

*Presidencia
del
Senado de la Nación*
S-1029, 752/24 y 1506/23
OD-399/24

CD-58/25

Buenos Aires, 18 de septiembre de 2025

Al señor Presidente de la Honorable
Cámara de Diputados de la Nación

Tengo el honor de dirigirme al señor Presidente,
a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el
siguiente proyecto de ley que pasó en revisión a esa Honorable Cámara:

"EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS, etc.

MODIFICACIÓN CÓDIGO PENAL DE LA NACIÓN SOBRE DELITOS POR
SINIESTROS VIALES, INCREMENTO DE SU ESCALA PUNITIVA, AGRAVANTES Y
EXCEPCIÓN DE SUSPENSIÓN DEL PROCESO A PRUEBA

Artículo 1º- Modifíquese el artículo 84 bis, del Título I - De los delitos
contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la
Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación
especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que, por conducción
imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con
motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación
especial por el doble de tiempo de la condena, si se diera alguna de las
circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido
estupefacientes, o hubiere consumido medicamentos que disminuyan su aptitud



Victorio Vissani
[Signature]

Senado de la Nación

S-1029, 752/24 y 1506/23
OD-399/24

CD-58/25

para conducir, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a cero, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo, o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas fatales, o se diere a la fuga, o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106, o cuando cruzare las vías del tren sin tener el paso habilitado o con culpa grave temeraria.

La pena será de prisión de cinco (5) a doce (12) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior".

Artículo 2º- Modifíquese el artículo 94 bis, del Título I - De los delitos contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro las lesiones previstas por los artículos 90 o 91.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido



Victoria Villena
Amor

Senado de la Nación

S-1029, 752/24 y 1506/23
OD-399/24

CD-58/25

estupefacientes, o hubiere consumido medicamentos que disminuyan su aptitud para conducir, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a cero, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciera con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas o se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106, o cuando cruzare las vías del tren sin tener el paso habilitado o con culpa grave temeraria.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior."

Artículo 3º- Incorpórese como últimos párrafos del artículo 76 bis, del Título XII - De la suspensión del juicio a prueba-, Libro Primero Disposiciones Generales -, del Código Penal de la Nación, el texto redactado a continuación, el cual quedará de la siguiente manera:

"La suspensión del proceso a prueba tampoco podrá acordarse en los casos de siniestros viales si se tratase de los delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas agravadas, previstas en los artículos 84 bis y 94 bis de este Código Penal.



Victorio Villaseca

[Signature]

Senado de la Nación

S-1029, 752/24 y 1506/23
OD-399/24

CD-58/25

Para los casos de delitos de homicidio y lesiones culposas sin agravantes en el contexto de un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba, en su primera intervención ante el órgano de juicio."

Artículo 4º- Incorpórese en el artículo 14 del Título II - De las penas del Libro Primero - Disposiciones Generales-, del Código Penal de la Nación, el inciso 12, cuyo texto quedará redactado de la siguiente manera:

"Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal."

Artículo 5º- Comuníquese al Poder Ejecutivo."

Saludo a usted muy atentamente.



Victorie Villasevel
[Signature]

SENADO DE LA NACIÓN
DIRECCION DE MESA DE ENTRADAS



14 JUN 2024

EXP. S. N° 1028/24 U. 32 140

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados, ...

MODIFICACIÓN CÓDIGO PENAL DE LA NACION SOBRE DELITOS POR SINIESTROS VIALES, INCREMENTO DE SU ESCALA PUNITIVA, AGRAVANTES Y EXCEPCION DE SUSPENSION DEL PROCESO A PRUEBA

ARTÍCULO 1: Modifíquese el artículo 84 bis, del Título I - De los delitos contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo, o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas fatales, o se diere a la fuga, o no intentase socorrer a la



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de cinco (5) a doce (12) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior".

ARTÍCULO 2: Modifíquese el artículo 94 bis, del Título I - De los delitos contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro las lesiones previstas por los artículos 90 o 91.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor 16 con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas o se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior."



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

ARTÍCULO 3: Incorpórese como últimos párrafos del artículo 76 bis, del Título XII - De la suspensión del juicio a prueba-, Libro Primero - Disposiciones Generales -, del Código Penal de la Nación, el texto redactado a continuación, el cual quedará de la siguiente manera:

"La suspensión del proceso a prueba tampoco podrá acordarse en los casos de siniestros viales si se tratase de los delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas agravadas, previstas en los artículos 84 bis y 94 bis de este Código Penal.

Para los casos de delitos de homicidio y lesiones culposas sin agravantes en el contexto de un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba, en su primera intervención ante el órgano de juicio."

ARTÍCULO 4: Incorpórese en el artículo 14 del Título II – De las penas -del Libro Primero – Disposiciones Generales-, del Código Penal de la Nación, el inciso 12, cuyo texto quedará redactado de la siguiente manera:

"Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal."

ARTÍCULO 5.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Maria Victoria Huala

BEATRIZ L. AVILA
SENADORA DE LA NACIÓN

Maria Victoria Huala
Senadora de la Nación



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

FUNDAMENTOS

Señora presidente:

El presente proyecto pretende ante todo continuar allanando el camino jurídico hacia la concreción de una justicia integral, saldando una importante deuda que el Estado Argentino tiene para con las víctimas de siniestros viales y sus familiares, en lo que respecta a la reparación adecuada por el daño causado una vez producido el siniestro. Ya han pasado más de 7 años de la última reforma del Código Penal de la Nación, en lo que al respecto de delitos viales se trata (Ley 27.347), por ello como Senadora Nacional junto a la Fundación Estrellas Amarillas y a la Asociación Civil Madres del dolor, entendemos que la modificación aquí pretendida, deviene necesaria a efecto de velar por el mayor bien jurídico que tutela nuestro ordenamiento jurídico penal: la vida e integridad física de las personas.

Los altos índices de mortalidad en siniestros viales en nuestro país son una alarma que no podemos dejar de escuchar al momento de plantear políticas de Estado reflejadas en nuestro Código Penal de la Nación (CPN), resguardando dos intereses fundamentales de toda sociedad, que son: primordialmente la vida humana – en general - y, seguidamente, la seguridad vial - en particular -; por ello junto a Organizaciones expertas en la materia, me encuentro comprometida en continuar trabajando para implementar políticas de acción directa tendientes a descender las estadísticas de siniestralidad vial y los alarmantes índices de mortalidad - según cifras oficiales, en el año 2023 hubo 4.369 víctimas fatales, sin contar las fallecidas en hospitales -.¹ Es decir, que en realidad por día mueren entre 15 y 20 personas víctimas de algún tipo de siniestro vial en alguna parte de la Argentina; este subregistro oficial está dado así porque aún no se contempla como una víctima fatal de un siniestro vial a quien, en vez de morir en las primeras 24 horas tras ese hecho, permanece con vida unos días o semanas más pero igual pierde la vida a causa de ese episodio.

