

# **Derecho Penal en la sociedad del riesgo: la nueva legislación vial como forma de expansión punitiva**

*Peláez, María Macarena*

**Resumen:** En el contexto social actual, caracterizado por innumerables desarrollos científicos y tecnológicos, por nuevas formas de criminalidad y nuevos factores de peligro, el derecho penal se presenta como un fenómeno en expansión y, en cierta forma, como herramienta para hacer frente a los nuevos riesgos creados por la sociedad globalizada. Como una de las manifestaciones de esta tendencia, encontramos a la cuestión atinente a la seguridad vial, que en el último tiempo ha cobrado una particular relevancia, por encontrarse en el centro de la opinión pública y por haber sido objeto de una nueva respuesta punitiva para resolver los problemas que en ella se generan. Se plantea la discusión acerca de si el derecho penal es la única opción o, acaso, debiera ser la última.

**Sumario:** 1. Introducción. 2. Metodología. 3. El surgimiento del derecho penal moderno como respuesta a los nuevos problemas de la sociedad actual. 3.1. Nueva configuración de la sociedad. 3.2. La nueva cuestión penal. 3.3. Proyecciones a nivel político-criminal. 4. La nueva legislación en materia vial. 4.1. Introducción. 4.2. Algunos datos estadísticos. 4.3. Antecedentes normativos. 4.4. Debates Parlamentarios. 4.5. Análisis normativo. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

## **1. Introducción**

Al abordar diversos temas referidos al derecho penal, podemos encontrar, en la actualidad, de manera prácticamente general, ciertas caracterizaciones o construcciones que lo acompañan, como derecho penal “moderno”, “del riesgo”, o expresiones como peligro, amenaza, seguridad, expansión, revolución, globalización y, nuevamente, riesgo, entre muchas otras.

Esta no es una cuestión que atañe exclusivamente al derecho penal, sino que se presenta como correlato de las variaciones que ha venido experimentando la sociedad contemporánea, caracterizada principalmente por el desarrollo científico y tecnológico, que ha llegado a alcanzar niveles impensados. Paralelamente, los medios de comunicación han sido uno de los vehículos por excelencia para trasladar y expandir esta transformación a nivel mundial.



La revolución científica y tecnológica, se ha convertido en fuente generadora no solo de nuevas posibilidades para el desarrollo humano sino también, de grandes y nuevos riesgos y peligros. Se dice que en la actualidad estamos viviendo la era de la "sociedad del riesgo". Ulrich Beck (2010), autor de esta última expresión, indica que la sociedad de la actual etapa de industrialismo, no está asegurada ni puede estarlo porque los peligros que la asechan son incuantificables, incontrolables, indeterminables e inatribuibles.

Siguiendo esta propuesta, Paz M. de la Cuesta Aguado expone que *"En esta sociedad, los peligros o riesgos para bienes jurídicos son constantes desde una doble perspectiva. Desde una perspectiva individual, el sujeto vive inmerso en situaciones de riesgo para su salud y su vida generadas por las decisiones de terceros; en el frente mundial, el riesgo se globaliza y desaparecen las fronteras y los estados frente a enorme potencial destructor del riesgo. Frente a los riesgos tradicionales, propios de la sociedad industrial, que son cuantificables y pueden ser cubiertos por las compañías de seguros, los riesgos de nuestra sociedad son incuantificables; ilimitados tanto desde el punto de vista social como temporal y espacial; y globales y de imposible cobertura (a la vez que ocultados y explicados como "normales" por los poderes públicos)"* (de la Cuesta Aguado, 2017: 127).

Por su parte, Daniel Erbetta (2006) indica que la sociedad actual, además de una sociedad del riesgo en el sentido tecnológico antes indicado, puede ser caracterizada, también, como una sociedad objetiva de inseguridad, en la que el riesgo presentaría dos dimensiones: una, vinculada a los peligros de la nueva tecnología; y otra, vinculada a un incremento de la conflictividad y a episodios de violencia donde la propia convivencia aparecería como fuente de conflictos.

A estas agrega una tercera dimensión, a la que llama dimensión subjetiva de la inseguridad, que ha llevado a hablar de la sociedad de la inseguridad sentida o del miedo, uno de cuyos rasgos fundamentales sería la sensación general de inseguridad. Desde esta perspectiva, explica que la seguridad se ha convertido en un valor primordial para la sociedad, que replantea el problema de cómo se relacionan las libertades con la seguridad cuando esta pasa a ocupar un lugar primario quedando atrás todos los otros valores.

En los tiempos que corren, puede decirse entonces que, de cara a estos problemas, conflictos, peligros o riesgos, el derecho penal ha comenzado a ocupar un papel cada vez más preponderante, ha venido experimentando un proceso de marcada expansión hacia nuevas órbitas que antes le eran ajenas, presentándose como herramienta para solucionar aquellos conflictos que se generan en esos ámbitos.

La cuestión atinente a la seguridad vial guarda una vinculación visible con esta caracterización, es decir, no ha sido ajena a este fenómeno expansivo del derecho penal. Este tipo de siniestralidad ha conquistado un lugar preeminente en la agenda política y mediática.

Cotidianamente, somos testigos de numerosos accidentes viales que llegan a nuestro conocimiento a través de la cobertura que reciben por parte de los medios de comunicación. Es de público conocimiento que se trata de un grave problema, que se ha cobrado numerosas víctimas en nuestro país, y que genera muchas veces una justificada demanda de los ciudadanos de respuestas por parte de sus autoridades, para terminar con sus penosas consecuencias.

La solución a la que más rápidamente los legisladores suelen recurrir, más que nada por sus visibles efectos simbólicos y por supuestas funciones preventivas, es la reforma penal.

En efecto, en los últimos años, esta materia ha sido objeto de novedosas y sucesivas reformas, muchas veces, como reacción a las presiones sociales y mediáticas, arrojando como resultado un producto legislativo que no ha sido ajeno a diversos cuestionamientos y que ha dado lugar a distintas posiciones.

En este marco, el propósito de este trabajo consistirá en analizar la situación actual del derecho penal, en un contexto social caracterizado por los desarrollos científicos y tecnológicos, por nuevas formas de criminalidad y nuevos factores de peligro, que se presenta como fenómeno expansivo y, en cierta forma, como herramienta para hacer frente a los nuevos riesgos creados por la sociedad globalizada.

Luego, se profundizará en una de las que, a criterio de la autora, se presenta como una de las manifestaciones de esta tendencia expansiva, esto es, la cuestión del tráfico vial.

Así, se abordarán las dos últimas reformas penales en la materia: la ley 26.362, por incorporar una figura novedosa, a través de la punición de las llamadas “picadas ilegales”, y la reciente ley 27.347 que ha establecido un catálogo de conductas agravantes de los homicidios y lesiones culposos ocurridos por la conducción de un vehículo con motor, y que ha merecido serias críticas.

Con ese fin, se han formulado los siguientes objetivos:

Objetivo general:

Analizar y describir críticamente las últimas reformas legislativas que han tenido lugar en nuestro país en materia de seguridad vial, como una de las manifestaciones de la expansión que ha evidenciado el derecho penal actual, que ha sido presentada como solución a esta cuestión, aunque sin garantizar su eficacia.

Objetivos específicos:

- Analizar y describir las características que definen a la sociedad y al derecho penal actuales.
- Identificar y evaluar los motivos que generaron las reformas penales en materia vial, que culminaron con la sanción de las leyes 26.362 y 27.347.
- Analizar críticamente estas nuevas leyes.

- Desentrañar si el producto legislativo de la reforma se relaciona con la función que es llamado a cumplir el derecho penal actual, si resulta eficaz para ese cometido y ensayar algunas proyecciones a futuro.

## **2. Metodología**

A modo introductorio, a través del análisis de la propuesta de distintos autores, se describirán las características de la sociedad y derecho penal actuales, así como las proyecciones a nivel político criminal que dejan entrever un fenómeno punitivo en expansión.

A continuación, se abordará la cuestión atinente a la seguridad vial y a la legislación dictada al respecto, presentándola como una de las manifestaciones de esta tendencia.

Para contextualizar el tema, se incorporarán algunas estadísticas oficiales, debiendo aclararse que no se han podido obtener demasiadas, por lo que sólo se incluyeron aquellas disponibles.

Luego, se analizarán las dos últimas reformas en la materia, introducidas por las leyes 26.362 y 27.347.

Para ello, en primer lugar, se indagará sobre los motivos que gestaron estas normas y los objetivos perseguidos con su sanción, desde el discurso político, a partir del análisis de los debates parlamentarios. A continuación, se desarrollarán los aspectos más relevantes y controvertidos de las normas, a criterio de quien escribe. La idea no será efectuar un análisis profundo de la estructura típica de los delitos en cuestión, sino que el trabajo se centrará, en consonancia con los objetivos propuestos, en aquellos aspectos que posibiliten estudiar el sentido y finalidad de la creación de estas figuras. Se realizará un análisis evaluativo crítico de esta cuestión, teniendo en cuenta, principalmente, los aportes de los autores reseñados en la parte introductoria acerca del derecho penal moderno, así como bibliografía específica.

## **3. El surgimiento del derecho penal moderno como respuesta a los nuevos problemas de la sociedad actual**

La nueva configuración de la sociedad actual, ha llevado a varios autores a sostener que el derecho penal, a fin de no quedar desactualizado, debe replantearse sus bases estructurales. Se habla del surgimiento de un “derecho penal moderno”, como consecuencia de la necesidad de adecuación constante a una realidad muy cambiante (de la Cuesta Aguado, 2017), entre cuyas características sobresalientes pueden encontrarse la mundialización de las comunicaciones y de la economía no acompañadas de una correspondiente mundialización del derecho y de sus técnicas de tutela; el paralelo declive de los Estados nacionales y del monopolio estatal de la producción jurídica; el desarrollo de nuevas formas de explotación, de discriminación y de agresión a bienes comunes y a derechos fundamentales (Ferrajoli, 2005).

Demetrio Crespo (2005) describe que la globalización, como fenómeno económico internacional, y la integración supranacional, como fenómeno jurídico-político, constituyen, a su vez, dos factores que inciden de modo decisivo en la discusión sobre el derecho penal de la sociedad postindustrial, pues tras de ellos subyace la reivindicación de una lucha más eficaz contra la criminalidad.

Al respecto, señala Ferrajoli que *“Es claro que todo esto es efecto y causa de una crisis profunda del derecho, bajo dos aspectos. Está en crisis, en primer lugar, la credibilidad del derecho. Disponemos actualmente de muchas cartas, constituciones y declaraciones de derechos, estatales, continentales, internacionales. Los hombres son hoy, por tanto, incomparablemente más iguales, en Derecho, que en el pasado. Y sin embargo son también, de hecho, incomparablemente más desiguales en concreto, a causa de las condiciones de indigencia de las que son víctima miles de millones de seres humanos. (...) Hay un segundo e incluso más grave aspecto de la crisis: la impotencia del derecho, es decir, su incapacidad para producir reglas a la altura de los nuevos desafíos abiertos por la globalización”* (Ferrajoli, 2005:72).

Para comprender los alcances y características de este nuevo derecho penal, se hace necesario presentar determinados cambios que ha venido experimentando la sociedad actual, que entendemos le sirvieron de base al surgimiento del llamado derecho penal moderno.

### **3.1. Nueva configuración de la sociedad**

En este contexto, se pueden destacar, al menos, tres factores que definen la sociedad actual, que son:

#### **1. Desarrollo científico y tecnológico:**

Los nuevos modelos de estructura y relaciones sociales derivados del desarrollo tecnológico de las sociedades actuales, ha generado que constantemente surjan nuevos peligros, nuevas actividades (nanotecnología, energía nuclear, manipulación genética o manipulación celular, tránsito vehicular, etc.) a las que la sociedad no quiere, o no puede renunciar, pero que son generadoras de grandes riesgos (de la Cuesta Aguado, 2017).

Estos avances tecnológicos, más allá de las discusiones acerca de cuál es su función, dónde están los límites y cuál es la utilidad real de la progresiva criminalización de conductas en nuevos ámbitos, impulsan la intervención penal hacia esferas alejadas de las tradicionales, en consonancia con las nuevas formas de asunción de riesgos y con las nuevas modalidades de estos que, como consecuencia, plantean diversos problemas dogmáticos.

Concretamente, destaca esta autora que, desde la perspectiva de la estructura típica, se produce un significativo incremento de la tipificación del peligro por tres vías: a. la configuración de la acción típica como peligrosa; b. la creación de nuevas modalidades de delitos de peligro y; c. el incremento de la punición de la imprudencia,

ocasionando que el derecho penal deba enfrentarse a ámbitos nuevos para los que las construcciones dogmáticas tradicionales no fueron creadas, dando lugar a tensiones en el seno del concepto del delito y de la función del aparato punitivo.<sup>1</sup>

## 2. Nueva criminalidad:

Uno de los efectos más perversos de la globalización, según indica Ferrajoli (2005), es el desarrollo de una criminalidad internacional: una criminalidad “global” o “globalizada”, así denominada porque, por los actos realizados o por los sujetos implicados, no se desarrolla únicamente en un país o territorio estatal, sino a escala transnacional o incluso planetaria.

Por ello, sostiene que la cuestión criminal ha cambiado: que la criminalidad que hoy en día atenta contra los derechos y los bienes fundamentales no es ya la vieja criminalidad de subsistencia, ejecutada por sujetos individuales, prevalentemente marginados, sino que la criminalidad que amenaza más gravemente los derechos, la democracia, la paz y el futuro mismo del planeta es aquella que denomina la “criminalidad del poder”, un fenómeno no marginal ni excepcional como la criminalidad tradicional, sino inserto en el funcionamiento normal de nuestras sociedades.

Distingue tres formas de criminalidad del poder, que tienen como característica o rasgo común su condición de organizadas, esto es, entrelazadas por las colusiones entre poderes criminales, económicos e institucionales, hechas de complicidades y de recíprocas instrumentalizaciones, y que, en todas sus formas, atentan contra bienes fundamentales, tanto individuales como colectivos.

Estas, a criterio del autor, son: la de los poderes abiertamente criminales; la de los crímenes de los grandes poderes económicos y la de los crímenes de los poderes públicos.

La criminalidad de los poderes criminales sería el crimen organizado: el terrorismo y las mafias y las camorras, que han adquirido un desarrollo transnacional y una importancia y un peso financiero sin precedentes, hasta el punto de configurarse como uno de los sectores más florecientes, ramificados y rentables de la economía internacional, entre los que destaca el narcotráfico.

La criminalidad de los grandes poderes económicos, dada por las diversas formas de corrupción, de apropiación de los recursos naturales y de devastación del ambiente, reflejando el efecto más directo de la globalización.

