

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN, SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1°.- Incorporárase como artículo 193ter del Código Penal, el siguiente:

“Artículo 193ter: Será reprimido con prisión de UN (1) mes a DOS (2) años o multa de PESOS CIEN MIL (\$ 100.000) a PESOS QUINIENTOS MIL (\$ 500.000) e inhabilitación especial para conducir de SEIS (6) meses a TRES (3) años, el conductor que:

1. Condujere un vehículo con motor bajo los efectos de sustancias estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a QUINIENTOS (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o UN (1) gramo por litro de sangre en los demás casos.

2. Requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refiere el inciso anterior.

3. Condujere un vehículo con motor a velocidad superior en SESENTA (60) kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente.

En el caso del inciso 3°, si la velocidad fuese superior en CIEN (100) kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente, la inhabilitación especial será de CINCO (5) a DIEZ (10) años”.

Artículo 2°.- Incorporárase como artículo 281 ter del Código Penal, el siguiente:

Artículo 281 ter: Será reprimido con prisión de SEIS (6) meses a TRES (3) años, el conductor que condujere cualquier tipo de vehículo automotor estando inhabilitado para conducir por condena penal anterior recaída por aplicación de los artículos 84 bis, 94 bis o 193 bis de este Código.

Artículo 3°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Lorena Matzen

Roxana Reyes

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto incorporar dos artículos al Código Penal de la Nación destinados a regular una serie de conductas ejecutadas al momento de conducir vehículos con motor en la vía pública y que, por sus características, ponen en riesgo la seguridad en el tránsito, haciendo peligrar la integridad física y la vida humana.

Siguiendo este criterio, aun cuando las figuras penales en tratamiento no exigen un resultado material determinado -como se explicará en los párrafos siguientes-, no puede soslayarse que sus fundamentos se basan en la cantidad de siniestros viales que ocurren diariamente y sus irreversibles consecuencias.

Según la Organización Mundial de la Salud, cada “año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales”, representando un importante problema de salud pública. Asimismo, la OMS señala que los “accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años” (<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>).

En nuestro país, más de 5.000 personas mueren anualmente como consecuencia de los siniestros viales, como se observa en el cuadro realizado con datos provenientes de la Dirección Nacional de Observatorio Vial y de la asociación civil Luchemos por la Vida (solo se toman sus datos para el 2019 por no hallarse publicados en el Observatorio):

Año	Número total de víctimas fatales
2016	5582
2017	5611
2018	5493
2019*	6627
2020**	3138

*Números provisionarios proporcionados por Luchemos por la Vida
<http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-argentina-2019>

**Datos preliminares de la Dirección Nacional de Observatorio Vial
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_informe_anual_2020.pdf

Asimismo, según “datos de la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, las muertes por causa externa -donde se incluyen las defunciones por lesiones de tránsito- representan hoy en el país la cuarta causa

de muerte, siendo la principal en personas de 15 a 34 años de edad” (datos actualizados a 2016, en “Situación de la seguridad vial en Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema”, marzo de 2018, Ministerio de Transporte Presidencia de la Nac., p. 8,

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/situacion_de_la_seguridad_vial_en_la_argentina_25.06.pdf).

Como puede inferirse de lo hasta aquí descrito, este flagelo no es exclusivo de nuestro país, sino que preocupa a nivel global. Por ello, otros países como Italia y España adoptaron figuras penales similares como las que aquí se proponen.

Hasta la sanción de la Ley No. 41, del 23 de marzo de 2016, el Código penal italiano “no contemplaba la tipificación de delitos contra la seguridad en el tránsito automotor, sino que regulaba ciertas conductas que implicaban una agravación de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas, cometidos en ocasión de la violación de las normas de la circulación de automotores” (Buompadre, Jorge E., Seguridad Vial y Derecho Penal. Los nuevos delitos vinculados al tránsito automotor (Ley 27.347), p. 143, 2017, Revista Pensamiento Penal, <http://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/44977-seguridad-vial-y-derecho-penal-nuevos-delitos-vinculados-al-transito-automotor-ley>). Sin embargo, mediante la citada reforma (Ley No. 41, de 23/03/2016), se introdujeron importantes modificaciones en el Código penal, no sólo reformulando tradicionales delitos culposos sino incorporando nuevas figuras e incrementando las penas. Entre las conductas reprochables agregadas, se hallan los artículos 186 y 187, similares al artículo 193 ter del presente proyecto, donde se sancionan la conducción en estado de ebriedad -siempre que el hecho no constituya un delito más grave-, la negativa por parte del conductor a la comprobación del estado de alteración psicofísica derivado de la influencia del alcohol realizada por la policía y a la conducción bajo la ingesta de estupefacientes o sustancias psicotrópicas (Buompadre, Jorge, Seguridad Vial y Derecho Penal, pp. 143-146).