En tanto, según cifras publicadas por la Asociación Civil Luchemos por la Vida, las muertes durante el año 2023 fueron de 6.245.

¹ <https://www.infobae.com/sociedad/2024/06/02/un-muerto-cada-dos-horas-en-siniestros-viales-exigen-menor-velocidad-alcohol-cero-y-penas-mas-duras/>

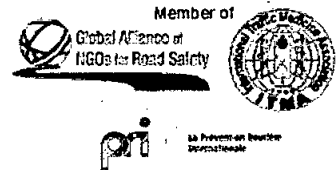


Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...



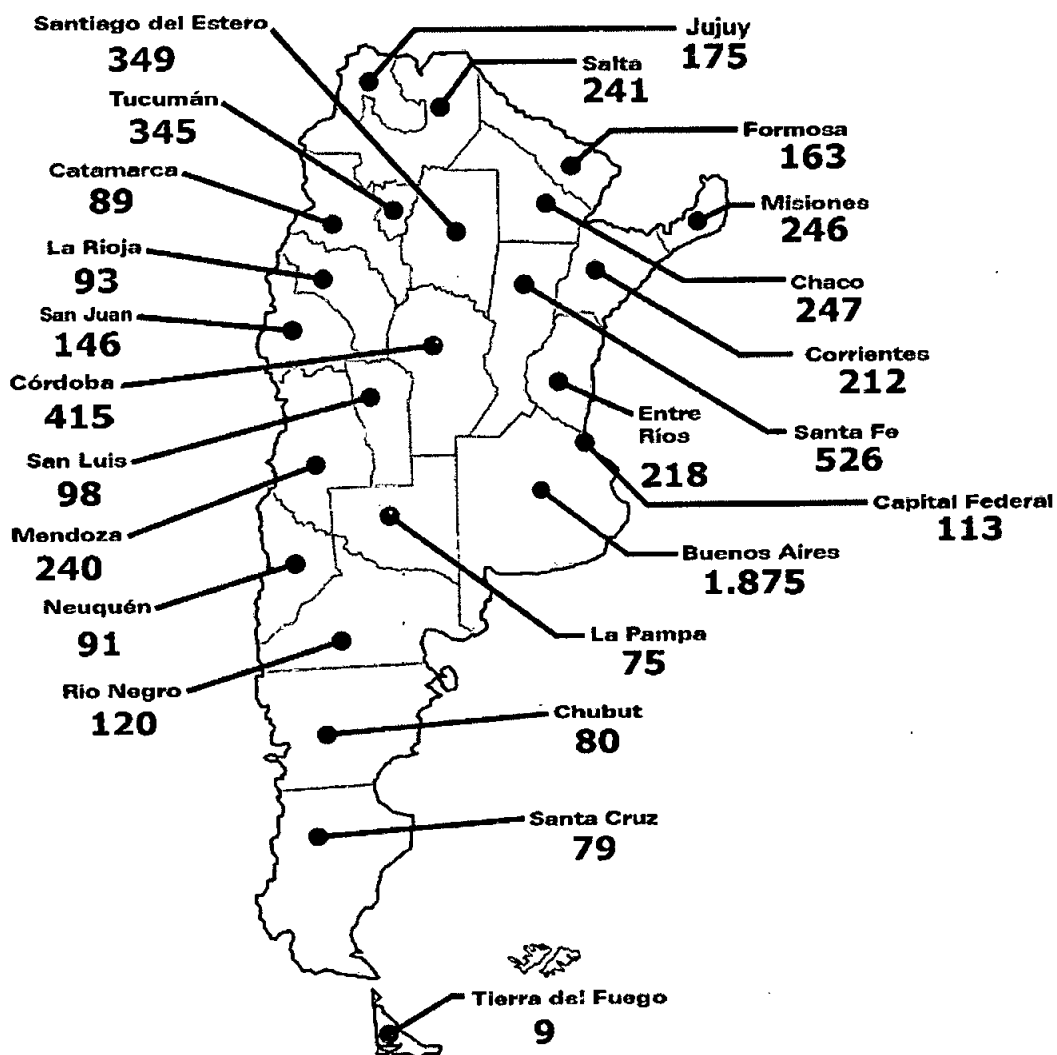
**Luchemos
por la Vida**
Asociación Civil



Siniestros de Tránsito en Argentina

TOTAL DE MUERTOS EN 2023 (CIFRAS PROVISORIAS al 14/02/24): 6.245*

Promedio diario: 17 - Promedio mensual: 520



* La presente estimación se basa en cifras que son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (de origen policial, municipal, u otro), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del siniestro, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la siniestralidad vial argentina.

Las presentes cifras no son estadísticas oficiales, ni pretenden reemplazar a las mismas.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

En base a recomendaciones de los organismos internacionales como la Organización Mundial para la Salud (OMS) y el Foro Internacional del Transporte, se define al siniestro vial: "como cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o, en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso y, que tenga como consecuencia al menos una persona herida o fallecida".²

"...ART. 84BIS CPN, LEY 27347 – ART. 2° — *Incorpórase como artículo 84 bis al Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera: Artículo 84 bis: Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.*

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) 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 siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacentes 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, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) 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 dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales..."

Con la sanción de la ley 27.347 y la incorporación del citado art. 84 bis del Código Penal de la Nación (CPN), se intentó llenar aquel vacío legal existente en nuestro ordenamiento jurídico, con respecto a las muertes producto de los siniestros viales, pero, es claro al analizar la trayectoria de la jurisprudencia, que esto no se logró. Con dicha reforma penal se realizó la reformulación de los artículos 84, 94 y 193 bis, particularmente en el sector de la pena y, se incorporaron dos nuevos artículos, el actual 84 bis y 94 bis, mediante los cuales se estableció una casuística (sistema tasado de conductas) en forma expresa de algunas modalidades conductuales relacionadas con la conducción de un vehículo a motor y que fueron - a juicio de los legisladores- los factores causales más relevantes de la siniestralidad vial con resultados fatales o lesivos. Se intentó, llenando de agravantes el art. 84 bis CPN, que los mismos sirvan para dejar de aplicar el dolo eventual.

² <https://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-durante-2023>



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

En la práctica judicial concreta, resulta que las familias de víctimas fatales que llegan a juicio oral y público en nuestro país, en la mayoría de los casos, se van con una gran sensación de injusticia e impunidad (aun logrando sentencias condenatorias) a raíz de la deficiencia en la legislación respecto de las penas previstas por art. 84 bis CPN. Contrariamente a lo buscado, actualmente, la normativa existente solo se limita a encuadrar el homicidio culposo en ocasión de estos siniestros viales, pero continúa existiendo un vacío legal con respecto a la aplicación del dolo eventual en estos casos, quedando así, a la libre interpretación de los jueces encuadrar estas figuras dentro del dolo eventual (art. 79 CPN) o un tipo penal culposo.