La criminalidad de los poderes públicos, que caracteriza como una fenomenología compleja y heterogénea, a partir de la apropiación de la cosa pública y

---

<sup>1</sup> Demetrio Crespo señala al respecto que: “El concepto de “riesgo permitido” juega un papel regulador básico en la dogmática penal de este “nuevo” Derecho Penal, como figura jurídica que permitiría reputar conforme a Derecho acciones que comportan un peligro de lesión para bienes jurídicos, siempre que el nivel de riesgo se mantenga dentro de unos límites razonables y el agente haya adoptado las medidas de precaución y control necesarias para disminuir justamente el peligro de aparición de dichos resultados lesivos” (Demetrio Crespo, 2005:515).

por sus estrechos vínculos con la criminalidad de los poderes económicos. A estos agrega los crímenes contra la humanidad, la variada fenomenología de las subversiones y finalmente, las guerras y los crímenes de guerra.

Estas formas de criminalidad las considera como de extrema gravedad en virtud de su carácter organizado y del hecho de que son practicadas, o sostenidas y protegidas, por poderes fuertes, en posición de dominio, situación que daría cuenta, al menos desde esta perspectiva que plantea, de un cambio profundo en la composición social del fenómeno delictivo, en el que la tradicional delincuencia de subsistencia de los marginados va cediendo su paso frente a esta nueva criminalidad del poder, a la que le es funcional.

### 3. Clases denominadas “peligrosas”<sup>2</sup>:

En consonancia con lo anterior, y como contrapartida de la criminalidad organizada descrita, es interesante destacar, siguiendo a Erbetta (2006), que la expansión penal y los riesgos o peligros que intentan justificarla, presentan particularidades disímiles en los países avanzados y en los países emergentes, pues mientras que en los primeros la expansión pretende justificar los nuevos riesgos de la sociedad postindustrial (entre los que se encuentran las distintas formas de criminalidad del poder a las que hace mención Ferrajoli), en los países emergentes, la expansión pretende dar cuenta de algunos de esos riesgos, pero especialmente se traduce en un orden irracional que acentúa las injusticias y selectividad del sistema penal, a partir de la absolutización del discurso de seguridad ciudadana y mediante gran cantidad de reformas focalizadas en el ámbito de la delincuencia callejera y violenta (consideradas “clases peligrosas”), aunque también reconoce que se hayan hecho concesiones a exigencias transnacionales (drogas y lavado de activos de origen ilícito), necesidades recaudatorias (penal tributaria y previsional) y grupos de presión en busca de reivindicaciones propias (leyes penales vinculadas a la familia).

---

<sup>2</sup> Dejamos de lado aquí, cualquier análisis de carácter criminológico más profundo, ya sea de la consideración de la construcción de ciertos sectores de la sociedad como clases potencialmente peligrosas o desviadas, entre otras cuestiones, por exceder el objeto del presente trabajo, y aclarando que el uso de esta caracterización obedece a la intención de describir un fenómeno utilizado como motivo o justificación de la expansión punitiva. Solo cabe mencionar, al respecto, en palabras de Zaffaroni, Alagia y Slokar, que: *“la sociedad ofrece estereotipos: los prejuicios (racistas, clasistas, xenófobos, sexistas) van configurando una fisonomía del delincuente en el imaginario colectivo, que es alimentado por las agencias de comunicación: construyen una cara de delincuente. Quienes son portadores de rasgos de esos estereotipos corren serio peligro de selección criminalizante, aunque no hagan nada ilícito. Llevan una suerte de uniforme de cliente del sistema penal...”* (2009:12) y que, por lo tanto, constituyen un indispensable “chivo expiatorio” para imputarle los crímenes que se proyectan como fuente de inseguridad existencial para instalar el mundo paranoide (Zaffaroni, 2011).

### **3.2. La nueva cuestión penal**

Este estado de situación, y la necesidad de adecuación del derecho penal a las nuevas exigencias de la sociedad moderna, ha llevado a numerosos autores a hablar de una “crisis del derecho penal” (Erbetta, 2006; Riquert, 2007).

En realidad, durante muchos años la denominada crisis del derecho penal ha sido, en esencia, una crisis de legitimación, por un lado, vinculada a la dudosa justificación del ejercicio del *ius puniendi* y, desde otra perspectiva, una crisis de identidad, sobre el modelo epistemológico a seguir, escenificado en el debate entre el finalismo y el causalismo, y de validez científica del saber penal, que llevó a propugnar un derecho penal mínimo y orientado a las consecuencias empíricas de su aplicación (Erbetta, 2006; de la Cuesta Aguado, 2017).

Sin embargo, la tendencia actual, pareciera ir en otra dirección, al dar cuenta de nuevos fenómenos que se reflejan tanto en el ámbito de la política criminal como en el de la teoría penal.

Demetrio Crespo describe, en esta línea, que en las últimas décadas ha habido cierto consenso en torno a la idea de que el derecho penal es la forma más grave de intervención del Estado frente al individuo y que, por ello, se torna necesario restringir y justificar al máximo su intervención.

Refiere que esta idea, sumada a una crisis del pensamiento resocializador, hizo que, en un determinado momento, comenzaran a plantearse diversas propuestas desde las puramente abolicionistas hasta las reduccionistas del sistema penal. Estas últimas, están caracterizadas por una tendencia hacia la búsqueda de alternativas a la pena privativa de la libertad, vías despenalizadoras, que se encuentran en abierta oposición a la tendencia expansionista del derecho penal contemporáneo, y en consonancia con las propuestas consistentes en devolver protagonismo a la víctima en el conflicto penal.

El autor, por este motivo, plantea que: “*el debate sobre la legitimidad del derecho penal, centrado hace no demasiado tiempo en este vector (propuestas abolicionistas-propuestas reduccionistas), puede caracterizarse hoy más claramente con el binomio, reduccionismo versus expansión, es decir, con el debate propio del contexto y exigencias de lo que se ha dado en llamar ‘modernización del Derecho Penal’*” (Demetrio Crespo, 2005:510).

En este sentido, afirma que, frente al modelo axiológico del “derecho penal mínimo”, se erige, en la actualidad, un fenómeno de expansión del ámbito de lo punible en clara contradicción con la pretensión de reducir el derecho penal a un núcleo duro correspondiente en esencia al “derecho penal clásico”, como propugna la Escuela de Frankfurt<sup>3</sup>, que es producto del nacimiento de un nuevo derecho penal dirigido a proteger

---

<sup>3</sup> Los representantes de esta escuela se manifiestan en contra de los intentos de combatir los problemas de la sociedad moderna (medio ambiente, economía, procesamiento de datos, drogas, impuestos, comercio exterior) mediante un derecho penal preventivo por el temor de que, para una intervención efectiva del derecho penal en esos campos, hubiera que sacrificarse garantías esenciales del Estado de derecho. W. Hassemer propone, por ello, una reducción del derecho

nuevos bienes jurídicos característicos de la sociedad postindustrial, de la ya caracterizada como “sociedad de riesgos”.

En términos generales, caracteriza el fenómeno de la expansión/modernización, por tres grandes notas: la administrativización del derecho penal, la regionalización/globalización del derecho penal y la progresiva deconstrucción del paradigma liberal del derecho penal, y cita la opinión de Silva Sánchez (2001) al respecto, que relaciona el problema con las siguientes variables: creación de nuevos bienes jurídico-penales, ampliación de los espacios de riesgos jurídico-penalmente relevantes, flexibilización de las reglas de imputación y relativización de los principios político-criminales de garantía, llegando a asumir como vía de solución la existencia en el futuro de un “Derecho penal de dos velocidades”.<sup>4</sup>

Daniel Erbeta (2006) señala que la crisis del derecho penal posmoderno compromete los rasgos definitorios de su propia identidad y que, hoy por hoy, se traduce en una tensión derivada de la tendencia expansiva a la que se lo está sometiendo, que se refleja en el crecimiento y aumento de los tipos penales, en el endurecimiento de las penas, en la creación de nuevos bienes jurídicos, en la ampliación de los espacios de riesgo penalmente relevantes, en la flexibilización de las reglas de imputación y del derecho procesal penal, en la internacionalización del derecho penal y en la relativización de los principios político criminales de garantía.

Sobre este proceso de expansión que entiende describe al derecho penal moderno, el autor formula algunas observaciones que lo caracterizarían, a saber:

1. La tendencia expansiva del derecho penal, entendido como ejercicio de poder punitivo, que encuentra como elemento habilitante -y legitimante- a la supuesta necesidad de resolver nuevas emergencias o graves problemas excepcionales, y se apoya en la falsa creencia de que el poder punitivo es un instrumento idóneo y efectivo a tal fin.<sup>5</sup>

---

penal a un “Derecho penal nuclear”, caracterizado por la protección de bienes jurídicos cuyo portador es el individuo, y propugna resolver los indicados problemas “modernos” mediante un “Derecho de la intervención”, que “esté situado entre el Derecho penal y el Derecho contravencional, entre el Derecho civil y el público, y que ciertamente dispondrá de garantías y procedimientos reguladores menos exigentes que el Derecho penal, pero que a cambio estará dotado de sanciones menos intensas frente a los individuos” (Hassemer, W. ZRP, 1992, 383, citado en Roxin, 1997:61).

<sup>4</sup> Demetrio Crespo (2005) expone también que Silva Sánchez (2001) se plantea acerca de la posibilidad de admitir una “tercera velocidad” del derecho penal (la primera se refiere al Derecho Penal “de la cárcel” y la segunda al Derecho Penal sin pena privativa de libertad, que experimentaría una flexibilización relativa de las garantías), con pena privativa de libertad y una amplia relativización de garantías político-criminales, reglas de imputación y criterios procesales, en algunos ámbitos excepcionales y por tiempo limitado, y restringiendo su legitimidad a situaciones de absoluta necesidad, subsidiariedad y eficacia, en un marco de emergencia.

<sup>5</sup> Zaffaroni, Alagia y Slokar (2009) se manifiestan en contra de esta tendencia, expresando que la función del derecho penal no es legitimar el poder punitivo, sino contenerlo y reducirlo, y que se trata de un elemento indispensable para que el estado de derecho subsista y no sea reemplazado por un estado totalitario.

Se pone de relieve que la gravedad de este nuevo rumbo que ha tomado el derecho penal estaría dada porque, a diferencia de otras épocas, no sólo desdibuja la condición original de *ultima ratio* de las respuestas punitivas, sino que aparece -en principio- reclamada por la propia sociedad y ejecutada por un poder político legitimado.<sup>6</sup>

En esta línea, Cerezo Mir (2006) sostiene que el derecho penal, al extender su intervención a nuevos sectores de la actividad social y al ampliar el ámbito de protección más allá del círculo de los bienes jurídicos individuales, se transforma en un instrumento de política social: deja de ser la *última ratio* para convertirse en la única *ratio* en la protección de nuevos bienes jurídicos, con olvido del principio de subsidiariedad, pero sin embargo, con una escasa efectividad en la prevención de los nuevos riesgos para los que habría sido llamado, con lo cual adquiriría, con frecuencia, un carácter meramente simbólico.

Ferrajoli (2005) directamente habla de “*la deriva inflacionista del derecho penal*”. Critica que, precisamente en una fase de desarrollo de la criminalidad organizada, que torna necesaria la máxima deflación penal y la concentración de las energías, la administración de justicia está colapsada por la sobrecarga de trabajo inútil (vinculado principalmente a la micro-criminalidad o criminalidad de subsistencia), responsable al mismo tiempo de la ineficiencia y de la ausencia de garantías.

Refiere que asistimos a una crisis de sobreproducción del trecho penal que está provocando el colapso de su capacidad regulativa, con aparente paradoja de que a la inflación legislativa se corresponde la ausencia de reglas, de límites y de controles sobre los grandes poderes económicos transnacionales y sobre los poderes políticos que los alientan.

## 2. Ordinización del derecho penal de la emergencia.

Al respecto, Zaffaroni (2009) explica que, históricamente, siempre ha existido un enemigo sobre el que recae el ejercicio del poder público, para alimentar y reforzar los peores prejuicios para estimular públicamente la identificación del enemigo de turno y justificar un régimen político para ejercer un poder represivo ilimitado, con el único fin de vigilar, disciplinar y neutralizar a los disfuncionales y en virtud del que selecciona libremente a aquellas personas sobre las que ejercerá dicho poder, como también la medida y forma en que lo hará, para lo cual despliega una permanente vigilancia controladora sobre la sociedad toda y, en especial, sobre aquellos que considera real o potencialmente dañinos para su jerarquización.

De tal modo, el enemigo se presenta como una construcción tendencialmente estructural del discurso legitimante del poder punitivo, que habilita la creación de un

---

<sup>6</sup> Una expansión que, según indica Erbetta (2006), se potencia cuantitativa y cualitativamente en una sociedad donde la eficacia se erige en el fundamento legitimante y excluyente de los sistemas políticos y la seguridad apunta a convertirse en valor supremo y excluyente, en la que la ética parece perderse y el derecho penal comienza a asumir el riesgo de convertirse en instrumento de guerra y propaganda contra el enemigo, pero sin capacidad para brindar soluciones efectivas y convirtiéndose en paradójico instrumento facilitador de la corrupción.

sistema de control basado en el miedo, la sospecha, el temor y la ansiedad, para desbaratar ese riesgo, erigiendo como principal herramienta para prevenirlo o neutralizarlo al derecho penal, que pasa a convertirse en un instrumento de “lucha” contra las drogas, el terrorismo, la mafia, la criminalidad económica, la corrupción, el conductor desaprensivo que ocasiona un siniestro vial, a partir del que se disponen medidas que, si bien pueden no llegar a ser efectivas, contienen una gran carga simbólica que resulta funcional, al menos, para paliar una situación en el corto plazo.

3. Avance hacia el llamado derecho penal del enemigo, que se presenta como una de las manifestaciones de la referida ordinarización de la emergencia.

La idea de un “derecho penal del ciudadano” versus un “derecho penal del enemigo” es sostenida actualmente por Jakobs, quien postula que tal distinción es inevitable para salvar una parte del derecho penal (la del ciudadano) y evitar que todo el derecho penal termine regido por los criterios de regulación del derecho penal del enemigo, que, a criterio del autor, posee las siguientes características: a. el adelantamiento de la protección penal y una amplia posibilidad de castigar hechos alejados de la lesión de un bien jurídico; b. el paso a una legislación de lucha contra la delincuencia económica, el crimen organizado y el terrorismo; c. el debilitamiento del sistema de garantías, en tanto con este lenguaje el Estado no habla con sus ciudadanos sino que amenaza a sus enemigos (Erbeta, 2006).