En España, se sancionó “la Ley Orgánica 15/2007, de reformas al Código penal de 1995, cuyas modificaciones comenzaron con la sustitución de la rúbrica del Capítulo IV del Título XVII del Libro II, que pasa a denominarse “De los delitos contra la Seguridad Vial”, reemplazando la anterior “De los delitos contra la Seguridad del Tráfico”, continuando con la incorporación de nuevas figuras delictivas que tradicionalmente estaban reservadas al sector del Derecho administrativo.

Si bien las últimas reformas del Código Penal español, operadas por las Leyes Orgánicas 1 y 2 de 2015, han alcanzado a un buen número de artículos, los delitos contra la seguridad vial incorporados por las LO 15/2007 han permanecido inalterados” (Buompadre, Jorge, Seguridad Vial y Derecho Penal, p. 147). Entre los artículos vigentes en el código español, encontramos el artículo 379, muy similar al artículo 193 ter aquí propuesto: el “precepto regula tres situaciones: 1) conducción superior a determinados límites de velocidad; 2) conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estu

pefacientes o sustancias o psicotrópicas; 3) conducción superior a determinados límites de ingesta de alcohol.

Se trata de delitos dolosos, de pura actividad y de peligro abstracto, cuya consumación se independiza de cualquier daño o peligro a bien o interés jurídico alguno...” (Buompadre, Jorge, Seguridad Vial y Derecho Penal, p. 148).

Asimismo, a fin de llamar la atención sobre los resultados de políticas sostenidas en el tiempo, cabe destacar la notable reducción de los siniestros viales conseguida por el Estado español. Según datos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior de España, al analizar la evolución de la siniestralidad vial desde 1960 hasta 2019, se observa una tendencia general descendente desde 1989 (año con la mayor cifra histórica de 9.344 fallecidos), hasta alcanzar el mínimo histórico en 2013, con 1.680 fallecidos. En 2019 se verificó un descenso del 3% respecto a 2018 con 1.755 fallecidos (Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2019, Dirección General de Tráfico, p. 7, Madrid).

En Argentina, también se efectuaron reformas en materia penal con objetivos equivalentes a los descriptos en los párrafos precedentes; sin embargo, debido a que consideramos que las mismas fueron incompletas se elaboraron las propuestas del presente proyecto de ley. La primera modificación data de 1999 cuando la ley N° 25.189, incorporó un segundo párrafo a los artículos 84 y 94 del Código Penal, elevando las penas cuando el hecho fuere causado en ocasión de la conducción de un automotor.

Mediante la sanción de la ley N° 26.362 se incorporó un tipo penal que sanciona al “conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente”(artículo 193 bis del Código Penal). Indudablemente, el “legislador argentino entendió que la realización de ‘picadas’ con automotores u otras pruebas de destreza en las cuales se utiliza la alta velocidad de cualquier vehículo automotor, junto con la puesta en peligro de vidas humanas o de la integridad físicas de las mismas, era constitutivo de un delito contra la Seguridad Pública, más precisamente un delito que [...] intenta proteger la seguridad del tránsito y la seguridad de los medios de transporte y comunicación” (Tazza, Alejandro O., Picadas ilegales: La creación de un delito contra la seguridad del tránsito vehicular, LL2008-C-972), por ello, en ocasión de la misma reforma se sustituyó la denominación del Capítulo II del Título VII del Libro Segundo del Código Penal, ampliando la naturaleza del bien jurídico tutelado al incluir a los “delitos contra la seguridad del tránsito”.

Posteriormente, en 2017, se modificaron los ya mencionados artículos 84, 94 y 193 bis del Código Penal, elevando las penas, y se incorporaron los artículos 84 bis (agravante del homicidio culposo) y 94 bis (lesiones culposas agravadas), con la evidente intención de reprimir con mayor severidad aquellas conductas que impliquen la violación de un deber de cuidado en la conducción de vehículos.

Es sabido que la “seguridad en la evitación de accidentes por la conducción de un vehículo automotor presupone la existencia de tres elementos que se retroalimentan e interrelacionan entre sí: infraestructura vial (mal estado de calles en zonas urbanas, suburbanas y rutas o carreteras, ausencia de autopistas, de rotondas, de iluminación, deficiente señalización y marcación, semaforización insuficiente, ausencia de elementos tecnológicos, etc.), vehículo (mal estado del automóvil, sin ajustarse a los reglamentos de tráfico) y conductor (“factor humano”, situación física y psíquica al momento del siniestro, edad, genero, conocimiento y actitud o predisposición de respeto hacia las normas de tránsito, etc.)” (Buompadre, Jorge Eduardo, Código Penal Comentado de Acceso Libre, Lesiones Culposas Agravadas artículo 94 bis, p. 3, Asociación Pensamiento Penal). Por ello, corresponde señalar que, en el presente proyecto no se interpreta a la creación de nuevas figuras penales con énfasis en las conductas realizadas por los conductores como una solución inmediata, definitiva o exclusiva, sino que, estimamos, contribuirán a la disminución cierta de los siniestros viales como se advierte en otros lugares del mundo.

