada que pudiere implicar un riesgo para terceros. Las trágicas picadas. No obstante, también hay que mencionar que el proyecto inicial que dio lugar a esa ley comprendía otros supuestos, como la conducción peligrosa por ingesta de sustancias enajenantes o por conocimiento de desperfectos; en otras palabras, otros supuestos de peligro para la vida e integridad física derivados de la conducción vehicular, que hoy tampoco tratamos, pero que conviene seguir estudiando.

A su vez, es preciso destacar que todas estas cuestiones han merecido respuesta legal positiva en el derecho comparado.

Luego, un razonamiento coherente y lógico permite discernir que si aquellos son supuestos procedentes para un delito de peligro, con mayor razón aun deberían estar integrados en el caso de homicidio culposo o lesiones por accidente vial provocado por conducción de vehículos con motor. En este caso, integrados como figuras agravadas de homicidio culposos o lesiones.

Con la iniciativa que debatimos hoy, se persigue una respuesta penal integral y sistemática a este duro escenario que afecta a todos los argentinos. Con el dictamen aprobado, que recoge múltiples iniciativas que varios diputados fueron presentando a lo largo de los años, habría una pena mínima de dos años por el homicidio causado debido a la conducción no sólo imprudente o negligente sino también antirreglamentaria de vehículos con motores, especialmente, autos, camionetas, camiones y motos.

Es decir, en primer lugar, se diferencia definitivamente el tipo penal de homicidio culposo vial y se le atribuye una escala penal específica: dos a cinco años, mientras que el



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

homicidio culposo genérico del artículo 84 mantiene la escala de uno a cinco años. Esta iniciativa supone, además, un punto de inflexión en el derecho penal ya que implicaría la sanción de agravantes en tipos culposos, los cuales no son corrientes, pero la importancia de estos delitos hacen necesarios a los agravantes para los casos viales. Todos supuestos que, si bien son muy graves, son tristemente muy corrientes. Y por eso nos impide hablar de simples accidentes y nos lleva, además, a prever penas agravadas, como una forma para luchar contra las tragedias viales.

Los mismos agravantes se aplicarían para el nuevo artículo 94 bis, sobre lesiones provocadas por conducción de vehículos con motor.

Asimismo, no quiero dejar de remarcar que con el mínimo de pena de prisión en tres años estos delitos tendrán casi prisión efectiva en todos sus casos, dejando no obstante margen al juez para conceder el mínimo de acuerdo a las circunstancias de cada situación.

No fue sencillo llegar hasta aquí, pero me alegra que se haya podido acordar un texto en común para luchar contra este flagelo nacional. Desde hace mucho tiempo venimos trabajando con asociaciones civiles y con otros partidos para alcanzar una solución penal para estos casos de delitos viales. Personalmente hace algunos años presenté unos proyectos que van en la misma línea de lo aprobado por la Comisión. Sin embargo, también presenté un proyecto para penar la mera conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes. Habrá que seguir trabajando para concretar todos los cambios jurídicos que hagan falta para hacerle frente a este gran problema de los delitos viales. Para eso también hará falta un cambio cultural y modificaciones a otras leyes nacionales, como la Ley de Tránsito, y a leyes locales sobre sanciones administrativas por infracciones viales. Como ya dije, hay que corregir muchos aspectos en muchas áreas y jurisdicciones. Se trata de un tema muy sensible y muy complejo.

Lo importante, en todo caso, es que se haya podido debatir el tema y alcanzar una primera solución entre los partidos políticos y las asociaciones civiles. Luego, nos tenemos que comprometer a seguir trabajando para resolver esas otras cuestiones.

## ***19 INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA ZAMARREÑO***

### **Agravamiento de penas en caso de muerte o situación de peligro para la vida e integridad física de las personas causadas por el uso de automotores**

Sin perjuicio de haber presentado en forma personal un proyecto de reforma a los artículos 84 y 94 del Código Penal, que está a la vista, y más allá de los diferentes tecnicismos que puedan tener uno y otro proyecto, adelanto que voy a acompañar el presentado por mi bloque, por cuanto buscan el mismo sentido y tienen la misma finalidad, cual es sino solucionar y aportar legislativamente una herramienta más eficaz contra la inseguridad vial.