El derecho penal del enemigo, señala Demetrio Crespo (2005), toda vez que fija sus objetivos primordiales en combatir a determinados grupos de personas, abandona el principio básico del “derecho penal del hecho” convirtiéndose en una manifestación de las tendencias autoritarias del ya históricamente conocido como “derecho penal de autor”, y resulta consecuencia, entre otros factores, del uso simbólico del derecho penal - entendido en el sentido de aquel que persigue fines distintos a la protección de bienes jurídicos en el marco constitucional- y de la propia crisis del estado social.

4. Funcionalización comunicativa del derecho penal a través de la política. Es decir, el uso político del derecho penal como instrumento de comunicación ante la incapacidad e impotencia para resolver el aumento de los conflictos sociales, de los nuevos riesgos y problemas.

Zaffaroni, Alagia y Slokar explican que *“La empresa criminalizante siempre está orientada por los empresarios morales, que participan en las dos etapas de la criminalización, pues sin un empresario moral las agencias políticas no sancionan una nueva ley penal, y tampoco las agencias secundarias comienzan a seleccionar a nuevas categorías de personas (...) la empresa moral acaba en un fenómeno comunicativo: no importa lo que se haga, sino cómo se lo comunica. El reclamo por la impunidad de los niños en la calle, de los usuarios de tóxicos, de los exhibicionistas, etc., no se resuelve nunca con su punición efectiva sino con urgencias punitivas que calman el reclamo en la comunicación, o que permiten que el tiempo les haga perder centralidad comunicativa”* (2000:8).

Esto es, se hace uso del recurso simbólico de utilización de leyes penales como respuesta y solución a esos problemas, vehiculizado a través de los medios de comunicación, pero en definitiva, reduciendo al derecho penal a una “caja vendedora de muchas ilusiones y pocas soluciones” (Erbeta, 2006:522).

### **3.3. Proyecciones a nivel político-criminal**

Siguiendo con el esquema de exposición propuesto por Erbeta en su trabajo ya citado, el autor plantea las siguientes proyecciones de la crisis del derecho penal a nivel político-criminal que pueden compartirse, y que son:

1. Una inflación legislativa sin precedentes. Señala que nunca ha habido tantas leyes y normas penales como las actualmente vigentes.

El derecho penal moderno evidencia un desarrollo cuantitativo que se manifiesta particularmente en la parte especial de los códigos penales. No hay código que en los últimos años no haya aumentado el catálogo de delitos, con nuevos tipos penales, nuevas leyes especiales y una fuerte agravación de las penas (Donna, 2008).

2. Expansión del novedoso fenómeno de administrativización o banalización del derecho penal, traducido en una realidad legislativa en que son pocas las leyes de cualquier naturaleza que no contengan una disposición penal, acentuado sobre todo con la aparición de bienes jurídicos supraindividuales (orden económico-social, ecosistema, medio ambiente, tránsito vehicular, etc.) que le permiten al derecho penal ocupar un lugar que antes no tenía y que lo alejan de la idea de descriminalización o despenalización.

3. Recurso a una defectuosa técnica legislativa, caracterizada por la formulación de tipos penales de inusitada extensión y marcada amplitud. Un modelo de configuración normativa de escasas referencias materiales y que acude a formulaciones típicas ampliatorias del campo de punición y de dudosa compatibilidad con exigencias como la de máxima taxatividad penal.

4. Desformalización del derecho penal material que se traduce en: *a.* una crisis de la legalidad, en tanto los tipos penales se convierten cada vez más en normas en blanco y también más alternas y subordinadas a otras ramas del derecho; *b.* una caída de la taxatividad de la figura penal y desaparición del hecho y su carácter ofensivo, a partir de la utilización de cláusulas generales y elementos indeterminados en los tipos; *c.* una relativización del principio de lesividad a través de una marcada tendencia hacia el incremento de los delitos de peligro abstracto y de tenencia; *d.* una propensión al crecimiento de la estandarización excesiva de deberes en el sentido de delitos culposos y de omisión.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Erbeta, al referirse a la “hiperactividad legislativa” que se ha venido incrementando en los últimos años, irónicamente expresa que: “Sin embargo, podría rescatarse, como rasgo positivo, el indudable valor pedagógico de las reformas, al permitir en el proceso de enseñanza-aprendizaje generar una fácil comprensión de los principios constitucionales, precisamente, por haberlos lesionado a todos” (2006:533).

5. Desformalización del proceso penal, dado por la apelación a medios de investigación encubiertos, escuchas íntimas, agentes encubiertos, testigos de identidad reservada, procesos abreviados, acuerdos procesales, etc. y su utilización como instrumento de lucha contra el delito.

#### **4. La nueva legislación en materia vial**

##### **4.1. Introducción**

Como se viene sosteniendo a lo largo del presente trabajo, en los tiempos que corren, el derecho penal está evidenciando una marcada expansión, a partir de la que se procura brindar una solución a aquellos conflictos sociales que se instalan en la agenda pública como los más importantes, aunque no necesariamente lo sean.

De esa forma, a través de la utilización del derecho penal -olvidando su carácter fragmentario y de *ultima ratio*- se avanza hacia una penalización de ciertas conductas que, en muchos casos, ni siquiera ponen en riesgo un determinado bien jurídico o se incorporan nuevos agravantes y escalas penales más severas con supuestas funciones preventivas. Lo que viene sucediendo con el tránsito vehicular, no solo a nivel nacional sino también en países como España, Alemania y Paraguay, entre otros, guarda una vinculación visible con este fenómeno.<sup>8</sup>

En estos casos, explica Buompadre (2017), los legisladores se empeñan en manejarse dentro de un movimiento circular en el que se interrelacionan tres factores que constituyen la causa determinante de esa circularización: 1) el hecho social (que genera una muchas veces justificada demanda de los ciudadanos reclamando mayor seguridad); 2) los medios de comunicación (que, en gran medida, son los verdaderos artífices de la magnificación de los hechos sociales, en particular, de los accidentes de tránsito, sobre cuya fenomenología han puesto el acento ubicándolos en el centro de una agenda mediática que se repite cotidianamente) y 3) la reforma penal (que es la solución a la que más rápidamente los legisladores suelen recurrir para calmar la demanda punitiva de la sociedad, aun cuando no vean o no perciban al fenómeno como un verdadero y grave problema social). La siniestralidad vial, entonces, es uno de esos hechos sociales que no están al margen de la señalada circularización.

Este autor, refiere que existen tres elementos que se retroalimentan y confluyen en el tránsito vehicular, de manera que la seguridad en la evitación de accidentes por la conducción de un vehículo automotor, es producto de su ineludible interrelación: 1) infraestructura vial (mal estado de calles en zonas urbanas, suburbanas y rutas o carreteras, ausencia de autopistas, de rotondas, de iluminación, deficiente señalización y marcación, semaforización insuficiente, ausencia de elementos tecnológicos, etc.); 2) vehículo (mal estado del automóvil, inobservancia de los reglamentos de tráfico); y 3)

---

<sup>8</sup> España: arts. 379, 381, 382 del Código Penal; Alemania: parágrafos 315 “b” y “c” del StGB; Paraguay: art. 217 del Código Penal.

conductor (“factor humano”, situación física y psíquica al momento del siniestro, edad, conocimiento y actitud o predisposición de respeto hacia las normas de tránsito, etc.).

Sin embargo, frente a la ocurrencia de un siniestro vial, la mirada pareciera estar dirigida principalmente hacia uno de estos factores: el conductor. De manera que el resto de los factores quedaría relegado a un segundo plano en la incidencia del resultado final, insistiéndose, a partir de esta posición, sobre la idea de que el derecho penal es la solución para acabar con las muertes y lesiones en los eventos de tránsito.

Al respecto, Ramón García Albero (2007), en consonancia con el desarrollo que venimos realizando -si bien en el marco del derecho español, pero cuyas reflexiones se corresponden plenamente con lo que sucede en nuestro país- analiza las causas de la emergencia del nuevo derecho penal de la seguridad vial a la luz del paradigma explicativo que ofrece el derecho penal del riesgo.

Para describir lo que está sucediendo con la nueva política criminal en materia de seguridad vial, observa que este tipo de siniestralidad ha conquistado un lugar preeminente en la agenda política y mediática. Sin embargo, advierte que este protagonismo no obedece necesariamente a un empeoramiento de la cuestión, sino más bien a un cambio en la actitud social y, como consecuencia, de los poderes públicos, hacia esta: el juicio moral sobre la conducta del infractor ha mutado sustancialmente.

Explica que siempre ha existido cierta comprensión o tolerancia hacia las lesiones de bienes producidas en el contexto de actividades socialmente útiles, cuando el sujeto ha ido más allá de la esfera de riesgo permitido, pero que, en el contexto de la sociedad del riesgo, el conductor pasó a ser percibido como una “fuente de peligro”: el conductor irresponsable pasó a ser considerado como un enemigo a combatir en pos de garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Este cambio de percepción, a criterio de García Albero y en una línea que compartimos, obedece, esencialmente, a los siguientes motivos:

1) Creciente intolerancia de la ciudadanía hacia los costos humanos y materiales que el tráfico masivo de las sociedades actuales provoca, que se traduce en un constante incremento de la demanda de seguridad -y de justicia-, propio de la sociedad del riesgo, instándose a que el derecho penal desarrolle una función preventiva frente al aumento exponencial de las amenazas a la seguridad provenientes de las decisiones adoptadas por los ciudadanos en uso de los múltiples avances técnicos, en el caso, los vehículos a motor, con una diferencia respecto de otros ámbitos de riesgo, como pueden ser las actividades industriales, ambientales, entre otras: en el fenómeno del tráfico, la fuente de peligro puede ser cualquier ciudadano, común y corriente, como dice García Albero, el ciudadano no es sólo paciente, sino también y fundamentalmente agente directo y principal de riesgo.

2) Los riesgos propios del tráfico rodado no son verdaderamente nuevos riesgos, pero sí es novedosa la llegada que este tipo de hechos tienen a la opinión pública. Los medios de comunicación, propios de esta era de la información, en la sociedad

globalizada, tienen la capacidad de poner al alcance de todos, en forma prácticamente inmediata y masiva, los distintos acontecimientos vinculados a siniestros viales, coadyuvando a la generación de una creciente sensación de vulnerabilidad de la ciudadanía frente a este tipo de hechos.

3) Como tercer factor, expone que la intervención del derecho penal es siempre políticamente funcional, dado que sirve para ocultar las responsabilidades e incapacidad de los poderes públicos para resolver los aspectos estructurales que están en la base de los problemas sociales. Pero, como decíamos, el conductor no es el único factor que juega un papel trascendente en estos casos, sino que hay otros dos que tienen similar o idéntica incidencia en un siniestro vial.

4) Un cuarto factor que considera que ha contribuido decisivamente a un cambio de representación simbólica del problema de la seguridad vial y a la creciente demanda de penalización -sino el más importante de todos- es la progresiva visibilidad de las víctimas de este tipo de hechos, a través de, por ejemplo, su agrupación en distintas asociaciones. De tal modo, los damnificados directa o indirectamente constituyen un grupo lo suficientemente relevante como para tener una marcada incidencia en los poderes públicos y en la toma de decisiones al respecto.

Ante ello, el derecho penal se presenta como un instrumento de efectos simbólicos muy útil para lograr la pacificación social que reclama una respuesta a sus autoridades. Esto de dos maneras: a través de la exigencia de nuevas leyes más duras y de resoluciones judiciales ejemplares.

Concluye esta reflexión García Albero, resumiendo que, cuando los factores mencionados emergen, al legislador penal no le queda más remedio que: a) levantar acta de defunción del modelo de tutela *ex post facto* de bienes jurídicos, y sustituirlo por un modelo de intervención *ex ante*, con una más o menos rigurosa selección de las normas preventivo cautelares cuya infracción se reputará delito con independencia del peligro concreto que hayan producido; b) limitar la discreción judicial mediante el uso de términos típicos bien definidos y delimitados, que permitan por lo demás aligerar los requerimientos de prueba para la imposición de la sanción y c) elevar a la categoría de delito la simple imprudencia, para evitar así la bagatelización de las muertes y lesiones en siniestros viales, primando así no sólo el desvalor de resultado frente al desvalor de acción, sino presumiendo que siempre que está en juego una vida o la integridad física, la infracción de la norma de cuidado, pese a ser leve, es grave, esto es: infracción penal grave, o sea, delito.

#### **4.2. Algunos datos estadísticos**

Para contextualizar y exponer un cuadro de situación más visible y claro de la cuestión de la que venimos hablando, es útil traer a colación algunas cifras oficiales.<sup>9</sup> Si bien los datos disponibles no fueron muchos, resultan relevantes porque son cercanos al dictado de las normas que serán analizadas en el presente trabajo.

Así, el Ministerio de Transporte de la Presidencia de la Nación Argentina, en los datos más actualizados a los que se pudo acceder a nivel nacional informa que, en el año 2016, en la Argentina hubo un total de 5.530 víctimas fatales.<sup>10</sup>

En el “Resumen Estadística 2008” la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Dirección Nacional de Observatorio Vial, relevó que en ese año se produjeron en Argentina 97.474 siniestros de tránsito con víctimas, entendiéndose por estos aquellos en los que una o varias personas resultaron muertas o heridas y se encontraba implicado al menos un vehículo en movimiento.<sup>11</sup>

El seguimiento arrojó una cifra total de 7.552 personas fallecidas, que representaba un incremento de un 1,52% respecto del año 2007. De la totalidad de las víctimas la distribución porcentual arrojó un 92,65% de lesionados y un 7,35% de fallecidos.

