

EXPOSICION DE MOTIVOS (Proyecto de ley 260 de 2008 “*por el cual se adiciona un título al Código Penal que tipifica los delitos contra la seguridad social*”)

Estadísticamente se conoce que el 90% de los accidentes se originan en la irresponsabilidad de los conductores al asumir un comportamiento por encima del riesgo permitido mostrando suma indiferencia frente a la actividad de peligro que lleva implícito su oficio. Una de las causales más frecuentes que originan los citados accidentes y que en muchos casos comprometen la integridad física e incluso la vida de las personas, es el exceso de velocidad o el estado de embriaguez según palabras del Coronel Omar González, aclarando por lo demás que a voz de la secretaría de movilidad entre enero y mayo del 2007 por ejemplo, perecieron en Colombia 127 personas en accidente de tránsito lo que equivale a un 24% más del año inmediatamente anterior e indicando que la cifra de heridos también subió en un 14% en tanto que de 4.026 casos del año 2006, se reportaron 4.584 casos para el 2007.

Este conjunto lamentable de hechos violentos, no son más que un tímido reflejo de lo que acontece en el mundo donde pierden la vida anualmente 1.2 millones de personas consecuencia de las situaciones de tránsito, según hace notar la organización panamericana de la salud cuando advierte lo siguiente: ¿Los accidentes de tráfico son una plaga mundial que cada año acaba con la vida de 1,2 millones de hombres, mujeres y niños. Otros varios centenares de personas sufren heridas y algunas de ellas quedan discapacitadas permanentemente. La inmensa mayoría de esos traumatismos se producen en los países en desarrollo, y afectan a peatones, ciclistas, motoristas y usuarios de los transportes públicos, muchos de los cuales nunca podrían adquirir un automóvil privado...¿.

Agregando cómo aproximadamente 130.000 personas mueren en las autopistas y carreteras de América consecuencia de hechos de tránsito ocurridos en Estados Unidos, Brasil, México y Colombia los países más poblados de la región; situación que se da, pese a que se conoce la urgente necesidad de adoptar medidas en diferentes frentes para evitar tales hechos y el sufrimiento que causan.

Visto así, lo que ha de concluirse es que en Colombia como en muchos otros países del mundo los accidentes de tránsito son generadores de abundantes muertes y daños en la salud. En la mayoría de supuestos, estos hechos obedecen a la dejadez de los conductores quienes por lo demás en diversas ocasiones lo que evidencian con su accionar es un desdén por la vida de las personas y un desprecio por la seguridad en las vías aumentando en forma desproporcionada los niveles de riesgo. Por ello, se hace necesario tomar medidas serias para y desde la óptica penal evitar no solo que tales hechos queden impunes, sino para motivar a las personas que a la hora de desarrollar esta actividad riesgosa lo hagan con responsabilidad y sobre todo pensando en el respeto por la integridad física y la vida de los asociados.

Por supuesto que se impone una mayor atención y fortalecimiento de la intervención penal en esta materia para evitar la impunidad en casos generadores de conductas delictuales que tiene como relación causal el exceso de velocidad o el influjo del alcohol. Ello implica que el tratamiento punitivo debe ser más drástico para quien se da a la fuga pese a haber atropellado a otros ciudadanos, o quien excede de forma temeraria y con ninguna consideración la velocidad, y con ello pone en peligro grave la vida y salud de los ciudadanos, transeúntes, peatones u otros conductores.

En el plano de la dogmática penal, ahora empieza a entenderse y aceptarse que cuando la conducta se ofrece en cualquiera de las formas señaladas, trasciende en punto a ingrediente subjetivo del tipo el plano de la culpa, para ubicarse en el panorama del dolo eventual. Debiendo aceptarse que si por ejemplo el autor se decidió por conducir embriagado, a gran velocidad o con sobrecupo, demuestra un desprecio por la vida de las personas. Ello supone, que el sujeto se representó la posibilidad de que con su actitud indiferente y grave, se iba a producir un accidente generador de un comportamiento delictual, representado en la pérdida de la vida de otras personas o en la causación de delicados daños en la salud de aquellas, aquel asume una conducta dolosa, que encuentra en su desatención un juicio de reproche mayor al de la culpa.

En este orden de ideas, resulta oportuno anotar que el ius puniendi del Estado, debe propiciar la defensa de importantes derechos relevantes para la ciudadanía, fortaleciendo la función preventiva y sancionadora de conductas graves cometidas con ocasión del tráfico rodado. Ello supone, una sanción idónea para aquel conductor que luego de lesionar a un transeúnte o un pasajero, se da a la fuga, quien supera la concepción del riesgo permitido, los deberes objetivos de cuidado, y en una acción temeraria pone en peligro grave o lesiona la vida o integridad personal de otros ciudadanos.

En este orden de ideas, valga citar al tratadista a Günther Kayser, quien advierte cómo frente a casos de esta naturaleza, suele acudir a la solución que lleva incurso el ingrediente subjetivo del tipo conocido como dolo eventual, el cual emana de la puesta en peligro de un bien jurídico determinado por actitudes de desentendimiento queridas en el agente producto de su indiferencia. Ello supone que un alto porcentaje de transgresiones del tránsito son cometidas dolosamente, es decir, intencionalmente.

En efecto, cuando los factores de riesgo aparecen perfectamente individualizados tal y como acontece con los peligros derivados de la conducción temeraria, o la que se realiza superando los niveles de riesgo permitido, el legislador no tiene por qué esperar a la producción de un resultado lesivo para intervenir ¿imprudencia¿, sino como opción político-criminal debe tipificar con la sola infracción de la norma de cuidado, surgiendo así los delitos de peligro. Pero sucede en este ámbito, como en todos los ámbitos propios de la seguridad, que las normas de cuidado que han cristalizado en ¿normas¿ de naturaleza legal o reglamentaria, son siempre la expresión de un conflicto: el que deriva de los requerimientos de la seguridad material, por un lado, y de las necesidades sociales y económicas por otro. Surge así el concepto de seguridad formal o normativa.