Asimismo, al examinar la correcta y legítima aplicación del dolo eventual en el ámbito de delitos viales, entendemos que: supone probar que el sujeto activo conocía que la conducta que desplegaba al mando del vehículo con motor presentaba entidad suficiente para realizar el tipo objetivo, además de comprobarse el elemento volitivo dado por la aceptación, asentimiento o indiferencia al resultado típico probable y la posterior decisión en contra del bien jurídico protegido. Por el contrario, si la acusación no logra demostrar acabadamente esos extremos y termina considerándose que, si bien el sujeto era plenamente consciente del riesgo que entrañaba su conducta pero que de ningún modo tuvo intención de matar o lesionar a un tercero, el hecho penal del que sea protagonista corresponde encuadrarlo jurídicamente hablando, dentro del ámbito del tipo culposo que establece el artículo 84 bis del CPN.

En conclusión, en estos casos, nuestro ordenamiento penal no contiene una sanción que pueda cumplir con la finalidad de la pena: por un lado, punir el injusto, aportando justicia a la víctima y, por el otro, el fin preventivo general cuyo fundamento responde a desalentar la conducción en estas condiciones, evitando así tal tipo de injustos. Con una pena tan baja (de 3 a 6 años de prisión) como la que establece el mencionado art. 84 bis CPN, en la práctica cuando hay multiplicidad de agravantes, no solo el dolo eventual se continuó aplicando en muchas sentencias judiciales, sino que no se logró el objetivo que en definitiva se perseguía, el cual redundaba en bajar la siniestralidad vial y de esta manera proteger la vida de los ciudadanos.

La reforma que en el presente proyecto se propugna, permitiría entre otras cosas, dar por terminada las discusiones estériles sobre la aplicación en estos casos de lo que en doctrina y jurisprudencia se conoce como "dolo eventual". Sobre esto último y desde que se incorporó el art. 84 bis CPN,



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

todas aquellas circunstancias agravantes que eran esgrimidas para sostener el "dolo eventual" y, de esta forma obtener una pena que sea reparadora por el enorme daño causado, han sido incluidas en el segundo párrafo del citado artículo, lo que impide obtener un pronunciamiento condenatorio exitoso en tal sentido.

Asimismo, la elevación de la pena determinará la competencia criminal siempre.

Podemos mencionar como antecedentes, el emblemático caso "Cabello" y el reciente caso "Veppo", donde en primera instancia fueron condenados por dolo eventual, y posteriormente la Cámara de Casación Penal cambió la calificación a homicidio culposo, bajando notablemente la condena.

Por ello considero que la escala penal actualmente prevista en el segundo párrafo del art. 84 bis CPN, no cumple con ninguna de esas dos finalidades, ni siquiera si consideramos el hipotético supuesto en el que concurran todas las agravantes en un solo siniestro. Es así como, bajo este panorama jurídico, una pena tan ínfima de prisión – insisto, hablamos de vidas humanas que se pierden - resulta insuficiente si tenemos en cuenta el bien jurídico protegido, el cual es nada más y nada menos, que la vida y la integridad física de las personas. Más aún, si comparamos con otras penas más gravosas que ha previsto el legislador para otros delitos que atentan contra bienes jurídicos de menor valor. Ejemplo de esto último resulta ser la reforma introducida por Ley 25890 al incorporar el art. 167 quater al Código Penal de la Nación, que prevé pena de reclusión o prisión de 4 a 10 años cuando el abigeato se lleve a cabo en las condiciones previstas en el art. 164 CPN (*ver inciso 1*); lo que en definitiva nos demuestra una vez más, que la penalidad actual en caso de muertes por siniestros viales no resulta proporcional con relación al bien jurídico que la norma tiende a proteger, circunstancia que inclusive afecta uno de los principios rectores de nuestro sistema de enjuiciamiento penal que es el principio de proporcionalidad de las penas.

En resumen, si analizamos entonces las penas que nuestro ordenamiento jurídico prevé para diferentes delitos, nos encontramos con que existe una notable desproporción entre la pena que se le aplica a un sujeto que ha cometido un hecho como el del abigeato, cortando un alambre de un campo ingresando al mismo y llevándose un vacuno (pena de 4 a 10 años de prisión) con la que correspondería aplicarle a un conductor que cause la



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

muerte de otra persona y se diere a la fuga, no socorra a la víctima, que conduzca bajo los efectos del alcohol y drogas, con exceso de velocidad y otras agravantes en forma conjunta. Inclusive, la sanción que correspondería aplicar en este último supuesto, prevé una escala penal de 3 a 6 años de prisión, dejando allanada la posibilidad de excarcelación e inclusive, de aplicar el procedimiento previsto por los arts. 76 y 76 bis del Código Penal de la Nación (suspensión del juicio a prueba) o de eventualmente aplicar una pena de ejecución en suspenso (Arts. 26 y siguientes CP). Claramente, la disparidad en el tratamiento de los delitos y, las penalidades existentes para cada uno, es notable.

En términos generales en el presente proyecto de reforma penal, en lo atinente a los arts. 84 bis y 94 bis CPN ya analizados, se propone eliminar agravantes, modificar otros e incorporar nuevos – basados en lógica y experiencia casuística con sustento pericial -, en ambos casos, se plantea un párrafo especial relacionado con la concurrencia de agravantes – cuestión que considero de suma importancia -.

Con esta finalidad, se propone también incorporar la figura del "Homicidio Culposo calificado por la concurrencia de agravantes": con una escala penal de tal amplitud que permitiría, por un lado graduar la pena de acuerdo a la magnitud del injusto que se relaciona con las características del hecho, concurrencia de agravantes, condiciones personales del imputado y extensión del daño causado; como así también lo transformaría en un delito no excarcelable, detenible desde el comienzo de la investigación, una vez individualizado su autor y con una promesa concreta de prisión efectiva. En éste último caso, también se establece una nueva escala penal en el art. 94 bis.

Continuando con una mirada integral y bajo la lógica ya mencionada, de búsqueda concreta de reparación integral, en el presente proyecto se propone también eliminar la posibilidad de salidas alternativas al debate oral (Probation - suspensión de juicio a prueba) en los casos de siniestros viales con agravantes, por considerarse estas conductas altamente gravosas y, porque el tipo penal ostenta una pena accesoria de inhabilitación de cinco (5) a diez (10) años al sujeto que por conducir imprudente, negligente o antirreglamentariamente un vehículo con motor causare a otro la muerte; y, desde esta perspectiva, el art. 76 bis de nuestro código de fondo, que regula el instituto de la suspensión de juicio a prueba, prevé expresamente que no procederá la suspensión del juicio a prueba respecto de los delitos reprimidos con pena de inhabilitación, claramente la norma lo dice.

