

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 260 DE 2008
SENADO.

por la cual se adiciona un título al Código Penal que tipifica los delitos contra la
Seguridad Vial

Doctor
JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Presidente Comisión Primera Constitucional
Senado de la República

E. S. D.

Referencia: 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.

Señor Presidente:

Procedo a rendir ponencia para primer debate sobre el proyecto de ley de la referencia
en los siguientes términos:

1. Fundamento General

Como soy coautor del proyecto, tomo de la exposición de motivos la argumentación que
me llevó a patrocinar en el seno del Consejo Superior de la Política Criminal y
Penitenciaria, la idea del señor Fiscal General de la Nación doctor Mario Germán
Iguarán Arana y del señor Ministro del Interior y de Justicia doctor Carlos Holguín
Sardi de promover una sanción directa y autónoma para ciertos comportamientos que
realizan las personas que conducen vehículos a motor o ciclomotores.

Se dijo entonces:

“Estadísticamente se conoce que el 90% de los accidentes se origina 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, aclarando por lo
demás que a voz de la Secretaría de Movilidad entre enero y mayo del 2007 perecieron
en Colombia 127 personas en accidente de tránsito, lo que equivale a un 24% más del
año inmediatamente anterior, la cifra de heridos también subió en un 14%, puesto que
de 4.026 casos del año 2006, se reportaron 4.584 para el 2007.

Este conjunto lamentable de hechos violentos no es 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...”.

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.

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 sólo 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.

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 la influencia del alcohol. Ello implica, que el tratamiento punitivo debe ser más drástico para quien se da a la fuga pese a haber atropellado a otro ciudadano, o quien excede de forma temeraria y sin ninguna consideración la velocidad, y con ello pone en peligro grave la vida y salud de los transeúntes, peatones u otros conductores.

En el plano de la dogmática penal, ahora empieza a entenderse y aceptarse que cuando la conducta ocurre 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, 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 su salud. Su conducta se torna dolosa, puesto 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.

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 la sola infracción de la norma de cuidado, surgiendo así los delitos de peligro. Pero sucede en este ámbito, como en todos los demás 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.

Resulta conveniente incluir dentro del Código Penal Colombiano un capítulo autónomo que salvaguarde un nuevo bien jurídico: la seguridad en el tráfico, ya que los demás mecanismos de control social formal e informal han resultado insuficientes para garantizar la seguridad vial[1][1].

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][2].

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][3]. 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, de otra, la función de motivación, vinculada con la intervención del

Derecho penal como instrumento preventivo de carácter general, a través del cual, se pretende que las personas 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.

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.

2. Explicación del Articulado

Los delitos que se proponen obedecen a una técnica constitucionalmente válida y ajustada a los requerimientos de la globalización y el Derecho Penal del riesgo, para ello se utilizan los tipos penales de peligro tanto en su modalidad abstracta como de tipo concreto. Ejemplo de lo anterior se encuentra en el artículo primero que supone un adelanto de la intervención penal a límites razonables con la tutela de la vida e integridad personal, es innegable que cuando un conductor excede los límites de velocidad permitidos, o cuando conduce bajo la influencia de sustancias tóxicas, estupefacientes, psicotrópicas o bebidas alcohólicas, está generando un riesgo antijurídico merecedor de sanción.

Como delitos de peligro concreto encontramos en la propuesta los contenidos en los artículos segundo y tercero, que exigen la puesta en peligro grave de la vida o la integridad de las personas como consecuencia de conductas temerarias específicas relacionadas con la conducción de vehículos a motor o ciclomotores lo cual supone una mayor probabilidad de lesión respecto de los bienes jurídicos individuales. Cada vez, resulta mayor la práctica en las calles colombianas de las llamadas ¿carreras de la muerte¿, ¿prácticas camicaces¿, ¿supercupo en busetas y autobuses¿, aumento considerable de muertes en las vías como consecuencia del exceso de velocidad, ingesta de alcohol, incumplimiento de las normas de seguridad. Desafortunadamente este tipo de comportamientos, deja en evidencia el desprecio creciente y manifiesto por la vida y la integridad de terceros, sin que les sea asignada una sanción.

El artículo cuarto (4°) es necesario para solucionar una concurrencia de hechos y de penas. Creemos que el juez debe partir del cuarto máximo de la sanción del delito más grave y promover siempre la reparación.

El artículo quinto (5°) prevé una sanción para el conductor que evada o se niegue a someterse a las pruebas de alcoholemia o toxicología.

Por último en el artículo sexto (6°) se tipifican ciertos comportamientos que suelen cometer conductores y personas en general, generando graves riesgos para circulación vehicular.

3. Articulado propuesto

En pliego de modificaciones adjunto presentamos ajustes fundamentales a la propuesta, que mejoran su redacción y dan más rigor técnico a su estructura penal.

Nos parece que para vincular los tipos propuestos con todo el Sistema del Código Penal, y sobre todo para relacionarlos integralmente con la parte general de este estatuto, lo más apropiado es abrir un nuevo capítulo, que bajo el epígrafe de ¿Delitos contra la Seguridad Vial¿ haga parte del Título XII -duodécimo- de la Ley 599 de 2000 (Código Penal), que se ocupa del bien jurídico de la ¿Seguridad Pública¿.

Sería el Capítulo III y su articulado, para no desvertebrar el Código, se identificará como 367-C, 367-D, 367-E, 367-F, 367-G, 367-H.

4. Proposición

Por lo anterior me permito proponer a los miembros de la Comisión Primera Constitucional del Honorable Senado de la República: Dese Primer Debate al 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, conforme al Pliego de Modificaciones adjunto.

Cordialmente,

Héctor Helí Rojas Jiménez

Senador de la República.