El primer artículo propuesto (193 ter), reprime con pena de prisión (de un mes a dos años) o de multa (pesos cien mil a quinientos mil) e inhabilitación especial para conducir (de seis meses a tres años), al conductor de un vehículo con motor que: 1) condujere bajo los efectos de sustancias estupefacientes 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; 2) requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refiere el inciso anterior; y 3) condujere un vehículo con motor a velocidad superior en 60 kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente (en este último caso, si la velocidad fuese superior en 100 kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente, la inhabilitación especial será de cinco a diez años).

Con relación a su ubicación sistemática, la norma propuesta se agrega a continuación del artículo 193 bis del Código Penal -incorporado mediante la sanción de la ley N° 26.362 y sustituido por ley N° 27.347-, del Capítulo II del Título VII del Libro Segundo del Código Penal: "Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación" debido a que, en ambos casos, se trata de supuestos en los que la figura penal es “construida sobre la base de un peligro que genera el uso de un medio de locomoción particular” (Tazza, Alejandro, Código Penal de la Nación Argentina comentado, Parte Especial, T.II, p. 417, 2018, Sta. Fe, Rubinzal-Culzoni Editores).

No obstante, existe una importante controversia respecto de cuál es el bien jurídico protegido en figuras penales similares al artículo 193 ter de este proyecto.

En este sentido, en países como España, que ya han incorporado al Código penal delitos vinculados al tráfico automotor como transgresiones autónomas, de pura actividad y de peligro (abstracto o concreto), son tres las posiciones doctrinarias que debaten “acerca del bien jurídico protegido por estas infracciones: una tesis individualista, una postura colectivista y, en tercer lugar, una solución intermedia. La primera, sostiene que en estos delitos el bien jurídico directamente protegido es la vida o la integridad física de las personas que intervienen en la actividad del tráfico automotor; en segundo lugar están aquellos que entienden que lo protegido por estas infracciones es el tráfico viario en sí mismo, en forma autónoma, con independencia de la tutela que pudieren tener otros bienes jurídicos, como la vida o la integridad física o salud de las personas; por último, una tercera postura, intermedia, defiende la idea de que el interés protegido es la seguridad del tráfico automotor, no como bien jurídico en sí mismo sino como un instrumento orientado a la tutela de la vida, la integridad física y la salud de las personas que participan en éste específico ámbito de actuación” (Buompadre, Jorge Eduardo, Código Penal Comentado de Acceso Libre cit., p. 54).

En el presente proyecto optamos por la tesis que sostiene: “si en los delitos contra la seguridad del tráfico se hubiera erigido a ésta en objeto de tutela, tendríamos un bien que se nos escurriría de las manos por la dificultad de concretarlo; por ello, en estas infracciones [...] se protege de modo directo e inmediato la vida y la integridad de las personas, es decir, los bienes que en definitiva resultan en peligro cuando se efectúa alguna de las conductas tipificadas, y sin que ello signifique, sin embargo, que no puedan resultar comprometidos otros intereses [...] pero siempre en segundo plano” (Buompadre, Jorge Eduardo, Código Penal Comentado de Acceso Libre cit., p. 56).

Finalmente, el segundo artículo aquí propuesto (281 ter) reprime con pena de prisión de seis meses a tres años, a la persona que condujere cualquier tipo de vehículo automotor estando inhabilitado para hacerlo por condena penal anterior recaída por aplicación de los artículos 84 bis, 94 bis o 193 bis del Código Penal.

En referencia a su ubicación sistemática, la norma en cuestión se regula en el Capítulo XIV Evasión y Quebrantamiento de Pena, del Título XI Delitos contra la Administración Pública, del Libro Segundo del Código Penal. En dicho capítulo, el bien jurídico tutelado “estaría constituido por el normal y adecuado funcionamiento de la administración de justicia en tanto se intenta proteger la efectividad de las sanciones y de las medidas adoptadas por razones de seguridad social, que tienden a preservar el cumplimiento de aquéllas y el sometimiento de los particulares a las decisiones de los órganos autorizados legalmente a imponer sanciones privativas de libertad y a asegurar su efectiva observancia” (Tazza, Alejandro, Código Penal de la Nación Argentina comentado, Parte Especial, T.III, p. 393, 2018, Sta. Fe, Rubinzal-Culzoni Editores).

En esta línea, se podría argumentar que lo normado en el artículo 281 bis C.P. resultaría suficiente para penar las conductas que se pretenden sancionar mediante la



nueva figura proyectada en el presente; sin embargo, entendemos que la entidad de los bienes protegidos por los artículos 84 bis, 94 bis y 193 bis del Código Penal, así como los fundamentos desarrollados precedentemente referidos al elevado número de víctimas fatales en

accidentes de tránsito, justifican la creación de un tipo agravado para quienes conduzcan vehículos estando inhabilitados para hacerlo.

Lorena Matzen

Roxana Reyes