Proyecto de ley



El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

El Instituto de la suspensión de juicio a prueba, fue incorporado a nuestro Código Penal, en el año 1994, mediante la Ley N° 24316. El artículo 76 bis de nuestro Código Penal de la Nación, refiere que toda persona que se encuentra sujeta a un proceso penal puede solicitar que se interrumpa dicho proceso, con el requisito de someterse a cumplir determinadas condiciones durante un período de tiempo, entre las que enumeramos: no cometer un nuevo delito, reparar los daños ocasionados y el cumplimiento de reglas de conducta establecidas. Si el imputado cumple con las condiciones exigidas se extinguirá la acción penal y finalizará el proceso, en el caso de incumplimiento de ellas, se reanudará el trámite procesal. En lo que concierne a los requisitos para su procedencia, el beneficio está previsto para los imputados de ciertos delitos.

"...CPN -Ley N° 24.316 - Artículo 76 bis. – *El imputado de un delito de acción pública reprimido con pena de reclusión o prisión cuyo máximo no exceda de tres años, podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba.*

*En los casos de concurso de delitos, el imputado también podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba si el máximo de la pena de reclusión o prisión aplicable no excediese **de tres años...**"³*

El primer párrafo del artículo 76 bis CPN, menciona: *"El imputado de un delito de acción pública reprimido con pena de reclusión o prisión cuyo máximo no exceda de tres años, podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba..."*, jurisprudencialmente, por interpretación del 4º párrafo del artículo mencionado, surgió la llamada tesis amplia, que entiende que es de viable aplicación para delitos de acción pública reprimidos con penas que no superen los tres años de prisión o reclusión y para aquellos delitos cuya condena aplicable, de acuerdo a las circunstancias del caso, pudiese ser dejada en suspenso.⁴

En tanto lo hasta aquí expuesto, más que justificadamente entendemos necesaria y oportuna dicha modificación, para no dejar duda alguna al respecto; aclarando que no se estaría "quitando" ningún derecho, tal como se plantea en el artículo 3 sugerido en el presente proyecto no procedería para los casos con agravantes, es decir, casos de siniestros viales bajo el tipo de delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas

³ 24316 (infoleg.gob.ar)

⁴ <https://www.justierradelfuego.gov.ar/wp-content/uploads/2014/10/La-viabilidad-de-la-suspensi%C3%B3n-de-juicio-a-prueba-en-los-casos-de-violencia-de-g%C3%A9nero.pdf>



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

agravadas; pero para los casos de delitos de homicidio y lesiones culposas sin agravantes, en el contexto de un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba, en su primera intervención ante el órgano de juicio. Es decir, en estos últimos supuestos, se deja abierta la posibilidad de solicitar la aplicación de tal instituto penal, pero estableciendo condición de temporalidad en su pedido.

Por último, respecto a la libertad condicional, se propone en el presente proyecto, agregar al art. 14 del Código Penal de la Nación, como inciso 12 el siguiente: "*Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal*", para aquellos siniestros donde se aplique la tercera escala punitiva propuesta en el presente (si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes).

Según el Plan Mundial de decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, "*A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período.*"

Para lograr este objetivo, se ha incluido la seguridad vial en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, se ha llevado a cabo la celebración de tres conferencias ministeriales mundiales, se ha nombrado un Enviado Especial para la Seguridad Vial por el Secretario General de las Naciones Unidas y se produjo el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Esto indica claramente la creciente importancia que se concede a la seguridad vial y al fortalecimiento de los mecanismos para mejorarla a nivel mundial.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Justamente por ello, me encuentro trabajando comprometidamente sobre la problemática, habiendo presentado también el proyecto de ley sobre la importancia y urgencia de realizar a nivel nacional Campañas Permanentes de Concientización en materia de Seguridad Vial.

Asimismo, la inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030, refleja el reconocimiento universal respecto a que defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países, la continuidad de casos y las estadísticas en aumento, junto al comienzo del próximo "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", le dan a la comunidad mundial involucrada en la seguridad vial aún más justificación para hacer las cosas de un modo distinto.

Por ello insisto, el presente proyecto no se resume en un mero aumento de penas, como si con ello pudiéramos resolver la totalidad de la problemática, muy por el contrario, busca la concreción de una reparación integral ante la magnitud del daño causado y con las circunstancias ya mencionadas como agravantes, persigue cumplir ante todo con el principio de proporcionalidad de las penas teniendo en cuenta el bien jurídico protegido en esencia, vida de las personas. En resumen, los objetivos centrales son prevenir, disuadir a infringir las leyes, conducir a conciencia, proteger la vida humana, protegernos todos como sociedad y, por supuesto aggiornar nuestro ordenamiento penal a la realidad casuística actual.

Como ejemplos internacionales, es dable mencionar que en el año 1997 Suecia decidió crear un concepto filosófico y ético llamado "Visión Cero", el cual surge como una estrategia que afirma que no puede haber ninguna justificación moral por la muerte de una sola persona en el sistema de tránsito y transporte, ya que todos los habitantes deberían poder moverse libremente y sentirse seguros al mismo tiempo. El único número aceptable de fallecidos o heridos graves en las carreteras es cero. Ahora bien, la Visión Cero requiere un importante cambio normativo.

Nuestro país, por su parte, no se encuentra ajeno a esta problemática de nivel mundial. Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) indican que, en el año 2020, en medio de la pandemia por COVID-19, se registraron en Argentina un total de 2.784 siniestros viales fatales, en los que fallecieron 3.138 personas. Estas cifras colocan a las lesiones de tránsito como la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 34 años, según datos provistos por la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Además, informes de la ANSV muestran también que, en Argentina, se observa una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial con víctimas no fatales. Como consecuencia de ello, se produce un incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito, es decir, un aumento de personas que a partir de sufrir un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial.

Dado este cuadro de situación, puede decirse, entonces, que los siniestros viales constituyen también un grave problema de salud pública en Argentina. Y esto ocurre, por un lado, debido al lugar que ocupan como causal de muerte en nuestro país y, a la carga de enfermedad que los mismos generan en las víctimas no fatales; por otro lado, debido a la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales que el sistema de salud debe invertir para la atención de dicha problemática sanitaria.

Según la OMS, a nivel mundial se estima que el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) se pierde por muertes y lesiones asociadas con el tránsito y que el costo económico asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. De este modo, las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga para las economías de los países.

Pero, además, sus consecuencias repercuten también sobre la economía de los hogares, dado que son principalmente los jóvenes los más afectados por la siniestralidad vial y quienes se encuentran en la época de mayor productividad económica. Por lo tanto, la pérdida de quienes generan el ingreso económico para el sustento diario y el costo de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones provoca un impacto mayor en las economías familiares, especialmente en las de sectores pobres de la sociedad, pudiendo empeorar aún más sus condiciones de vida.