CONCEPTO	2007	2008
Siniestros de tránsito con víctimas	73.445	97.474
Muertos en el lugar del siniestro	4.175	4.222
Muertos totales	7.439	7.552
Heridos leves	80.753	83.250
Heridos graves	9.888	11.954

Recuperado de: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>

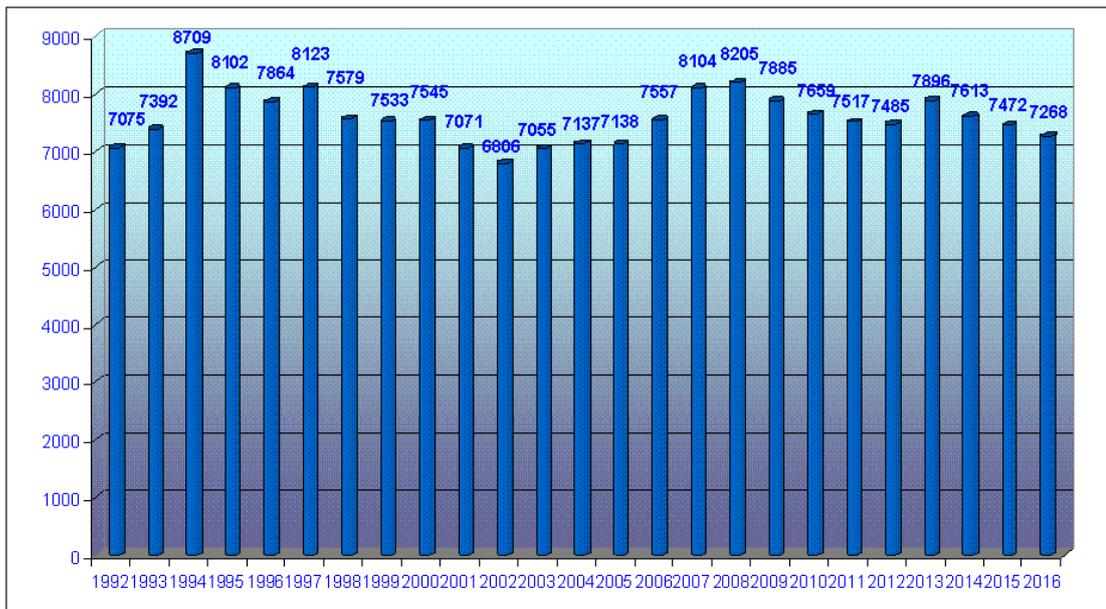
Por otro lado, la conocida ONG de Argentina, Luchemos por la Vida, expuso la Tabla de muertos anuales en accidentes de tránsito en Argentina entre 1992 y 2016:<sup>12</sup>

<sup>9</sup> En efecto, Buompadre (2017) destaca que si en algo se ha caracterizado la Argentina en estos últimos años es, precisamente, en la falta de estadísticas oficiales que permitan conocer con cierta dosis de certeza los índices de siniestralidad vial y de picadas ilegales en todo el territorio nacional.

<sup>10</sup> En el *Informe estadístico víctimas fatales por siniestros viales en Argentina 2016*, elaborado por el Ministerio de Transporte de la Nación. Este informe fue elaborado en base a la información recolectada por la Dirección Nacional de Observatorio Vial (DNOV) de acuerdo a la información reportada por los concentradores de datos oficiales de cada jurisdicción.

<sup>11</sup> Disponible en <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>

<sup>12</sup> Disponible en [www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-en-los-ultimos-23-anos](http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-en-los-ultimos-23-anos)



Recuperado de: [www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-en-los-ultimos-23-anos](http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-en-los-ultimos-23-anos)

En un relevamiento posterior, informó que el número de víctimas fatales en el año 2017 ascendía a 7.213, cifras provisionarias al 11/01/2018.

Las estadísticas reseñadas, ponen de manifiesto que la cifra de muertos en Argentina está en un nivel de inmovilidad desde hace aproximadamente 25 años.

#### **4.3. Antecedentes normativos**

La última reforma del código penal introducida por la ley 27.347 es un fiel reflejo de lo que ha venido sucediendo en los últimos años en materia de seguridad vial, que termina de acentuar la inflación legislativa en esta cuestión.

Sin embargo, no estamos ante un fenómeno nuevo. La primera modificación al digesto punitivo tuvo lugar mediante la ley 25.189 (sancionada el 29 de septiembre de 1999 - promulgada el 26 de octubre de 1999), a través de la cual se agregó un segundo párrafo a los artículos 84 y 94, incrementando la pena cuando el hecho hubiera sido ocasionado por la conducción de un automotor.

Quedaron redactados de la siguiente manera:

Artículo 84: Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que, por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte.

El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

Artículo 94: Se impondrá prisión de un mes a tres años o multa de mil a quince mil pesos e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Si las lesiones fueran de las descritas en los artículos 90 ó 91 y concurriera alguna de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del artículo 84, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo, será de seis meses o multa de tres mil pesos e inhabilitación especial por dieciocho meses.

Años después, la ley 26.362 (sancionada el 26 de marzo de 2008 y promulgada el 15 de abril de 2008), sustituyó la denominación del Capítulo II del Título VII del Libro Segundo del Código Penal “Delitos contra los medios de transporte y de comunicación”, por la de “Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación”, e introdujo el art. 193 bis por el que se tipificó el delito conocido como “picadas ilegales”, así como la organización y promoción de este tipo de pruebas automovilísticas, materia que, hasta ese momento estaba reservada a la esfera contravencional.

El nuevo artículo dice:

Artículo 193 bis: Será reprimido con prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.

Por último, la reciente reforma de la ley 27.347 (sancionada el 22 de diciembre de 2016, B.O. 06/01/2017), en lo que aquí interesa destacar, modificó los artículos 84 y 94, particularmente en el ámbito de la pena, aumentando la escala en su mínimo; el art. 193 bis, en lo que hace al objeto de la acción delictiva -vehículo con motor- e incorporó los artículos 84 bis y 94 bis, que establecen un catálogo de conductas que, de verificarse en un hecho vinculado con la conducción de un vehículo con motor, elevan la escala penal.

Artículo 84: Será reprimido con prisión de uno (1) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que, por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo causare a otro la muerte.

El mínimo de la pena se elevará a dos (2) años si fueren más de una las víctimas fatales.

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 incurriere 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 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.

Artículo 94: Se impondrá prisión de un (1) mes a tres (3) años o multa de mil (1.000) a quince mil (15.000) pesos e inhabilitación especial por uno (1) a cuatro (4) años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Si las lesiones fueren de las descritas en los artículos 90 o 91 y fueren más de una las víctimas lesionadas, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo, será de seis (6) meses o multa de tres mil (3.000) pesos e inhabilitación especial por dieciocho (18) meses.

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 fueren 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 si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del

semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas.

Artículo 193 bis: Será reprimido con prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo con motor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo con motor de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.

Seguidamente, se profundizará en el análisis de estas últimas dos reformas al Código Penal.

#### **4.4. Debates parlamentarios**

Sin entrar en el derrotero parlamentario propiamente dicho, es decir, el trámite de los proyectos de las leyes 26.632 y 27.347 en ambas Cámaras del Congreso, se pretende rescatar de los debates legislativos las principales posturas que se expusieron y las reflexiones sobre estas. La idea es desentrañar cuáles fueron los motivos que justificaron la sanción de estas leyes y qué funciones fue llamado a cumplir el derecho penal a través de su dictado y si se corresponden con aquellas conceptualizaciones que describiéramos como características de la nueva sociedad de riesgos.

A continuación, se transcriben los fragmentos que se consideran más relevantes de la discusión, y si bien, acaso, su reproducción puede resultar un tanto extensa, se considera que resulta sumamente útil para visibilizar los objetivos señalados.

#### **Ley 26.362**

En este caso, cabe aclarar que los proyectos de ley ingresados para ser tratados por el Congreso fueron, en general, distintos a la figura que fue finalmente sancionada como art. 193 bis del Código Penal. Seguidamente se resumen los proyectos mencionados y sus fundamentos:

#### **Proyecto Diputados Carmona, Irrazábal y Roquel:**

Este proyecto, proponía la modificación de la denominación del Capítulo II del Título VII del Libro Segundo del Código Penal por la de “Delitos contra la seguridad del tráfico y de los medios de transporte y de comunicación” -que fue receptada en forma casi textual por la nueva ley- y también introducía una serie de figuras de peligro, vinculadas a la circulación de vehículos sin estar en condiciones de tener su pleno

dominio, por distintas razones, como la ingesta de bebidas alcohólicas o estupefacientes, participación en una prueba de velocidad, entre otras; a la conducción temeraria y que pusiera en peligro la vida o la integridad física de las personas; y a la alteración de la seguridad del tráfico vehicular, creando una situación de peligro común.

Los fundamentos de este proyecto -en su transcripción textual-, principalmente, fueron:

1. La gran cantidad de accidentes de tránsito que causa la muerte y lesiones de personas ha provocado en la sociedad un justo reclamo a las autoridades para que adopten las medidas necesarias en aras de reducir al mínimo el riesgo que provoca el tránsito vehicular. El Poder Legislativo, como parte de uno de los tres poderes del Estado, no puede permanecer indiferente ante esta exigencia legítima de la ciudadanía. Sin embargo, somos plenamente conscientes de que el problema de la inseguridad en el tránsito vehicular **no es algo que pueda resolverse mágicamente con el simple recurso de incrementar las penas** actualmente previstas en el Código Penal argentino para el homicidio culposo (artículo 84 del Código Penal) y las lesiones culposas (artículo 94 del Código Penal). Prueba de ello es la **escasa incidencia que ha tenido la última reforma legislativa** de tales artículos (ley 25.189 del Boletín Oficial del 28/10/99)... Cuando ya ha transcurrido más de cinco años de la entrada en vigencia de esta reforma, se puede percibir que **el número de muertes y lesiones no sólo no ha disminuido, sino que incluso ha aumentado**: aproximadamente 70.000 muertes y 120.000 heridos por año.

2. Y es que **el problema de la inseguridad en el tráfico es consecuencia de una pluralidad de factores** que convergen de manera determinante en su producción, por lo que la pretensión de solucionarlo con el simple recurso de modificar las escalas penales para tales delitos tornándolas más severas, no sólo es inconducente para el logro de tal objetivo sino engañosamente tranquilizadora. A esto es a lo que la ciencia penal y criminológica denomina **“función simbólica del derecho penal”**. Se le hace cumplir al derecho penal la función de tranquilizar a la opinión pública transmitiendo la idea de que con la intervención del sistema penal los problemas desaparecerán o disminuirán, cuando nada de esto es así, por el ya señalado carácter plurifactorial de las causas que inciden en la producción de tales hechos.

3. **De nada valdrá una reforma legislativa si no se modifican las verdaderas causas de la inseguridad en el tránsito vial**: insuficiente semaforización, deficiente control en rutas y caminos, falta de supervisión en las condiciones de transitabilidad de los vehículos, insuficiente control en el cumplimiento del tiempo de descanso que deben tener los choferes de larga distancia entre los sucesivos viajes que realizan, carencia de la adecuada exigencia en los estándares cuyo cumplimiento habilita la obtención de autorización para conducir; falta de conservación y de adecuada señalización en las rutas; insuficiente educación vial, entre tantas otras.

4. A todo esto hay que agregar que **las deficiencias que frecuentemente se atribuyen a nuestro derecho positivo, muchas veces son el producto de discutibles interpretaciones jurisprudenciales y no de defectos legales.** A título de mera ejemplificación, cabe destacar en tal sentido que nuestra ley no impone el carácter condicional de la condena para toda condena de hasta tres años de prisión...

5. Ahora bien, hechas estas aclaraciones, consideramos que hay un ámbito que puede -y debe- ser objeto de criminalización, en aras de una mayor protección de bienes jurídicos esenciales como la vida o la integridad física, mediante la tipificación de comportamientos que impliquen un peligro concreto para tales bienes e incluso penalizando acciones que frecuentemente constituyen un alto riesgo de producción de resultados lesivos (delitos de peligro abstracto) aunque en el caso concreto tales bienes no hayan corrido un efectivo peligro de lesión. En legislaciones como la española... entre otras, acciones de esta naturaleza están tipificadas como delictivas.

6. Si bien muchos de estos comportamientos integran el catálogo de los códigos contravencionales de las distintas provincias de nuestro país, las ventajas de su incorporación al Código Penal son considerables y son las que nos determinan a presentar el presente proyecto de ley. Así, cabe destacar que la expresa previsión en el Código Penal favorece la uniformidad en la respuesta punitiva...

7. En efecto, la propuesta que presentamos contempla la penalización de acciones que afectan a la seguridad del tránsito vehicular generando situaciones de peligro común para la vida o integridad de las personas. **La criminalización de estos comportamientos permite la intervención del derecho penal en momentos anteriores a la lesión de los bienes jurídicos, vida e integridad personal en reemplazo de la desaconsejable política criminal orientada al sistemático incremento de pena cuando ya se han lesionado irremediabilmente tales bienes...** (el resaltado me pertenece).

#### Proyecto Diputada Spatola:

Proponía incluir dentro del Título VII del Libro Segundo del Código Penal el Capítulo II bis "Delitos de tránsito", y propiciaba la tipificación de la participación y organización de "picadas" con automotores en la vía pública, la conducción con exceso de velocidad, la fuga luego de la participación en un accidente, la conducción sin habilitación, entre otras conductas.

Así, argumentaba que:

13. La crisis de seguridad vial en la Argentina es verdaderamente dramática y crece cada día. Los accidentes automovilísticos por imprudencia, impericia, falta de educación vial, o la mera actitud desidiosa hacia la vida propia y ajena, que implica manejar en ciertas condiciones, termina generando anualmente más muertes por accidentes de tránsito que los infartos, el cáncer o el delito. Esto deja traslucir no sólo la **inoperancia de las campañas de seguridad vial, sino además una evidente carencia**

**en la amenaza coercitiva del Estado** respecto a la eventual comisión de hechos de tránsito que, por su naturaleza, pongan en peligro la vida o la salud de la población. Las multas a infractores no reflejan, en la mayoría de los casos, el grado potencial de daño que pueden causar determinadas conductas al volante, y por otra parte las multas resultan muy difíciles de ejecutar... (el resaltado me pertenece).

23. ...el Código Penal puede funcionar -así ocurre en otras partes del mundo- como un instrumento de prevención de hechos más gravosos; ello, siempre que consideremos -como quien habla- que la prevención es el pilar fundamental de una política de seguridad. Para los que abogamos por eso, muchas veces la represión de determinados delitos, así como también el temor a ser aprehendido por el sistema penal, resulta en sí misma la herramienta mejor diseñada para evitar hechos de mayor criminalidad y, en consecuencia, de mayor reproche social.

En el Senado, en la discusión en torno al art. 193 bis del Código Penal que finalmente fue sancionado, en lo que interesa destacar, se dijo:

Senador Petcoff Naidenoff:

56. En segundo lugar, tenemos la cuestión de la contravención. No se trata de un delito sino de una simple contravención... **no podemos, con absoluta liviandad, dejar las puertas abiertas para introducir tipos penales y que determinadas contravenciones, como en el caso de las “picadas”, pasen a ser delitos.** Porque puede ocurrir que de la misma forma que la “picada” pasa a ser delito, siendo una contravención que está legislada en la Ley de Tránsito, en el Código Contravencional de la ciudad de Buenos Aires y en los Códigos Contravencionales de las provincias, el día de mañana cruzar un semáforo en rojo o conducir en estado de embriaguez pueden pasar a ser delitos, cuando en realidad también son contravenciones (el resaltado es propio).

59. ...si queremos tutelar el bien jurídico vida e integridad física de las personas, no podemos incorporar esto en los delitos contra la seguridad en el tránsito sino en el capítulo de los delitos contra la vida e integridad física de las personas...

60. ...al receptor dentro del título de la seguridad pública el bien jurídico que se protege, que es la seguridad en el tránsito, nosotros dejamos las puertas abiertas para que futuras contravenciones puedan tipificarse como delitos...