En virtud de lo anterior, resulta conveniente incluir dentro del Código Penal un capítulo autónomo que salvaguarde un nuevo bien jurídico. El interés que se propone tutelar en el ámbito penal es la seguridad en el tráfico, como bien jurídico merecedor de salvaguarda penal, ya que los demás mecanismos de control social formal e informal, han resultado insuficientes para garantizar la seguridad vial[1][2].

La tutela penal en este ámbito resulta necesaria para reforzar la prevención de los accidentes en el tráfico, y consigo la tutela de los derechos a la vida e integridad de los ciudadanos. Adelantar las barreras de protección, supone la tipificación de delitos de peligro que actúen con efectos de prevención general evitando que los ciudadanos pongan en riesgo importantes bienes jurídicos como consecuencia de conductas temerarias en el ámbito del tráfico rodado[2][3].

En este orden de ideas, es preciso resaltar la tendencia del Derecho penal en las sociedades de riesgo, en cuanto a la tipificación de delitos de peligro que protejan intereses colectivos[3][4]. El Derecho Penal ha ido evolucionando y ya no se agota con la protección de bienes jurídicos clásicos, sino que introduce el adelantamiento de las barreras de tutela para evitar la materialización de delitos de resultado.

En el ámbito de los peligros que afectan con mayor probabilidad a la ciudadanía, se ubican las conductas cometidas a través de vehículos motor, ciclomotor y similares, el tráfico rodado es una necesidad para cualquier sociedad. Pese a ello, las estadísticas demuestran el aumento considerable de accidentes, muertes y lesiones ocasionadas por la conducción de motores y ciclomotores. Desafortunadamente el incremento de vehículos a motor y ciclomotor en las ciudades, lleva aparejado el incremento de este tipo de hechos. De otra parte, los instrumentos administrativos y extrapenales no han resultado suficientes para salvaguardar importantes bienes jurídicos que resultan afectados por la conducción temeraria, y que se desencadenan en muertes y lesiones graves.

Si bien el Derecho Penal es el instrumento de control social formal más severo del que dispone el Estado, su intervención sólo se justifica en atención a dos principios fundamentales, de una parte la función de protección de bienes jurídicos, como intereses de máxima relevancia para el sistema social que merecen ser objeto de tutela por el legislador. Bien se trate de intereses de naturaleza individual o colectiva, de otra parte, la función de motivación, vinculada con la intervención del Derecho Penal como instrumento preventivo de carácter general, a través del cual se pretende que los ciudadanos se abstengan de delinquir y por tanto de lesionar o poner en peligro bienes jurídicos de innegable relevancia.

En este orden de ideas es que se estructura la política criminal del Estado entendida como el conjunto de directrices que deben inspirar la política de persecución y represión del delito, en atención a la realidad criminógena de un país. Las tendencias político-criminales se reflejan en las disposiciones que conforman los Códigos Penales.

En consecuencia, cualquier propuesta de ley en el ámbito penal debe atender a una necesidad social concreta vinculada con la tutela de bienes jurídicos relevantes. Si analizamos lo anteriormente expuesto con la realidad que subyace en el país en materia de accidentalidad vial y puestas en peligro grave de la vida e integridad de los ciudadanos como consecuencia de la conducción, debemos señalar que es un fenómeno in crescendo que debe ser objeto de especiales medidas por parte del Estado y sus diversas instancias de control.

Por ello, es preciso reforzar y ampliar las medidas extrapenales encaminadas a prevenir toda forma de accidentalidad vial, fruto del incumplimiento de los deberes relacionados con la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, para lo cual, debe contarse con la intervención de todas las instancias del Estado vinculadas. Y de otra parte, introducir modificaciones precisas al Código Penal colombiano con el objeto de propiciar una mayor salvaguarda de bienes jurídicos de especial relevancia como la seguridad en el tráfico rodado, como un bien jurídico de naturaleza colectiva o de carácter supraindividual, y los bienes conexos a estos, como la vida y la salud de los ciudadanos.

Si bien, las conductas delictivas de resultado que se suceden con ocasión de la violación de las normas que rigen la seguridad en el tráfico, en su mayoría resultan subsumibles en los tipos básicos de homicidio y lesiones personales, esto es, en delitos contra la vida e integridad personal, resulta necesario que el Derecho penal anticipe su intervención con el objeto de evitar estos resultados. Por ello, la propuesta que se formula va encaminada a crear un título penal autónomo que salvaguarde un bien jurídico de naturaleza supraindividual, de forma autónoma y de indiscutible relevancia para el desenvolvimiento de los ciudadanos en las sociedades de riesgo como la nuestra.

Cordialmente,

Mario Germán Iguarán, Fiscal General de la Nación;
Carlos Holguín Sardi, Ministro del Interior y de Justicia;
Héctor Helí Rojas Jiménez, Senador de la República, Miembro del Consejo Superior de Política Criminal.

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 9 del mes de abril del año 2008 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 260 de 2008, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el Ministro del Interior y de Justicia y otros.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA

Sección de Leyes

Bogotá, D. C., 9 de abril de 2008

Señora Presidenta:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 260 de 2008 Senado, por la cual se adiciona un título al Código Penal que tipifica los delitos contra la seguridad vial, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 9 de abril de 2008

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Primera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

Cúmplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.