Debido a esto, es necesario poder terminar con estas muertes y lesiones prevenibles y una de las formas de prevenir es a través de la legislación, una legislación clara y precisa, adecuada a los contextos actuales. La educación y concientización vial, los controles viales, el mantenimiento de la infraestructura vial y por supuesto las penas de cumplimiento efectivo junto a un sistema judicial también preparado en la temática, resultan a mi juicio y al de las asociaciones que han impulsado y me han acompañado en el presente proyecto, un claro mensaje para quien produjo el hecho, así como también para el resto de la sociedad.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares en esta Honorable Cámara, me acompañen en el presente proyecto de ley.

ANEXO - JURISPRUDENCIA

Resúmenes de casos emblemáticos.

• CASO VEPPO:

Hechos: Conductor, alcoholizado y a exceso de velocidad, con fuga del lugar del hecho, embiste a Cintia Choque y Santiago Siciliano, causando la muerte a la primera y lesiones graves al segundo.

En primera instancia: dolo eventual 9 años y 3 meses de prisión.

Luego, Casación redujo la condena a 5 años y 10 meses, por homicidio culposo agravado.

Fallo de primera instancia: ii. condenar a Eugenio Damián Veppo, de las condiciones personales obrantes en el encabezamiento, a la pena de nueve años y tres meses de prisión, accesorias legales y costas, por resultar autor penalmente responsable del delito de homicidio simple en concurso ideal con el delito de lesiones graves, ambas figuras a título de dolo eventual, por las que deberá responder como autor penalmente responsable (artículos 12, 29, inc. 3º, 45, 54, 79 y 90 del código penal).

Fallo Casación: "...así, en virtud del acuerdo que antecede, la sala 1 de la cámara nacional de casación en lo criminal y correccional de la capital federal, por unanimidad, resuelve: i. rechazar el remedio procesal intentado por la defensa del imputado en lo atinente a la nulidad del alegato de la querella. ii. hacer lugar parcialmente al recurso de casación interpuesto por la defensa de Eugenio Damián Veppo y condenarlo, en definitiva, a la pena de cinco (5) años y diez (10) meses de prisión, con sus accesorias legales, e inhabilitación especial para conducir vehículos automotores por el término de diez (10) años, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de homicidio culposo agravado y lesiones culposas agravadas, por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, y por haberse dado a la fuga sin intentar socorrer a las víctimas, conducir en exceso de velocidad de más



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...
de 30 km/h por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, y con
culpa temeraria, en concurso ideal, con costas (arts. 12, 29, 41, 54, 84 bis y
94 bis del código penal y 465, 470 y 471, 530 y 531 del código procesal
penal de la nación)..."

- **Caso Luaces Gonzalo: Osan Jesús Nelson s/ homicidio culposo calificado.**

Fecha sentencia: 30 mayo 2024, - juzgado correccional 3 San Martín, provincia de Buenos Aires.

Hechos: Camión embiste a víctima, muerte, el conductor imputado sin licencia para conducir camiones.

Sentencia: 3 años en suspenso - Resuelvo: "...i.- dictar sentencia condenatoria respecto de Jesús Nelson Sebastián osan, de las demás circunstancias personales de autos, aplicándole la pena de tres años de prisión, cuyo cumplimiento habré de dejar en suspenso, y ocho años de inhabilitación especial para conducir vehículos automotores, con costas por encontrarlo autor penalmente responsable del delito de homicidio culposo calificado por la conducción de un vehículo con motor, hecho ocurrido el día 14 de mayo de 2020..."

- **Causa Sofia Oswald**

Hechos: colectivo embiste a Sofia de atrás, causando su muerte.

Sentencia: Casación redujo la condena a 3 años en suspenso.

- **Causa Macarena Mendizabal**

Hechos: conductor profesional de autos de carrera, con 1.46 de alcohol y velocidad excesiva, embiste a Macarena, quien quedó en estado vegetativo.

Sentencias: El tribunal oral en lo criminal y correccional ordenó una condena de 3 años de prisión.

- **CASO TRAGEDIA DE LOBOS**

Hechos: conductor alcoholizado (1.8 g/l) se cruza de mano y embiste a rodado con 5 personas, matando a 4 de ellas.

Sentencias: se elevó a juicio oral como homicidio culposo agravado, la condena en expectativa es de 3 a 6 años. Nunca estuvo detenido y sigue con la licencia de conducir vigente.

- **CASO VITO OTERO**



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Hechos: el conductor alcoholizado, embiste con su vehículo camioneta Amarok al rodado de Vito Otero en la localidad de Pergamino, se da a la fuga, estuvo prófugo 2 días.

Sentencias: condena de juzgado correccional: 3 años y 10 meses de prisión por velocidad excesiva y culpa temeraria. La Cámara de Apelaciones elimina la culpa temeraria y queda fallo con condena de 3 años.

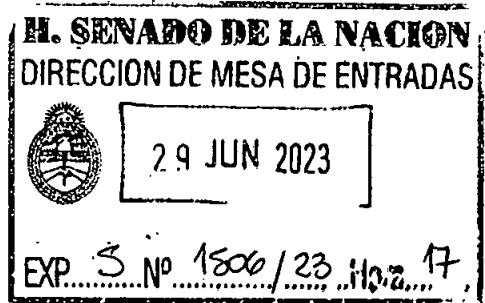
Maria Victoria Huala



BEATRIZ L. AVILA
SENADORA DE LA NACIÓN



Maria Victoria Huala
Senadora de la Nación



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

ARTÍCULO 1: Se modifica el artículo 84 bis de la Ley 11.179 Código Penal de la Nación Argentina, el cual queda redactado del siguiente modo:

“Artículo 84 bis.- Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) 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 siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de 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, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor, o manipulando equipos móviles de comunicación; 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 cruzare las vías del tren sin tener el paso habilitado; o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales.

ARTÍCULO 2: Se modifica el artículo 94 bis de la Ley 11.179 Código Penal de la Nación Argentina, el cual queda redactado del siguiente modo:

ARTÍCULO 94 bis: Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diese a la fuga, o no intentare socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de 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, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

del tipo de vehículo con motor, o manipulando equipos móviles de comunicación; 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 cruzare las vías del tren sin tener el paso habilitado, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas.

ARTÍCULO 3: Se comunica al Poder Ejecutivo.



ROBERTO BASUALDO
SENADOR DE LA NACION

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

FUNDAMENTOS

Sra. Presidenta:

Cabe destacar que han pasado más de 7 años de la última reforma del código penal respecto de delitos viales y que la presente modificación deviene necesaria a efecto de velar por el bien jurídico vida e integridad física.

Debido al gran crecimiento de víctimas fatales originadas por siniestros viales, la sociedad reclama una solución inmediata.

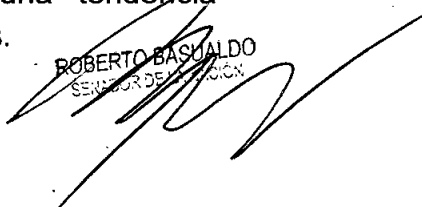
Según el Plan Mundial de decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, "A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período."