Breve análisis:

El texto de los proyectos de ley, en términos generales, consistía en la incorporación de figuras de peligro -de naturaleza contravencional- como delitos contra la seguridad del tránsito (conducción sin estar en condiciones de tener el pleno dominio del vehículo por ingesta de alcohol, estupefacientes u otras sustancias enajenantes, agotamiento o cansancio, por desperfectos en el vehículo, exceso de velocidad, entre otras).

La discusión parlamentaria, entonces, giró en torno a tipicidades que no fueron finalmente sancionadas, por lo que pareciera no quedar del todo claro cuál habría sido el fundamento principal de la incorporación del art. 193 bis al Código Penal.

En este sentido, se reconoció que, tal vez pretendiendo justificar la incorporación de numerosas figuras de peligro abstracto, la solución al problema vial existente no podía resolverse con el solo incremento de las penas, especialmente si se tenía en cuenta el fracaso de la ley anterior 25.189 que no había arrojado los resultados esperados sino lo contrario -las víctimas aumentaron-; amparándose, a su vez, en la función preventiva del derecho penal, olvidando su naturaleza fragmentaria y de *ultima ratio*.

Asimismo, con la tipificación de aquellos comportamientos que afectaban a la seguridad del tránsito vehicular generando situaciones de peligro común para la vida o integridad de las personas -o que se consideraban peligrosos *per se*- se procuraba lograr la intervención del derecho penal en momentos anteriores a la lesión de los bienes jurídicos vida e integridad personal, en vez de recurrirse a la *“desaconsejable política criminal orientada al sistemático incremento de pena cuando ya se han lesionado irremediablemente tales bienes”*, como paradigmáticamente termina sucediendo con la sanción de la nueva ley 27.347, que establece esta serie de conductas como agravantes, como seguidamente se verá.

Por otro lado, se puso de relieve que la inseguridad en el tránsito vial era producto de una pluralidad de factores, asumiéndose también que era inútil una reforma legislativa si no se atacaban las verdaderas causas del problema, como la inadecuada infraestructura, controles insuficientes, deficiente educación vial, entre muchas otras.

Sin embargo y pese a este reconocimiento, se fue adelante con la ley, decisión que deja traslucir, por un lado, que la razón esencial de la reforma habría sido el reclamo social hacia el poder estatal exigiendo respuestas en ese sentido y, por otro lado, la incapacidad real del derecho penal como solución eficaz a dicha cuestión. Era lo mismo una propuesta de solución que otra, pero había que dictar una ley para atender a la demanda de la sociedad.

### **Ley 27.347**

A continuación, se resumen algunos de los proyectos de los senadores y sus fundamentos, que culminaron en la sanción de la actual ley 27.347. En general, de las distintas posiciones, se puede decir que unos proponían agravar, ante determinadas circunstancias como el consumo de alcohol o exceso de velocidad, entre otras, los delitos de homicidio y lesiones culposos cometidos por la conducción de un vehículo con motor, como finalmente se decidió, y otros también propiciaban la incorporación de conductas de naturaleza contravencional que afectaban la seguridad del tránsito como delitos de peligro.

Entre estos proyectos y sus fundamentos, podemos destacar, por ser los que mejor representan, a criterio de la autora, los argumentos que motivaron esta ley, los siguientes:

Proyecto Michetti:

Si la razón última de la sanción penal es que se pena para que no se delinca, la escala represiva del homicidio y las lesiones culposas, pese a la elevación del monto de pena conminado para el art. 84 del Código Penal, según la reforma introducida por la Ley 25.189, no parece haber obrado como disuasoria de incurrir en tal conducta típica, atento la divulgación de estadísticas confiables, que dan cuenta de alrededor de 8 mil muertos al año como consecuencia de siniestros viales en la Argentina. Peor aún, la siniestralidad vial representa la primera causa de muerte entre menores de treinta años en nuestro país.

Es que, en la práctica judicial y por apego estricto a la ley, queda demostrado que las condenas efectivas, por homicidios y lesiones culposas conduciendo automotores, pueden reputarse excepcionalísimas...

La comprensible indignación social ante esta pandemia se agrava cuando es testigo a diario que, **en la abstracción legal, se mide con el mismo rasero al conductor que genera daño a la vida o a la salud de otros en el marco de circunstancias desgraciadas y efectivamente accidentales, y al victimario que generó el siniestro por conducir con sus aptitudes alteradas por la ingesta de alcohol o el consumo de sustancias estupefacientes.**

Hasta el momento, el único recurso de los magistrados para intentar penar con mayor severidad a quienes incurrieron en conductas como la anteriormente señalada, fue echar mano de la construcción del llamado “**dolo eventual**”, incompatible en la dogmática penal argentina con los tipos culposos...

El presente intento, luego del primer avance configurado por la Ley 25189, pivotea sobre la represión del homicidio culposo y las lesiones culposas, cuando el agente actúa voluntariamente bajo los efectos del alcohol o los estupefacientes o conduce con un exceso gravísimo de velocidad. En estos casos, **no es posible hablar de accidente**, ya que este término remite a hechos fortuitos, eventuales, fuera de toda previsión y por lo tanto inevitables. Por el contrario, si un conductor consume alcohol o drogas, o supera aberrantemente la velocidad máxima, necesariamente estamos fuera de dicha definición, ya que como sostiene la Organización Mundial de la Salud, si un hecho se puede evitar no es un accidente.

A tal fin se postula una adecuación de las penas e inhabilitaciones, en escalas intermedias, pero que admitimos severas, entre las actuales de las figuras culposas y los tipos de homicidio simple y lesiones graves y gravísimas, sin retorcer ni desmembrar la sistemática del Código Penal...

Intentamos con el proyecto de ley, una aplicación práctica de la ley penal, ajustada a la realidad y **alejada de la discrecionalidad judicial**, manteniendo la tradición jurídica argentina, con su división en dolo y culpa, evitando la elección por los jueces entre la culpa y una construcción ficticia como el llamado dolo eventual, opción esta inexistente en el derecho penal argentino...

La rigurosidad del derecho penal, de estricta base constitucional, exige legislar para evitar intuiciones judiciales o decisiones basadas en sentimientos de justicia. El convencimiento de que la introducción de una calificante objetiva, abarcaría la amplia mayoría de los casos en los cuales la repulsión social frente a conductas culposas de enorme resultado dañoso, terminando con la arbitrariedad de dejar casos iguales sometidos a respuestas jurisdiccionales diferentes, motiva también nuestra presentación (el resaltado es propio).

#### Proyecto Irrazábal:

En el estudio de los proyectos que fueron presentados ante esta H. Cámara y que obtuvieron media sanción (S-3654/10) los expertos que concurrieron a las distintas reuniones de comisión nos hicieron reflexionar sobre lo siguiente: ¿son “accidentes”? Cuando una persona se coloca en situación de provocar un accidente y este sucede -el siniestro ocurre-, no podemos decir que es un accidente: aquello que es evitable no es un accidente. Y si bien el Derecho Penal no es condición suficiente para cambiar la realidad, porque hay que profundizar mucho en lo que es educación vial, creemos que sí es una intervención necesaria cuando, deliberadamente o por temeridad, una persona se comporta con desprecio por la vida, por la integridad física o por los bienes de terceros. Entonces, ¿qué buscamos con este proyecto? En primer lugar, reafirmar ante la sociedad la plena vigencia de las normas esenciales que protegen estos bienes jurídicos que han sido despreciados por el conductor imprudente...

#### Proyecto Guastavino:

La conducción imprudente de vehículos automotores se ha transformado en la principal causa de muertes violentas y heridos de los últimos veinte años...

Resulta a todas luces evidente que tanto las campañas de concientización y prevención como las herramientas normativas y su utilización por parte de los operadores judiciales han sido inadecuadas e insuficientes...

El 29 de septiembre de ese año, el Honorable Congreso de la Nación sancionó la Ley N° 25.189 que introdujo el texto actual de los artículos 84 y 94 del Código Penal...

Esta modificación al Código Penal no estuvo exenta de polémica. Poco tiempo antes, la sociedad argentina se había visto sacudida por un terrible accidente de tránsito que le costó la vida a una joven mujer y su pequeña hija. El 30 de agosto de 1999 Sebastián Cabello impactó su auto a gran velocidad contra el que viajaban las víctimas, provocándoles la muerte.

En ese momento, el debate giró en torno a si la conducta en la que había incurrido Cabello encuadraba en la culpa con representación o el dolo eventual. Esta discusión tenía el sentido de definir cuál podría ser la pena en expectativa ¿la pena en expectativa tendría un máximo de tres (3) o de veinticinco (25) años de prisión? lo cual no era una discusión menor.

Si bien el Tribunal Oral en lo Criminal N° 30 condenó a Cabello a doce (12) años de prisión, entendiendo que la conducta era propia del dolo eventual, la Cámara de Casación Penal redujo la pena a tres (3) años, el máximo previsto para el homicidio culposo, sentencia que luego fue confirmada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Esta situación dejó en evidencia una problemática que hoy en día sigue muy vigente en la justicia, y es cuál debería ser la pena y el criterio que debe evaluar el juez al momento de determinados hechos.

El antecedente reavivó las controversias doctrinarias entre el dolo eventual y la culpa con representación, por un lado, y la discusión social sobre la pena que merece quien mata o lesiona en un accidente de tránsito, por otro.

Posteriormente, la atención se posó en las conductas peligrosas de los conductores de vehículos que son previas a la producción del accidente de tránsito.

En el año 2008 se sancionó la Ley 26.362 que creó el tipo penal doloso de peligro del artículo 193 bis, comúnmente conocido como la penalización de las "picadas". Se transformó, entonces, una contravención en delito, buscando nuevamente la respuesta a este flagelo en la incorporación de figuras extrañas a la sistemática del Código Penal.

Sin embargo, las modificaciones reseñadas no han tenido los resultados esperados. Día a día, ante un nuevo accidente de tránsito que por su espectacularidad o lamentables consecuencias se ve reflejado en los medios de comunicación y en las redes sociales, renace el debate acerca del reproche penal que correspondería aplicarse.

#### Breve análisis:

Irisarri (2017) resume el debate parlamentario de la ley 27.347 como vago y carente de tecnicismos jurídicos, relevando los testimonios de los distintos senadores que, en su gran mayoría, se manifestaron en contra del proyecto finalmente sancionado porque evidenciaba diversos problemas de técnica legislativa pero que, ante la necesidad del reclamo de la sociedad y las organizaciones de víctimas y de evitar una nueva postergación del debate parlamentario, con diversos proyectos que se habían caído con anterioridad, finalmente terminaron aprobando "por descarte".

En este mismo sentido, explica Buompadre (2017) que distintos episodios de siniestralidad vial, a los que se le sumaron ciertas decisiones judiciales a favor de la libertad de conductores imputados por delitos cometidos por la conducción de un

automotor y los insistentes reclamos de Asociaciones Civiles en incorporar al Código Penal los llamados delitos de tráfico, fueron, en gran medida, los factores que obraron de disparador de la ley 27.347.

Dicha reforma, deja en evidencia un derecho penal de efecto simbólico, llamado una vez más a cumplir la función de calmar el ánimo social en busca de respuestas por parte de sus legisladores, para acabar con las muertes y lesiones en accidentes de tránsito y sancionar de manera ejemplar a los conductores que los causan, ante la ausencia de respuestas frente a problemas estructurales.

Además, se insiste con la idea de agravar las escalas penales, como forma disuasoria de incurrir en tales conductas típicas, olvidando que los delitos culposos no responden a esa lógica toda vez que no hay intención de delinquir, por lo que la norma nunca podría operar como un contramotivador en ese sentido.

Ahora bien, al margen del sentido político de la reforma, se observa -también con indudable vinculación a ello- que la intención de los legisladores fue, además, buscar una expresa solución legal, que se ocupara de ciertos hechos graves que, en la generalidad de los delitos culposos, no se consideraban resueltos por la figura del homicidio culposo o lesiones culposas agravadas por la conducción de un vehículo automotor, aunque tampoco llegaban a configurar un evento doloso, dando lugar a resoluciones judiciales dispares.

La idea era hacer patente, en el texto legal, la diferencia entre los considerados accidentes viales “propriadamente dichos”, por ser hechos fortuitos, eventuales, fuera de toda previsión, de aquellos en los que se estimaba que había una suerte de intervención consciente del conductor que terminaba operando como factor desencadenante del hecho, como podía ser el consumo de alcohol o estupefacientes o el exceso de velocidad.

Estas nuevas agravantes que se terminaron incorporando, procuraban limitar la “discrecionalidad judicial” en la resolución de estos casos y evitar el recurso a la figura del “dolo eventual”, como solución intermedia entre los tipos culposos y dolosos propriadamente dichos, estableciendo como correlato severas escalas penales intermedias. Esta suerte de catálogo de conductas acotaría el margen de decisión de los magistrados.

Al respecto, cabe traer a colación las palabras de Zaffaroni: *“En esta coyuntura los políticos optan por montarse sobre el aparato autista y sancionar leyes penales y procesales autoritarias y violatorias de principios y garantías constitucionales, prever penas desproporcionadas o que no pueden cumplirse porque exceden la vida humana, reiterar tipificaciones y agravantes en marañas antojadizas, sancionar actos preparatorios, desarticular códigos penales, sancionar leyes penales inexplicables por presiones extranjeras, ceder a las burocracias internacionales que buscan mostrar eficacia, introducir instituciones inquisitorias, regular la prisión preventiva como pena y, en definitiva, desconcertar a los tribunales mediante la moderna legislación penal cool...”* (2009:77).

Esta nueva ley, en definitiva, ante el fracaso de las reformas anteriores, y asumiendo su posible inoperancia, es llamada a cumplir las funciones que sus antecesoras no han podido lograr.

Descrito sucintamente el proceso legislativo que culminó con las leyes 26.362 y 27.347, a continuación, se profundizará sobre su texto legal.

#### **4.5. Análisis normativo**

##### **Ley 26.362**

La incorporación del art. 193 bis mediante la reforma introducida por la ley 26.632 (luego modificado por ley 27.347) en el Código Penal fue novedosa pues las conductas típicas allí establecidas no existían en los proyectos de reforma anteriores, si bien algunas de estas ya se encontraban contempladas en los ordenamientos contravencionales (D'Alessio-Divito, 2009).

En esta norma se tipifican las acciones de crear una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas a través de la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo con motor<sup>13</sup> sin contar con la autorización legal para ello (primera parte), la de organizar o promocionar dicha prueba (segunda parte) y la de posibilitarla, entregando a un tercero un vehículo sabiendo que va a ser utilizado para ese fin (última parte), como formas de atentar contra la seguridad pública, dentro del Capítulo de los “Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación”, denominación esta modificada por la citada ley 26.632.