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

Mucho se ha dicho en los últimos años sobre la necesidad de aumentar las penas en los delitos culposos y poco o nada se ha aportado legislativamente a la constitución típica de la figura culposa.

En efecto, los tipos abiertos de nuestro Código Penal han sido innumerables veces cuestionados a lo largo de estos años, fundamentalmente los artículos 84 y 94 del CP. Se ha confundido en reiteradas oportunidades las conductas disvaliosas de acción y de resultado. También se ha cuestionado seriamente la fina línea que separa el dolo eventual (conocimiento y voluntad de realización del resultado) de la culpa con representación (donde el resultado aparece como algo no querido).

Ambas conductas, tanto la dolosa como la culposa, se diferencian fundamentalmente en su punición. Esto hace que se pretenda forzosamente hacer pasar una conducta culposa como dolosa, porque esta última tiene mayor punición.

Una cosa es un resultado querido –doloso–, de otro no querido aunque previsible y evitable –culposo–.

Por primera vez en la historia del Código Penal se tipifica una conducta culposa bajo el concepto de culpa grave o temeraria, así lo han receptado los artículos 84 bis y 94 bis último párrafo del presente proyecto.

En efecto, las lesiones culposas y el homicidio culposo que sean producto de la conducta imprudente, negligente o violatoria de un deber de cuidado, llevada a cabo con la utilización de un vehículo automotor, serán pasibles de una mayor sanción penal, si se obrare con culpa temeraria.

De la misma manera se perseguirá a quien produzca las lesiones o el resultado mortal, bajo los efectos del consumo de alcohol, estupefacientes, omitiendo socorrer a la víctima, etcétera.

La sociedad nos reclama mayor compromiso a la dirigencia política y fundamentalmente a la judicial.

El flagelo social del alcohol y las drogas ha desbordado a nuestra juventud, se han perdido valores, compromiso ético y fundamentalmente social. Hoy la juventud se comporta con una violencia desmedida y consecuentemente a ello, las víctimas del dolor ante la aparición de un suceso de esta índole, buscan y reclaman la prisionización.

En este sentido, se ha criticado este proyecto porque la pena mínima del artículo 84 bis último párrafo, de tres años de prisión, le permite a los jueces seguir imponiendo penas que pueden ser dejadas en suspenso o que su ejecución sea de carácter condicional.

No comparto esta apreciación. En efecto, no debemos olvidar que a la hora de producirse la mensuración de la pena y su fundamentación los jueces deben aplicar las reglas de los artículos 40 y 41 del Código Penal, por lo cual difícilmente puedan no encontrar un agravante ante semejantes conductas típicas. La aplicación de un solo agravante a la figura del artículo 84 bis último párrafo, implica que la pena en expectativa sea superior a los tres años de prisión.

Todo esto no alcanza si no continuamos apoyando las políticas públicas que refuercen el



Honorable  
Cámara de Diputados  
de la Nación  
REPÚBLICA ARGENTINA

sentido de la norma, me estoy refiriendo al incansable y constante apoyo que en materia de seguridad vial se ha emprendido desde el gobierno de Néstor Kirchner y continuado por Cristina Fernández de Kirchner.

Por eso, como ya dijera nuestro Ministro del Interior y Transporte de la Nación -Aníbal Florencio Randazzo-, es sumamente importante insistir con la sanción de la ya muchas veces mencionada ley de tolerancia cero, para que no haya un solo conductor con un solo gramo de alcohol en sangre al momento de conducir, y consecuentemente a ello, no haya una sola víctima más de estos mal llamados, nefastos, accidentes de tránsito.

En atención a todo lo expuesto, por los argumentos dados, doy mi voto positivo.