Además, se ha llevado a cabo la celebración de tres conferencias ministeriales mundiales, se ha nombrado un Enviado Especial para la Seguridad Vial por el secretario general de las Naciones Unidas y se produjo el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Esto indica claramente la creciente importancia que se concede a la seguridad vial y el fortalecimiento de los mecanismos para mejorarla a nivel mundial.

La inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal de que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países.

Además, en Argentina, se observa una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial con víctimas no fatales.

ROBERTO BASUALDO
SENADOR DE LA NACION





Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Como consecuencia de ello, se produce un incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito, es decir, un aumento de personas que a partir de sufrir un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial. Dado este cuadro de situación, puede decirse, entonces, que los siniestros viales constituyen un grave problema de salud pública en Argentina. Esto ocurre, por un lado, debido al lugar que ocupan como causal de muerte en el país y a la carga de enfermedad que los mismos generan en las víctimas no fatales. Por otro lado, debido a la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales que el sistema de salud debe invertir para la atención de dicha problemática sanitaria.

De este modo, las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga para las economías de los países. Pero sus consecuencias repercuten también sobre la economía de los hogares, dado que son principalmente los jóvenes los más afectados por la siniestralidad vial y quienes se encuentran en la época de mayor productividad económica.

Por lo tanto, la pérdida de quienes generan el ingreso económico para el sustento diario y el costo de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones provoca un impacto mayor en las economías familiares, especialmente en las de sectores más humildes de la sociedad, pudiendo empeorar aún más sus condiciones de vida.

Debido a esto, es necesario poder terminar con estas muertes y lesiones prevenibles. Una manera de prevenir es a través de la legislación, por eso mi propuesta de incluir como agravantes tanto en el artículo 84 bis como en el 94 bis, la conducción de un vehículo con una licencia de conducir no habilitante para el tipo de vehículo con motor, o manipulando equipos móviles de comunicación, como así también cruzar las vías del tren sin tener el paso habilitado.

Cruzar indebidamente las vías del tren sin tener el paso expedito, representa un alto riesgo para la seguridad y vida de las personas.

La inclusión de estos agravantes, podría tener un efecto disuasorio sobre la sociedad. La posibilidad de enfrentar una pena más grave puede generar conciencia sobre los riesgos y disuadir a otros de cometer conductas peligrosas similares. Asimismo, envía un mensaje claro sobre la importancia de respetar las normas de seguridad y evitar conductas de esta índole.

Esta integración normativa busca tanto prevenir futuros accidentes como asegurar una justa respuesta ante actos imprudentes que atentan contra la vida y la seguridad de las personas.

En conclusión, como representantes del gobierno nacional, debemos velar por el bienestar de nuestra sociedad. Proteger a las

ROBERTO BASUALDO
SENADO DE LA NACION



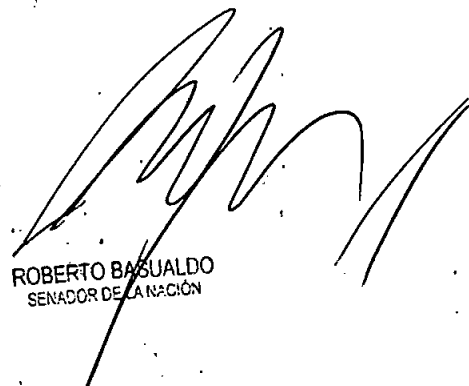
Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

personas de los peligros asociados con la conducta descripta en los párrafos precedentes, requiere una aplicación rigurosa de las leyes y un compromiso inquebrantable con la educación y prevención, de esta forma podremos construir una sociedad más segura y consciente.

La protección de la vida es un pilar fundamental del estado de derecho y una responsabilidad compartida que debe ser abordada con mayor diligencia y compromiso por parte de todos los actores involucrados en el sistema legal y en la sociedad en su conjunto.

Por todos estos motivos, solicito a mis pares que me acompañen afirmativamente con su voto.


ROBERTO BASUALDO
SENADOR DE LA NACION

SENADO DE LA NACION	
DIRECCION DE MESA DE ENTRADAS	
	- 2 MAY 2024
EXP. S.º 752/24	Hora 15 ⁰⁹

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

ARTÍCULO 1º- Modifíquese el artículo 84 bis del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte. La pena será de prisión de tres (3) a ocho (8) años si, mediando alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior, quien condujere el vehículo:

1. se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106;
2. estuviese bajo los efectos de estupefacientes o medicamentos que disminuyan su aptitud para conducir;
3. tuviese un nivel de alcoholemia superior a cero (0) miligramos por litro de sangre;
4. estuviese conduciendo en un significativo exceso de la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho;
5. condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente;
6. violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.

En la misma pena incurrirá cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, cuando fueren más de una las víctimas fatales o cuando el hecho hubiese sido ocasionado en razón de una culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo o temerario.”

ARTÍCULO 2º- Modifíquese el artículo 94 bis del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor.

La pena será de dos (2) a seis (6) años de prisión e inhabilitación especial por tres (3) a siete (7) años si, mediando alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior, quien condujere el vehículo:

1. se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106;
2. estuviese bajo los efectos de estupefacientes o medicamentos que disminuyan su aptitud para conducir;
3. tuviese un nivel de alcoholemia superior a cero (0) miligramos por litro de sangre;
4. estuviese conduciendo en un significativo exceso de la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho;
5. condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente;
6. violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.

En la misma pena incurrirá cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, cuando fueren más de una las víctimas lesionadas o cuando el hecho hubiese sido ocasionado en razón de una culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo o temerario."

ARTÍCULO 3°- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


Anabel Fernández
SENADORA

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Me dirijo a Usted a los efectos de someter a consideración de mis pares un Proyecto de Ley que tiene por objeto la modificación del Código Penal en lo relativo a los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas toda vez que los mismos hubieran sido cometidos por la conducción de un vehículo con motor.

Concretamente, esta propuesta se presenta con la finalidad de adecuar nuestro ordenamiento jurídico penal a las previsiones contenidas en la Ley 27.714 por la que se modifica el artículo 48 de la Ley de Tránsito prohibiendo la conducción de cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a cero (0) miligramos por litro de sangre, norma que fuera recientemente aprobada por este Congreso de la Nación para dar una respuesta a una problemática que genera al año miles de muertes evitables en nuestro país.

En las últimas décadas las figuras de homicidio culposo y lesiones culposas contempladas en los artículos 84 y 94 del Código Penal, respectivamente, han sufrido diversas modificaciones. Cabe recordar que hasta fines del año 1999 el delito de homicidio culposo era reprimido con pena de prisión de seis meses a tres años, mientras que en el caso de lesiones culposas se contemplaba una escala penal de un mes a dos años de prisión. Así, esas escalas penales que habían sido incorporadas dentro del ordenamiento penal por el Legislador en otro tiempo histórico resultaban insuficientes frente a la realidad, sobre todo en materia de delitos de tránsito.