En este apartado, se desarrollarán los aspectos más relevantes y controvertidos de la norma, a criterio de quien escribe. La idea no será adentrarnos en profundidad en la estructura típica del delito en cuestión, sino que el análisis se centrará, en consonancia con los objetivos propuestos en este trabajo, en aquellos aspectos que posibiliten estudiar el sentido y finalidad de la creación de esta figura, así como también efectuar una crítica al respecto.

##### **Antecedentes legislativos. Derecho comparado**

La doctrina, en general, coincide en señalar que el antecedente de este artículo puede encontrarse en la Ley Orgánica 15/2007 española, del 30 de noviembre de 2007, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal en materia de seguridad vial.

Esta ley incorporaba los siguientes tipos penales dentro del Capítulo “De los delitos contra la Seguridad Vial”: 1. Conducción a velocidad notoriamente excesiva o bajo la influencia de alcohol o drogas (art. 379), 2. Conducción temeraria (art. 380), 3. Conducción temeraria agravada (art. 381), 4. Norma concursal ante la ocurrencia de

---

<sup>13</sup> Texto según ley 27.347, que modificó el artículo, cuya redacción anterior se refería a “vehículo automotor”.

resultado lesivo constitutivo de delito (art. 382), 5. Delito Autónomo de Desobediencia ante la negativa del conductor de someterse a pruebas de alcoholemia y drogas (art. 383), 6. Conducción estando inhabilitado para ello (art. 384), 7. Creación de riesgo para la circulación (art. 385).

Nuestra ley 26.362, de la variedad de tipos penales previstos en esa norma, sólo recepto uno de ellos, el de la denominada "Conducción temeraria" contemplado en el art. 380, apartado 1, que dice: *"El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años"*, en el art. 193 bis del Código Penal, adaptándolo al ámbito local para sancionar las denominadas "picadas ilegales".

#### Bien jurídico protegido

La creación de una situación de peligro para la vida o integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o destreza con un vehículo con motor sin autorización, es considerada un delito contra la seguridad pública, más precisamente, un delito que, juntamente con los otros previstos en el Capítulo, afectan o ponen en riesgo la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación.

Esto quiere decir que la seguridad del tránsito no constituye un bien jurídico autónomo, sino que forma parte de la seguridad pública, que es el bien jurídico general (Conti, 2008; Tazza, 2008).<sup>14</sup> Se trata de un bien jurídico colectivo, de titularidad indiferenciada, es decir, con un sujeto pasivo indeterminado.

Parte de la doctrina ha criticado la inclusión de esta figura en el Capítulo II del Título VII -que antes de la reforma legisla sobre aquellas conductas que atentaran "contra la seguridad de los medios de transporte y de comunicación"-, por considerar que no guarda relación con el resto de los tipos allí contemplados, toda vez que estos últimos constituyen atentados "contra" la seguridad de los medios de transporte y de comunicación, en la medida en que su puesta en peligro genera por sí misma un riesgo para las cosas o personas transportadas o que se desplazan en ellos, y no son atentados "con" los medios de transporte, como sucede en el caso del art. 193 bis (Tazza, 2008; D'Alessio-Divito, 2009).

En este último caso, observa Tazza, que la ilicitud no consiste en atentar contra un medio de transporte, sino en poner en riesgo la vida o la integridad física de las personas, "con" un medio de aquellas características (vehículo con motor). De manera que se trataría de una figura penal construida sobre la base de un peligro que genera el uso de un medio de locomoción particular.

---

<sup>14</sup> En contra Buompadre y Benítez, quienes consideran que es un bien jurídico autónomo (citados por D'Alessio-Divito, 2009:930).

Es así que este autor opina que el legislador debió ampliar en cierto modo la naturaleza del bien jurídico a tutelar, modificando el nombre del capítulo, que pasó a llamarse "Delitos contra la seguridad del tránsito y los medios de transporte y comunicación", para justificar la inclusión de esta norma.<sup>15</sup>

Sin embargo, apunta que, en rigor, no se trataría de un delito que atenta estrictamente "contra la seguridad del tránsito", sino que lo que se intenta proteger con esta conducta punible es la "vida o la integridad física de las personas", a través de la sanción de la conducción temeraria de un vehículo con motor en determinadas circunstancias, de manera que para que pueda darse este tipo penal es necesario verificar la existencia de un peligro genérico para la vida o la integridad física de las personas, tomada como una colectividad de individuos en forma indeterminada. Sólo así entiende se puede compatibilizar esta norma con la idea central que rige en los delitos contra la seguridad común.

Explica que tampoco nada dice el art. 193 bis sobre si el hecho riesgoso produce un resultado material, esto es, si como consecuencia de la competencia de velocidad o de destreza, se ocasionan lesiones o la muerte de una persona, situación que generaba dudas en la redacción anterior a la reforma de la ley 27.347, que resuelve esta cuestión y lo establece como agravante en los arts. 84 bis y 94 bis. No obstante, ello no está exento de críticas al tratarse de la remisión a una figura dolosa como agravante de una culposa.<sup>16</sup>

Además, critica Tazza la técnica legislativa empleada, a partir de la ubicación de este artículo 193 bis, que es de peligro concreto, a continuación del 193 del Código

---

<sup>15</sup> En contra Conti (2008), que entiende que no existía ninguna necesidad de que el legislador modificara la denominación del Capítulo, por cuanto cualquier aspecto de la seguridad, como derecho difuso, forma parte de la "seguridad pública".

<sup>16</sup> Al respecto, señalaba Conti, al momento de comentar esta norma antes de la reforma de la ley 27.347, que si estamos ante un obrar atribuible sólo a título doloso, teniendo en cuenta que los bienes jurídicos que -en forma mediata- se intentan proteger son la vida y la integridad física de las personas, la afectación a cualquiera de ellos (causando la muerte o la lesión de alguna persona mediante cualquiera de estas actividades) también debía imputarse a título doloso. Explicaba que, de darse esta situación, no se verificaba un delito de peligro (el del art. 193 bis) agravado por la producción de un resultado (muerte o lesiones), sino que eran resultados -producto del obrar humano- que se producían en momentos diferentes, por lo que no podía verificarse en el caso un concurso de delitos. Así, sostenía que "*Quien conduzca un vehículo automotor en el marco de una prueba ilegal de velocidad o destreza, cuando la misma crease una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, responderá como autor del delito previsto por la disposición legal comentada (CP., 193 bis); mientras que, si en dicho contexto se causa (obviamente, producto de atropellamiento) la muerte o la lesión de alguna persona, responderá el conductor como autor del delito doloso a que diere lugar el resultado provocado (homicidio o lesiones). Por su parte, los organizadores, promotores y/o facilitadores (con el alcance antes explicado), acaecido cualquiera de los resultados mencionados, deberán responder como partícipes primarios o necesarios del delito de que se trate*" (Conti, 2008). La participación, desde el aspecto subjetivo, seguiría la suerte del principal, ya que no puede existir participación imprudente en el delito doloso de otro, ni viceversa. Tazza (2008) entendía que, de producirse el resultado, se daba un concurso de hechos delictivos con aquellas formas punitivas que contemplan tales resultados, en el caso, las lesiones leves, graves o gravísimas (arts. 89 a 91 del Código Penal) o el homicidio doloso (arts. 79 y sgtes. del texto punitivo), o culposo (art. 84, primero o segundo párrafo Código Penal). Juan José Ávila también consideraba más razonable sostener que la concurrencia entre la prueba de conducción prohibida y las lesiones (aun leves) o el homicidio se debía regir por el art. 55 del Código Penal.

Penal (arrojar cuerpos contundentes contra un tren o tranvía en marcha) que es de peligro abstracto.

### Características del delito

Las acciones típicas consisten en: 1. crear una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas a través de la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo con motor sin contar con la autorización legal para ello; 2. organizar o promocionar dicha prueba; 3. y posibilitarla, entregando a un tercero un vehículo sabiendo que va a ser utilizado para ese fin.

Con respecto a la primera de ellas, prevista en el primer párrafo del artículo 193 bis del Código Penal, la doctrina entiende que constituye un delito de peligro concreto, pues no exige para su configuración un resultado lesivo, sino la concreta puesta en peligro de la vida o la integridad física de las personas. En razón de su ubicación sistemática, se estima que el peligro que requiere el tipo es un "peligro común", esto es, aquel que se produce respecto de un número indeterminado de individuos y no de un sujeto en particular. Este peligro común integra el tipo objetivo del delito, de manera que se consumará cuando el peligro se haya verificado en el caso concreto (Tazza, 2008; Conti, 2008).

Esto quiere decir que el hecho delictivo en sí no consiste en participar en esta clase de competencias de velocidad o destreza con vehículos a motor, sino en crear una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, razón por la cual, si se produce una prueba de estas características sin que se genere el peligro requerido, el hecho será atípico. En todo caso, solo podrá ser constitutivo de una contravención.<sup>17</sup>

Con respecto a las conductas de organizar, promocionar o facilitar, previstas en el segundo párrafo de este artículo, se ha dicho que si bien son comportamientos que podrían quedar abarcados por las reglas de la parte general (Libro I, Título VII) del Código Penal como formas de participación a título de instigación o complicidad en la

---

<sup>17</sup> Sobre esta cuestión, expresa Conti que "debe tenerse sumo cuidado al momento de llevarse a cabo la criminalización secundaria de la conducta típica comentada, por cuanto existe un límite muy sutil entre la misma (sólo la realizada por "el conductor") y la normada por el artículo 77, apartado "n" de la Ley 24.449; por cuanto, de acuerdo a esta última disposición legal, constituye "falta grave" (infracción de tránsito) la "...violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%)". De acuerdo con ello, cuando se violen los límites de velocidad establecidos por la ley de tránsito habrá falta grave; ahora, si la misma violación a dichos límites se lleva a cabo con motivo de practicarse una prueba de velocidad o destreza sin autorización legal (en tanto y en cuanto se cree un peligro para la vida o la integridad físicas de las personas), habrá delito. De acuerdo con ello, si alguno de las exigencias típicas antes comentadas no se verifique fehacientemente, no habrá delito, pero sí falta grave. En el mismo sentido, si las prácticas aludidas se llevan a cabo, pero sin violar los límites de velocidad antes referidos (aunque ello sea fácticamente poco probable), habrá delito. Empero, en este caso, no de verificarse alguno de los elementos normativos anteriormente analizados, no sólo no habrá delito, tampoco habrá falta grave. Por su parte, cualquier persona que conduzca un vehículo automotor violando los límites legales de velocidad, aun creando una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, sólo cometerá falta grave (y no delito), en tanto y en cuanto no lo haga en el marco de una prueba de velocidad (para la que hacen falta, como mínimo, dos vehículos, con sus respectivos conductores) o destreza" (Conti, 2008).

conducta de quien toma parte en la prueba de velocidad, el legislador optó por constituir en delitos autónomos las intervenciones de terceros que posibiliten la realización de aquella. Como consecuencia, el que incurra en alguna de estas conductas, será punible como autor del delito.<sup>18</sup>

En estos casos, y a raíz de una imprecisa técnica legislativa en la redacción de la norma, la doctrina discrepa respecto de las exigencias para tener por configurada la conducta típica. Se plantea el problema acerca de si lo típicamente relevante es que se genere la situación de peligro mediante la realización de la prueba de velocidad o destreza, o si basta la mera organización, promoción o facilitación de esta.

Buompadre entiende que lo típico es organizar, promover o facilitar la prueba sin la debida autorización legal, independientemente de que la situación de peligro prevista en el primer párrafo de produzca, porque considera que es inimaginable la realización de cualquiera de estas acciones “para” crear la situación peligrosa. Se trataría, para este autor, de una figura de peligro abstracto.<sup>19</sup>

Desde la posición contraria, Tazza sostiene que es evidente que el legislador quiso sancionar al que organiza o promueve esta clase de "picadas" o manifestaciones de destreza con vehículos, pero debió ser más cuidadoso con la incriminación, ya que si no se da la situación de peligro para la vida o la salud física de las personas por más que la competencia se haya desarrollado no hay delito alguno ni para el conductor o conductores del rodado, ni tampoco para quien la haya organizado, promovido o facilitado. Y va más allá, dice *“pensemos que la competencia de velocidad o destreza ha provocado el riesgo común que la ley contempla. Sancionar de por sí, a quien la ha organizado o promovido sin que haya tenido otra incidencia en el peligro ocasionado por alguno de los conductores podría llegar a ser considerado como una especie de responsabilidad objetiva sin respaldo de atribución culpable, esto es, olvidando el principio de culpabilidad propio del derecho penal”* (Tazza, 2008).

El tipo penal también contiene en su primera parte un elemento normativo consistente en la falta de autorización por autoridad competente para la realización de tales eventos.

Los sujetos activos son el conductor del rodado que participa en la competencia, el organizador, el promotor de ella y el titular del vehículo que lo facilita o presta sabiendo que va a ser utilizado en tal actividad.

El sujeto pasivo debe ser completamente ajeno a la competencia ilegal, quedando fuera de dicha concepción aquellos que consienten en participar de la prueba,

---

<sup>18</sup> Sin embargo, en la práctica, la jurisprudencia ha considerado que se trata de un caso de participación necesaria (D'Alessio-Divito, 2009; Tazza, 2008) considera que todas las conductas previstas en el segundo párrafo pueden ser consideradas supuestos de participación. En las dos primeras modalidades, más cercanas a la complicidad secundaria, y en la última a la participación primaria, aunque el legislador las haya valorado y elevado a la misma categoría que la autoría simple.

<sup>19</sup> Citado por D'Alessio-Divito (2009).

como el copiloto, los restantes participantes, los jueces, los espectadores -si los hubiere-, como cualquier otro sujeto que de algún modo intervenga en el evento, por considerárselos supuestos de autopuesta en peligro (D'Alessio-Divito, 2009; Tazza, 2008).

Desde el aspecto subjetivo, se trata de un delito doloso. El dolo debe abarcar necesariamente la creación del peligro para la vida o la integridad física de las personas. Tazza (2008) apunta aquí que no se sanciona a quien por imprudencia o negligencia realiza dicho riesgo, sino a quien lo ha querido o al menos ha aceptado, habiéndoselo representado como posible, situación muy difícil establecer, por lo que no tiene dudas en cuanto a que el legislador quiso castigar los casos del llamado "dolo eventual", para quien se coloca en dicha posición al participar en una competencia de destreza o de velocidad con rodados.

Siguiendo al autor, entonces, el dolo consistirá en saber que se participa de una prueba de destreza o de velocidad con vehículos con motor, que la misma no está legalmente autorizada por la autoridad competente, y haberse representado la posibilidad concreta de generar una situación de peligro común para la vida o la integridad física de las personas y no obstante dicha representación, haber consentido la producción de aquel riesgo.