En septiembre de 1999 este Congreso sancionó la Ley 25.189 en virtud de la cual se fijó una escala penal para el homicidio culposo de seis meses a cinco años de prisión, y para las lesiones culposas de un mes a tres años. Sin embargo, frente a la gravedad de los hechos que se presentaban en la realidad en materia de delitos cometidos por la conducción de vehículos, el grado de reprochabilidad seguía siendo insuficiente, aun cuando esa Ley contemplaba el incremento de los mínimos de las escalas penales cuando los delitos fueran cometidos por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

Si bien el abordaje normativo específico de delitos de tránsito fue materia de debate permanente por parte de este Congreso, fue recién en el año 2016 cuando

se logró aprobar una Ley que diera respuesta concreta a las víctimas de estos delitos. Concretamente se trata de la Ley 27.347 que, entre otras cosas, incrementó las escalas penales y receptó bajo formas agravadas diferentes situaciones de extrema gravedad que se presentaban a diario en la práctica. Así, se incorporaron penas más gravosas toda vez que los homicidios o las lesiones culposas hubieran sido cometidos por conductores que se encontraran bajo los efectos del alcohol, de drogas, en exceso de las velocidades máximas permitidas o en el marco de las denominadas "picadas", entre otros supuestos.

En ese sentido, cabe recordar que durante el tratamiento parlamentario de esa iniciativa he participado como Diputada de la Nación cuando obtuvo media sanción por parte de la Cámara de Diputados en la Sesión del día 10 de junio de 2015 y, del mismo modo, en el Senado de la Nación cuando esta Cámara modificó el texto venido en revisión y lo envió nuevamente a la Cámara de Diputados. Si bien se trató en ambos casos de propuestas normativas diferentes, acompañé con mi voto de manera positiva entendiendo que, más allá de que ambas propuestas presentaban fortalezas y debilidades, debíamos anteponer ante todo la necesidad de dar una respuesta urgente a las víctimas de estos delitos y a sus familiares.

Así, entendiendo que todo texto normativo resulta perfectible y convencida que debemos adecuar nuestro Código Penal a la Ley conocida como "Tolerancia Cero" o "Alcohol Cero", proponemos una modificación a los artículos 84 bis y 94 bis que se incorporaron a dicho Cuerpo a través de la sanción de la Ley 27.347.

Entre las modificaciones propuestas se destaca que las escalas penales de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas cometidos por la conducción de un vehículo con motor se agravarán si quien condujere tuviese un nivel de alcoholemia superior a cero (0) miligramos por litro de sangre. Así, se abandona la regla vigente que otorga una tolerancia de quinientos miligramos o un gramo por litro de sangre según se trate de conductores de transporte público o de conductores en general, respectivamente. De este modo, pretendemos que esta reforma en materia penal, además de tener un efecto disuasivo, sea una herramienta más que colabore con la transformación cultural que nos permita a los argentinos y a las argentinas entender que la ingesta de alcohol inhibe los reflejos, disminuye la capacidad de discernir entre un riesgo y un peligro y disminuye la capacidad de conciencia por lo que, en todos los casos, debe ser incompatible con la conducción de vehículos.

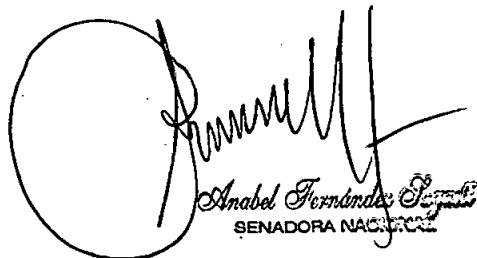
Por otra parte, se propone la incorporación de diferentes aspectos contenidos en el texto aprobado por el Senado de la Nación en la Sesión del 23 de noviembre de 2016 y enviado a la Cámara de Diputados en segunda revisión entre los que se destacan el incremento del máximo en las escalas penales de las formas agravadas, la eliminación de parámetros rígidos para la determinación de la existencia de un exceso de velocidad que diera lugar la forma agravada de estos delitos y la inclusión de la culpa grave como nueva categoría de elemento subjetivo del delito cuando nos encontramos frente a figuras típicas cometidas a mediante la conducción de vehículos con motor.

Como todos y todas sabemos, la conducción imprudente de vehículos con motor se ha transformado en la principal causa de muertes violentas y de lesiones de los últimos años. En ese sentido, los datos revelados en la reunión de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte de este Senado de la Nación del día 1º de septiembre de 2022 son cuanto menos alarmantes. En nuestro país mueren alrededor de 4.000 personas al año a causa de accidentes de tránsito. Asimismo, las estadísticas indican que de 4 siniestros que terminan con 1 o más fallecidos, en 1 hubo presencia de alcohol. Por ello, es necesario que se tomen acciones concretas que por un lado morigeren la accidentología proveniente de personas que conducen bajo los efectos del alcohol pero, y por el otro le otorgue al sistema de administración de justicia las herramientas necesarias para sancionar de manera adecuada a quienes cometen este tipo de conductas.

En definitiva, esta propuesta legislativa forma parte de un conjunto de iniciativas que, al igual que la reciente Ley aprobada por esta Congreso de la Nación conocida como Ley de "Tolerancia Cero" o "Alcohol Cero", apuestan a un cambio cultural que ponga fin a esta situación alarmante que se lleva la vida de miles de argentinos y argentinas todos los años.

Por último, cabe recordar que esta iniciativa reconoce como antecedente el Proyecto de Ley S-3254/22 de mi autoría que perdiera recientemente estado parlamentario.

Por lo expuesto solicito a mis pares me acompañen con su voto en la aprobación de este Proyecto de Ley.


Anabel Fernández Sosa
SENADORA NACIONAL

*Presidencia
del
Senado de la Nación*

S-88/24
OD-286/25

CD-60/25

Buenos Aires, 18 de septiembre de 2025

Al señor Presidente de la Honorable
Cámara de Diputados de la Nación

Tengo el honor de dirigirme al señor Presidente,
a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el
siguiente proyecto de ley que pasó en revisión a esa Honorable Cámara:

"EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS, etc.

Artículo 1º- Declárase monumento histórico nacional, en los términos de la
ley 12.665, a la Catedral Nuestra Señora del Nahuel Huapi, sita en la ciudad de San
Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro.

Artículo 2º- La Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes
Históricos, instrumentará todo lo atinente al cumplimiento de la presente ley, y
tomará las medidas pertinentes a efectos de asegurar la custodia, conservación,
refacción y restauración del monumento histórico nacional que se declara por
esta ley.