Lo mismo ocurre respecto de los otros posibles autores de esta comisión delictiva. No bastará acreditar la condición de organizador, promotor o facilitador, sino que será necesario, además, establecer la representación subjetiva de cada uno de ellos en la concreta producción de un riesgo para la vida o la integridad física de terceros, y haber asentido tal eventualidad. En contra de esta interpretación, como señaláramos, Buompadre, quien no exige la representación del peligro.

El momento consumativo se dará en el instante en el que se crea la situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas en general, debiendo constatarse efectivamente la producción de este extremo. La tentativa, es poco probable, aunque no imposible, porque deberá establecerse en función de los actos ejecutivos anteriores al momento consumativo, que impliquen el comienzo de ejecución del peligro requerido, extremo difícil de acreditar sin confundirlo con los actos preparatorios impunes (Tazza, 2008).

#### Pena aplicable

Por otro lado, cabe también considerar la cuestión atinente a la pena prevista en abstracto para la figura analizada.

En efecto, si se analiza el Código Penal, teniendo en cuenta que la norma tiene como fin "mediato" la protección de la integridad física y la vida de las personas, genera ciertos reparos el hecho de que la pena prevista por el art. 193 bis resulte ser más grave que aquella impuesta para el caso de las lesiones leves del art. 89.

Asimismo, si se observa que la sanción impuesta para las lesiones leves culposas, es igual en su máximo legal, pero menor en su mínimo, también se evidencia cierta falta de razonabilidad respecto de aquella establecida en el art. 193 bis del Código Penal.

Ello así, pues no resulta coherente -al menos desde el punto de vista técnico- prever una figura de peligro, como adelanto de punibilidad respecto de los delitos contra las personas, que posea una sanción más elevada que aquellas asignadas a las conductas disvaliosas que, en definitiva, pretende evitar, ello, en posible desmedro del principio de proporcionalidad (Damonte, 2017).

### Conclusiones

Desde nuestro punto de vista, la norma parece ser el producto de distintas presiones sociales que arrojaron un instrumento legislativo sobre el que -en verdad- se dudaba acerca de su capacidad real para solucionar de forma efectiva los problemas de seguridad vial.

La “desprolijidad” en la que se gestó, dio lugar, como ya se describiera, a diversas discusiones y posiciones sobre: el bien jurídico tutelado (esto es, si se trataba de uno nuevo o se incluía como parte de la seguridad pública); las figuras de peligro como adelanto de la punibilidad; la interpretación de los elementos del tipo penal, autoría y participación, concurso; vinculaciones y límites con las infracciones administrativas y, en definitiva, a la finalidad específica que se le intentó asignar como respuesta a la problemática vial (Damonte, 2017).

En este sentido, dentro de lo que fue el resultado de la reforma, tipificando únicamente a las “picadas ilegales”, coincidimos con Tazza (2008) en cuanto a que si lo que se trataba de proteger era la "seguridad del tránsito", hubiera sido más coherente a nivel técnico, incorporar otras figuras penales como las contenidas en el Código Penal Español o Alemán: la conducción bajo influencia de drogas o bebidas alcohólicas (art. 379 CP España); la colocación de obstáculos en las vías o el daño de señales que alteran la seguridad del tránsito vehicular (art. 382 CP España); o la conducción gravemente contraria a las normas de circulación (incorrecto cruce en senda peatonal, manejo a velocidad excesiva en vías obstaculizadas, conducción en contramarcha en avenidas o rutas, omisión de colocación de señales de alerta frente a desperfectos mecánicos, etc.), cuando ello ponga en peligro la vida de las personas o bienes de valor significativo (art. 315 "c" y sgtes. CP Alemania), entre tantas otras posibilidades de afectar la seguridad del tránsito vehicular con riesgo para la vida o los bienes en general.

Incluso señala que se podría haber aprovechado para consignar también formas imprudentes, como sucede en otras legislaciones avanzadas.

Sin embargo, con esta solitaria norma, la reforma se quedó sin la debida extensión que pretendía, al no contemplar otras acciones, que fueron objeto de los distintos proyectos debatidos, que completaban el cuadro de ilícitos vinculados con la

utilización de vehículos automotores, como sucede en otras legislaciones que le han servido de fuente.

No se explica que se haya limitado la ley a la cuestión de las “picadas”, a menos que se lo entienda como una acotada respuesta a la cantidad de accidentes ocurridos por este fenómeno y al reclamo de las víctimas en ese sentido, para elevar esa contravención a la categoría de delito.<sup>20</sup>

En efecto, y aún sin contar con estadísticas oficiales certeras -pues como dijéramos, son muy pocas las disponibles-, es de público conocimiento que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestro país.

De todos modos, pareciera que siempre queda latente la idea de que, sin estar acompañado por una seria y profunda política de prevención y educación vial, el derecho penal resulta insuficiente o inadecuado para resolver la cuestión, y es ahí cuando, en el afán de lograr una mayor protección de los diversos bienes jurídicos que se dicen en juego, se corre el riesgo de tomar decisiones legislativas que atentan contra el principio de culpabilidad, el de atribución personal del ilícito, el principio de certeza y de razonabilidad de las leyes, que emanan de los distintos preceptos constitucionales de un estado democrático de derecho (Tazza, 2008).

No obstante, creemos que, más allá de las críticas que puedan formularse respecto del art. 193 bis del Código Penal, en cuanto a su función, redacción, ubicación sistemática, entre otras que se han descrito, al tener como exigencia típica el hecho de que se cree una situación de peligro contra la vida o la integridad física de una persona, pareciera alejarse de la mera incriminación de un evento que -en los hechos- por propia naturaleza no deja de ser una infracción administrativa, exigiendo un “plus” que se observa razonable y permite, al menos, diferenciarlo de la mera contravención y, en cierta medida, acotar sus alcances.

De cualquier manera, no era difícil aventurar que una reforma aislada y esporádica no iba a solucionar el grave problema en torno al tránsito vehicular, y que iba a terminar generando una nueva reforma, esta vez a través de la ley 27.347, que seguidamente se analizará.

### **Ley 27.347**

La reforma introducida por la ley 27.347 no importó, en sentido estricto, la incorporación al Código Penal de nuevas formas de criminalidad vinculadas al tráfico automotor sino que, a través de ella, se reformularon los artículos 84, 94 y 193 bis, y se incluyeron dos nuevos artículos, 84 bis y 94 bis, mediante los que se estableció una casuística, esto es, un sistema tasado de conductas, en forma expresa de algunas modalidades conductuales relacionadas con la conducción de un vehículo a motor y que

---

<sup>20</sup> En consonancia con lo manifestado por el Senador Marín en el debate parlamentario de la ley 26.362 (parágrafo 50) (*Antecedentes Parlamentarios Ley 26.362*, Serafini-Lissarrague, 2008:480).

son, a juicio del legislador, los factores causales más relevantes de la siniestralidad vial con resultados fatales o lesivos (Buompadre, 2017).

En razón de ello, se resolvió llamarla “Ley de Accidentes Viales”, por su especial énfasis en esta clase de hechos (Tazza, 2017).

En palabras de Buompadre, la reforma se ha limitado a “redecorar” los artículos en los que se tipifican los delitos culposos con resultado muerte o lesión, sin que se hayan incorporado figuras en las que se tipifiquen nuevos delitos vinculados al tráfico vial en sí mismos, con tipos penales autónomos e independientes de los resultados producidos, como, por ejemplo, la conducción con exceso de velocidad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, como sucede en otras legislaciones, como la española.

En nuestro ordenamiento, estamos ante delitos de resultado material, producidos por la inobservancia del cuidado objetivamente debido y no de peligro para el bien jurídico, de manera que lo que importa a los fines de la tipicidad no será la creación de un riesgo por parte del conductor, sino el resultado producido por ese accionar. Es decir, que estas conductas serán consideradas delito en tanto causen un resultado mortal o lesivo, pues, de lo contrario, quedarán limitadas al ámbito contravencional.

Tazza (2017) indica como punto destacable de esta reforma, la independización de los hechos producidos por la conducción de un vehículo con motor, que entiende obedece a una técnica legislativa más depurada y prolija que la anterior y evita la confusión de estos hechos en una misma disposición legal (en los anteriores arts. 84 y 94 del Código Penal).

Es por ello que, en este apartado, nos centraremos en el análisis de los arts. 84 bis y 94 bis, que son los que revisten mayor interés a los fines propuestos en este trabajo. El art. 193 bis, que sólo fue reformado en cuanto al objeto de la acción delictiva - vehículo con motor- ya ha sido objeto de tratamiento en el punto anterior. La intención es, partiendo del análisis de las modificaciones generadas por la ley 27.347, relevar los aspectos más controvertidos de la reforma, y extraer algunas conclusiones al respecto.

#### Homicidio y lesiones culposos cometidos con vehículo con motor

El art. 84 bis regula el homicidio culposo ocurrido como consecuencia de la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor. En la nueva redacción, se incorpora la última modalidad de infracción al deber de cuidado, en vez de aquellas utilizadas en la figura genérica (impericia en el arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes), que se mantienen en los arts. 84 y 94 del Código Penal.

En el primer párrafo, se prevé una figura básica, consistente en el homicidio culposo ocasionado por el manejo indebido de un vehículo con motor, y en el segundo, una figura agravada que, partiendo de esa ilicitud, establece una serie de circunstancias que, a criterio del legislador, justifican la imposición de una pena mayor.

En la figura básica, se mantiene la misma escala penal -de dos a cinco años de prisión y cinco a diez años de inhabilitación especial- que existía en el anterior art. 84 del Código Penal. Al igual que lo que sucede con el art. 193 bis, aquí también se modificó el término "vehículo automotor" por el de "vehículo con motor", para señalar al medio comisivo del delito, despejando las dudas interpretativas en torno a este concepto y aclarando que abarca no solo a los automotores, sino también a otros vehículos que funcionen con un motor, como las motocicletas, entre otros.

Lo mismo cabe decir respecto de las lesiones que siguen la misma estructura con una figura básica y una agravada, y en las que el mínimo de la pena se agrava, estableciéndose prisión de uno a tres años, así como la de inhabilitación especial, por dos a cuatro años.

### Homicidio culposo agravado y lesiones culposas agravadas

El aspecto más destacado de esta reforma es, con certeza, la nueva disposición legal que prevé el art. 84 bis del Código Penal, en su segundo párrafo, y el correspondiente art. 94 bis para el delito de lesiones.

Compartiendo la propuesta de Irisarri (2017), aquí no se hará un análisis acerca de las distintas posiciones a nivel dogmático atinentes a los delitos imprudentes o culposos ("tipos penales abiertos", "deber de cuidado objetivo o subjetivo", "finalidad de acción en los delitos culposos", etc.), sino que se intentará hacer foco en el estudio de los aspectos controvertidos de nueva norma.

Como señalamos anteriormente, la nota más saliente de estos artículos es que se deja de lado el sistema amplio en materia de delitos culposos,<sup>21</sup> consistente en castigar la conducción imprudente, negligente y antirreglamentaria cuando produzca la muerte de otra persona (o lesiones), y se lo cambia por un sistema casuístico mediante el que se seleccionan y particularizan, dentro de una amplia gama de incumplimientos al deber de cuidado, determinados comportamientos que, a criterio del legislador, son más graves y, por ello, requieren una penalidad más severa.

Cabe puntualizar, siguiendo a Buompadre (2017), que estos comportamientos no configuran "delitos viales" en sí mismos (delitos de peligro de daño a un bien jurídico colectivo), sino que el accionar del conductor del vehículo, para ser castigado, depende de la producción de un resultado material.

Las conductas tipificadas en la ley 27.347 son modalidades de comisión del tipo de homicidio culposo, especializadas por el medio empleado: un vehículo con motor. En otras palabras, se trata de muertes culposas causadas por el manejo imprudente,

---

<sup>21</sup> Zaffaroni, Alagia y Slokar (2009) explican que los tipos culposos son tipos abiertos, ya que necesitan una norma de cuidado que los complete o cierre. Ello así, porque es imposible para el legislador prever las innumerables formas en que la realización de una acción puede violar un deber de cuidado y crear un peligro. Por ende, el tipo culposo impone un avance en dos momentos para cerrar el juicio de tipicidad: en el primero se averigua, conforme a la acción realizada, cuál es el deber de cuidado; en el segundo se averigua si la acción lo viola.

negligente o antirreglamentario de un automotor y que conllevan mayor penalidad por la situación particular del agente al momento de la conducción del vehículo con motor, por la forma de conducir o por la pluralidad de los resultados causados.

Entre estas se enumeran: la fuga del conductor, el no intentar socorrer a la víctima siempre que no se incurra en la conducta prevista en el art. 106 del Código Penal, conducir bajo los efectos de estupefacientes o con niveles de alcoholemia determinados, el exceder la velocidad máxima, el conducir estando inhabilitado, no respetar los semáforos o las señales de tránsito, la participación en pruebas de velocidad o destreza previstas en el art. 193 bis, la actuación con culpa temeraria o la existencia de más de una víctima fatal (o lesionada).

Un sector de la doctrina se manifiesta negativamente respecto de la utilización del método casuístico para estos supuestos, al enumerar una serie de modalidades comisivas, por considerar que presenta ciertas inconsistencias a nivel dogmático, desde la tipicidad subjetiva, al tratarse de una figura imprudente que, por naturaleza, es un tipo penal abierto.

Al respecto, Irisarri entiende que *“...los delitos culposos carecen de voluntad en cuanto a su comisión, lo que -en este caso- implicaría una incongruencia en tanto toda figura legal casuística requiere conocimiento e intención de realizar el comportamiento descrito (dolo), pues lo contrario implicaría aceptar una "condición objetiva de punibilidad" violatoria del principio de culpabilidad. O sea, cuando la ley refiere "quien pasare un semáforo en rojo causando la muerte" está exigiendo conocimiento y voluntad de dicha infracción transformando el inicial delito culposo en una figura sui generis donde se actúa con imprudencia, pero a sabiendas y con intención de ejecutar una infracción particular (querer pasar un semáforo en rojo y ocasionar la muerte)”* (Irisarri, 2017). Por eso, estima que la figura no acarrearía esta crítica si no estuviera supeditada su aplicación a la observación de una conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria, como requiere el artículo.

En este sentido, Terragni expone que *“Quienes sancionaron la ley 27.347 dejaron de lado que en el delito culposo no puede hablarse de modos de comisión porque, justamente la diferencia con el delito doloso está en que en el último la elección del medio para conseguir el resultado está demostrando la existencia del conocimiento y de la voluntad -que son las características del dolo- y en el culposo ocurre todo lo contrario: como no se quiere el resultado tampoco es imaginable la búsqueda de una manera de actuar. Y no debería ocurrir lo que se desprende de la ley 27.347: que se castigue más severamente medios que no pueden ser medios, porque en la subjetividad no aparecen entre el descuido y su efecto”* (Terragni, 2017).