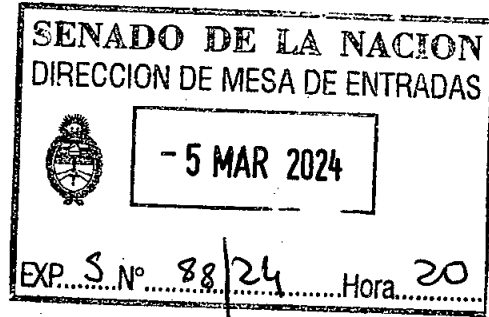
Artículo 3º- La Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes
Históricos inscribirá en el Registro Nacional de Bienes Históricos el monumento
declarado por el artículo 1º de la presente ley con la referencia Monumento
Histórico Nacional.

Artículo 4º- Comuníquese al Poder Ejecutivo."

Saludo a usted muy atentamente.



Victorio Villanuel
[Signature]



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina,...

Artículo 1º - Declárese monumento histórico nacional en los términos de la ley 12.665 a la Catedral Nuestra Señora del Nahuel Huapi, sita en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro.

Artículo 2º - La Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos, instrumentará todo lo atinente al cumplimiento de la presente ley, y tomará las medidas pertinentes a efectos de asegurar la custodia, conservación, refacción y restauración del monumento histórico nacional que se declara por esta ley.

Artículo 3º - Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos inscribirá en el Registro Nacional de Bienes Históricos el monumento declarado por el artículo 1º de la presente ley con la referencia monumento histórico nacional.

Artículo 4º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Silvina M. Garcia Larraburu.-

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to read 'Silvina M. Garcia Larraburu'.

Lic. Silvina García Larraburu
Senadora de la Nación

Senado de la Nación



FUNDAMENTOS

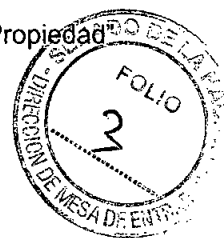
Sra. Presidente:

Este proyecto se presentó por primera vez en 2015 (Expte: 52/15) y obtuvo media sanción. Se representó en 2022 (Expte: 1876/22).

La Catedral Nuestra Señora del Nahuel Huapi, verdadero ícono de la ciudad de San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro, posee especiales valores religiosos, históricos, culturales y arquitectónicos que la convierten un bien del patrimonio histórico cuya relevancia trasciende dicha ciudad y la región patagónica, para proyectarse a toda la nación. A mediados de la década del '30 del siglo pasado, el gobierno nacional impulsó el desarrollo de Bariloche como centro turístico de importancia mundial.

A través de la Dirección de Parques Nacionales se llevaron a cabo importantes trabajos de infraestructura y obras de arquitectura que le dieron un carácter singular a la ciudad. Así, en 1940 se inauguró el Centro Cívico Bariloche, imponente conjunto edilicio de estilo pintoresquista, obra del arquitecto Ernesto de Estrada, que se constituyó en un símbolo de la ciudad y luego fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1987.

En 1942 comenzó la construcción de la Catedral, diseño del arquitecto Alejandro Bustillo, uno de los arquitectos más destacados de la historia argentina; autor, entre otras obras, del hotel Llao Llao, también emplazado en Bariloche, del Hotel Provincial y el Casino de Mar del Plata, declarados Conjunto Urbano Arquitectónico Nacional, y de la Casa Central del Banco Nación, en la ciudad de Buenos Aires, declarada Monumento Histórico Nacional. El templo se alza imponente sobre la Av. Costanera, a orillas del lago Nahuel Huapi.



Senado de la Nación

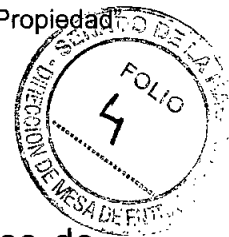
De estilo neogótico y reminiscencias francesas, el edificio se define con sus arcos apuntados, grandes vitrales y torre con aguja, paramentos de piedra blanca labrada y cubierta de pizarra negra.

La planta no es rectangular, sino en forma de cruz latina, con una nave central, dos naves laterales y ábside. La estructura de hormigón armado fue realizada por la Compañía General de Construcciones conducida por el Ingeniero Pedro Fauland. Entre los picapedreros que realizaron este trabajo se destacó el esloveno don José Lukman, quien diseñó y labró las molduras y dio forma a la mayoría de los arcos y la piedra de encaje.

En el exterior, sobre el gran portal, se emplaza una bellísima figura de la Virgen María, tallada por don Giovanni Battista Andreoli, inmigrante italiano, en la misma piedra blanca del resto del edificio, extraída de la cantera del Cerro Carbón. Denominada "La Madonna" por el propio autor, que insistió en mantener en el anonimato su nombre, aduciendo que: "son cosas entre Dios y yo".

En el interior hay más de 45 vitrales con temas religiosos e históricos relacionados con la Patagonia. Los vitrales fueron colocados en 1947 y en ellos se representan miembros los pueblos originarios y reconocidos personajes de la región: Ceferino Namuncurá, Nicolás Mascardi, Fray Francisco Menéndez y el padre Melanesio (el primer párroco del pueblo de Bariloche); y hasta los creadores del templo: Alejandro Bustillo, representado como san Rafael y Miguel Angel Césari, como san Miguel Arcángel. El Vía Crucis, de autoría de Alejandro Santana, arquitecto local, está formado por catorce piezas de arte religioso contemporáneo, con motivos propios de los albores del cristianismo. Las piezas, de formas góticas, fueron moldeadas en arcilla y luego cocidas en horno cerámico.

En la nave izquierda se encuentra Nuestra Señora de las Nieves, fiel protectora de las familias de la comunidad barilocheense y los montañistas y patrona de la Diócesis de San Carlos de Bariloche creada por el Papa Juan Pablo II el 22 de Julio de 1993.



Senado de la Nación

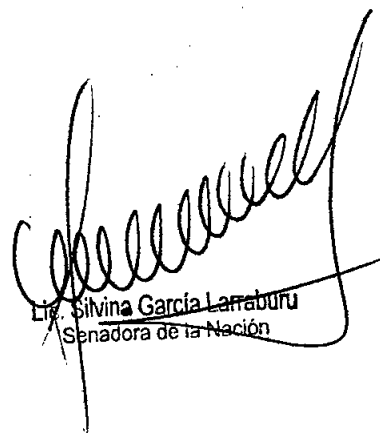
La obra quedó inconclusa durante años. En 1994 se levantó el piso de cemento, se instaló un sistema de calefacción y se limpiaron los muros para que luciera la piedra original.

Es por esto que la Catedral Nuestra Señora del Nahuel Huapi merece ser declarada Monumento Histórico Nacional, para su mejor valorización cultural y conservación equiparándose con el Centro Cívico de Bariloche, conjunto arquitectónico con el que comparte historia y características de estilo.

Cabe destacar que este mismo Proyecto fue presentado en su momento bajo el número 52/15 y tuvo media sanción de esta Cámara el 25 de noviembre del 2015, perdiendo estado parlamentario en Diputados.

Por todo lo anteriormente expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento en el presente proyecto.

Silvina M. Garcia Larraburu.-



Lic. Silvina García Larraburu
Senadora de la Nación