En una posición también crítica que en el caso se comparte, se ha señalado que resulta llamativo que se hayan establecido como comportamientos agravantes del tipo básico (lesiones u homicidio imprudentes) una serie de infracciones estándares, como conducir bajo efectos de estupefacientes o alcohol, el exceso de velocidad permitida, la

falta de habilitación para conducir y la violación de señalización de semáforo o del sentido del tránsito, que son, en rigor de verdad, infracciones al deber objetivo de cuidado que transforman en un riesgo no permitido o desaprobado una actividad en sí misma riesgosa pero permitida (conducir).

Además, también carece de lógica que se hayan seleccionado determinados supuestos, como objeto de una mayor desaprobación y, por consiguiente, de un mayor reproche, por sobre otros, que en esencia podrían ser equiparables, en decir, no son en sí mismos más peligrosos (Escuti, Oribe y Orozco, 2017).

Precisadas estas cuestiones, analizaremos brevemente las agravantes que evidencian esta suerte de tensión.

#### Fuga o ausencia de socorro a la víctima

Esta agravante exige un homicidio o lesión causados en forma culposa con vehículo con motor y que el conductor se haya fugado o no haya intentado socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista por el art. 106 del Código Penal, esto es abandono de persona.

La fuga consiste en escapar del lugar del hecho. Buompadre (2017) aquí entiende que la norma no busca, directa e inmediatamente, con esta sanción, el auxilio de la víctima, ya sea que fuere prestado por el propio generador del siniestro o por un tercero, sino que el autor no se ausente del lugar del hecho, sin ninguna otra finalidad. El auxilio de la víctima es, a su criterio, otra exigencia que se independiza de la situación de fuga, aunque no dejen de estar estrechamente vinculadas.

Para Tazza (2017), la exigencia de la fuga, por un lado, y de la omisión de socorro a la víctima, por el otro, confundiría ambas hipótesis en una misma situación: que el conductor se escape del lugar del hecho, aunque reconoce como distinción posible que en la fuga el autor intenta esconder su persona escapando del lugar, mientras que el no intentar socorrer a la víctima podría entenderse como la ausencia completa de prestación de auxilio aun recurriendo a terceros.

La otra agravante, como se decía, es que el autor no haya intentado socorrer a la víctima, es decir, brindarle los primeros auxilios u ocuparse de su situación, ello siempre que no se dieran los requisitos del delito de abandono de persona previsto por el art. 106 del Código Penal.

Esta última parte del texto es la que ha generado, a criterio de la doctrina, mayores controversias.

Según Terragni (2017) la referencia al art. 106 del Código Penal es inútil y genera confusión, porque el abandono de personas es un delito doloso, por lo que no podría existir una superposición típica entre él y los nuevos artículos 84 bis y 94 bis incorporados por la ley 27.347: si una persona mata o lesiona a otra en forma culposa, dependerá de las circunstancias de los respectivos sucesos si, además, pudo haber incurrido en el delito de abandono de personas, lo que estima casi imposible pues el art.

106 Código Penal comienza diciendo 'el que pusiere en peligro la vida o la salud de otro' y quien esté acusado de homicidio culposo ya lo mató y el que esté acusado de lesiones culposas ya lo lesionó. De manera que tendría que haber un intervalo entre el hecho y la muerte o las lesiones para que, además de provocarle las heridas que llevarían a la víctima a morir o a padecer el daño en el cuerpo o en la salud, el autor obrase dolosamente como lo indica el art. 106 Código Penal para "poner en peligro la vida o la salud" del otro, abandonándolo "a su suerte" a quien "el mismo autor" lo "haya incapacitado".

En el caso del art. 84 bis, a criterio de Tazza (2017), la única hipótesis posible que descarta su aplicación es aquella contenida en la última parte del art. 106 del texto punitivo, esto es, la puesta en riesgo por desamparo o abandono de persona seguido de muerte. Sería una especie de relación de subsidiariedad expresa y restringida exclusivamente a este supuesto, que se sanciona más gravemente, con una pena de cinco a quince años de prisión.

Agregamos, lo mismo en el caso de las lesiones, cuando como consecuencia de esa conducta resultare grave daño en el cuerpo o en la salud de la víctima, reprimido con pena de tres a diez años de prisión (art. 106, segundo párrafo del Código Penal).

Concluye en este punto este autor que la situación debe ser medida en el caso concreto, de acuerdo con las circunstancias de tiempo y de lugar: sólo podrá considerarse que se da la circunstancia agravante cuando de la situación particular y concreta pueda asegurarse que el autor, con la fuga o ausencia de asistencia, ha contribuido de algún modo a la muerte de la víctima (o a un empeoramiento de su situación de salud), pues sería ilógico pensar que el agravante pueda funcionar en un delito contra las personas -más concretamente contra la vida- si el autor se fuga o no presta auxilio cuando la víctima ya ha fallecido como consecuencia del hecho, puesto que su asistencia sería completamente inútil. En ese caso, su escape o ausencia de socorro estaría más vinculado con un deber de carácter ético o moral, o eventualmente con una lesión a la administración de justicia, al obstaculizar la identificación del autor.

Otro aspecto problemático de esta agravante, es que puede ser considerada como atentatoria del principio constitucional que prohíbe la autoincriminación (art. 18 CN), pues en cierto modo obliga al autor del hecho a permanecer en el lugar, bajo amenaza de mayor penalidad.

Pareciera que, como observara Buompadre, y teniendo en cuenta que en muchos casos la víctima -abandonada- puede ser auxiliada por otras personas, como transeúntes, policía, entre otros, el legislador previó que cuando el hecho no sea típico del delito previsto en el art. 106 del Código Penal, la lesión u homicidio imprudente se castigará de forma agravada si el autor demostró un mayor desprecio -podríamos decir a su deber ético o moral como ciudadano- al fugarse.

Encontrarse bajo los efectos de estupefacientes

El tipo penal exige que el conductor del vehículo haya causado la muerte (o lesionado) de una persona mientras se encontraba bajo los efectos de estupefacientes. Esto quiere decir que estas sustancias deben haber provocado en el sujeto activo efectos en su psiquis que hayan sido el factor determinante del accidente de tránsito.

De tal modo, no basta con verificar en el caso concreto la ingesta de estupefacientes (cfr. definición del art. 77 del Código Penal), sino que es preciso que, al momento del hecho, el autor se encuentre bajo sus efectos, es decir, que se haya visto alterada su capacidad de conducción (atención, percepción, concentración, capacidad de reacción, etc.) por esa circunstancia (Buompadre, 2017).

Explica Buompadre (2017) que la influencia de la sustancia en el agente activo constituye un elemento normativo, al tratarse de un elemento típico que debe ser valorado por el juez al momento de resolver en el caso concreto, ponderando todos los medios de prueba incorporados al proceso y no sólo los informes periciales, para determinar el grado de impregnación de la sustancia y el nivel de influencia sobre el conductor.

Agrega, que lo peligroso de esta norma es la introducción de una presunción automática, *iure et de iure*, de culpabilidad, al cargar en cabeza del conductor el resultado producido, aún cuando en el proceso judicial no se haya podido acreditar certeramente que el factor determinante del siniestro -y su consecuencia- haya sido la ingestión del tóxico.

Por consiguiente, en el juicio deberá demostrarse que la ingesta de la droga afectó la capacidad psicofísica del conductor y, como consecuencia de tal situación (y no sólo por estar en esa situación), se produjo el accidente de tráfico con resultado mortal o lesivo.

### Alcoholemia

En este supuesto, la ley establece como agravante la conducción con un nivel de alcoholemia igual o superior a 500 miligramos por litro de sangre en el caso de transporte público o de 1 gramo por litro de sangre en los demás casos (transporte privado). La norma ha dado lugar a distintas interpretaciones.

Tazza (2017) entiende que, al igual que en el caso de los estupefacientes, no bastará con el solo hecho de que el conductor esté con el nivel de alcohol en sangre determinado en la norma, sino que será necesario acreditar que debido a esa conducción y como consecuencia de estar bajo dichos efectos, ha ocasionado un accidente que provoca la muerte o lesiones de la víctima.

Desde otro lugar, Buompadre (2017) sostiene que no es necesario a los fines típicos que el alcohol haya provocado -incluso cuando no se pudiera determinar en el caso concreto una incidencia real en la conducta del agente- una afectación en la capacidad de conducción del sujeto activo, sino que es suficiente que se acredite una ingesta igual o mayor de alcohol a los niveles permitidos legalmente. De tal modo,

explica que se trata de una infracción de carácter meramente formal pues, dadas estas condiciones, *iure et de iure* concurre la agravante. La tasa de alcoholemia se convierte en un elemento del tipo objetivo.

Afirma también que, si bien esta agravante simplificaría la labor judicial -ya que verificado el nivel de alcohol no sería necesaria la prueba de su influencia en la conducción del vehículo-, carece de racionalidad pues importa la introducción de una presunción de culpabilidad por el mero hecho de haber bebido el conductor de vehículo por sobre los límites permitidos, sin que sea necesario la acreditación de que esa ingesta haya tenido una influencia negativa en el accidente, especialmente teniendo en consideración que los efectos del alcohol nunca son idénticos en todas las personas y que el siniestro puede ser consecuencia, también, de otros factores, como el estado de las rutas, la velocidad, la visibilidad, etc.

Concluye que se trata de una mayor punición porque el sujeto bebió por sobre lo autorizado legalmente (presunción contra reo), circunstancia que, a su criterio, podría justificarse como infracción administrativa, pero no como una infracción penal, dando cuenta de que, para el legislador, más que la muerte de la víctima, tiene mayor relevancia el hecho de que el conductor haya bebido más de la cuenta, ya que ese sólo hecho habilita la mayor penalidad y no la circunstancia de que el alcohol haya sido el factor determinante de la muerte de la víctima, más aún tratándose de delitos contra la vida o la integridad física de las personas y no de delitos contra la seguridad vial en sentido estricto.

Este cuestionamiento se estaría sorteando de seguirse la interpretación propuesta por Tazza, que exige como requisito típico la comprobación de la afectación en la conducción.

Dejaremos de lado aquí, cualquier análisis respecto de la prueba de alcoholemia por exceder los fines de este trabajo, así como tampoco se profundizará sobre la negativa del conductor a realizar la respectiva prueba o de una prueba forzada, tema por demás controvertido, teniendo en cuenta que la misma va a ser utilizada como prueba de cargo en el proceso penal, encontrándose en juego el derecho de no autoincriminación (Buompadre, 2017).

Por otro lado, Tazza (2017) critica la distinta valoración en términos de nivel de alcoholemia que la norma establece según el transporte sea público o privado, argumentando que si, en realidad, el fundamento de la agravación está dado por la perturbación que genera la ingesta de tales sustancias en una persona, no tendría razón de ser semejante distinción, ya que el consumo de alcohol genera las mismas consecuencias para unos y otros independientemente de que conduzcan un transporte público de pasajeros o un vehículo automotor particular.

Con respecto a estos niveles, la ley 24.449 (ley nacional de tránsito) establece en el art. 48, inc. "a": *"Queda prohibido... conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan*

*motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre”.*

De esto último, se extrae también una diferencia entre la infracción administrativa y la penal, que eleva el nivel de alcohol exigido en el caso de la conducta penalmente típica.

Finalmente, tratándose de una infracción también de carácter administrativo, el proceso penal prevalece por sobre este, es decir, que no podrá ser investigado por ambas jurisdicciones por el principio del *ne bis in idem*.

### Exceso de velocidad

La norma establece como agravante la causación de una muerte o lesiones por conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo a motor, con exceso de velocidad de más de 30 kilómetros por hora por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho.

Nuevamente aquí se hacen presentes las distintas posiciones de Tazza (2017) y Buompadre (2017). Para el primero, al igual que en todos los supuestos circunstanciales que la ley señala, el exceso de velocidad tiene que haber sido la causa generadora del suceso que termina en la muerte o lesión de una persona. Para el segundo, basta con la constatación en el caso concreto de la conducción a una velocidad superior a la permitida para que concurra la agravante.

La velocidad superior es una pauta arbitraria fijada por el legislador, una suerte de “tasación de la acción típica”, al exigir un plus de velocidad, que diferencia al delito de la mera infracción administrativa y habilita la imposición de una pena mayor, teniendo en cuenta que, cualquier exceso de velocidad permitida implica siempre una conducta imprudente (Buompadre, 2017).<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Ramón García Albero, si bien en el ámbito del derecho español, y en el marco de una figura de peligro abstracto como es la mera conducción con exceso de velocidad, pero no por ello, menos interesante, expone que: *“Conducir es, sin más, peligroso; al menos así lo señalan las estadísticas. Las normas reglamentarias determinan el ámbito en el que las conductas materialmente peligrosas deben ser toleradas. A ello responden los límites de velocidad -riesgo permitido-. Sucede, no obstante, que resultaría ilusorio, amén de contrario al principio de fragmentariedad y subsidiariedad incriminar -penalmente- todo exceso antirreglamentario de velocidad. Como esto resulta inviable, el legislador tiene que establecer un límite añadido. Un límite penal de velocidad. La cuestión es que este límite, normalmente no añade un plus de peligrosidad en términos estadísticos; la incidencia de la conducción a gran velocidad en los accidentes está demostrada, pero no lo está que conducir justamente con un exceso de 80 Kms. por hora en autopista sea la causa concreta de muchos accidentes. No existe un fundamento material, en términos de peligrosidad, para seleccionar esa concreta conducta y dejar el resto de excesos allende el Derecho penal. Obligado así el legislador a no solaparse por completo con el ámbito de la ilicitud administrativa, la tipificación como delito de determinadas infracciones se acaba desvinculando, casi por completo, de la concreta necesidad preventivo-general de incriminar justamente este límite, y pasa a ostentar un significado claramente simbólico. La determinación del umbral típico cumple así una función puramente comunicativa, es más bien expresión de la necesidad de formular un reproche social a la “velocidad”, pero no porque esa concreta velocidad, erigida en icono, comporte intrínsecamente un pronóstico de peligro superior al que encarnan conducciones escasamente por debajo de ese*

### Inhabilitación para conducir

En este caso, se ha causado una muerte o lesiones conduciendo un vehículo con motor estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente. Aquí se contemplan los casos de quien estuvo habilitado para conducir y luego, por el motivo que sea -por ejemplo, edad, enfermedad, etc.-, le fue revocada esa habilitación; de quien no se encuentra habilitado por no haber cumplido con las exigencias y trámites correspondientes para obtener la licencia de conducir, y los casos de quien conduce un vehículo excediendo la habilitación que posee, conduciendo otro tipo de vehículos con motor para los que no está autorizado (Tazza, 2017).

A criterio de Tazza, el resultado debe haber sido ocasionado como consecuencia directa e inmediata de una maniobra imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, derivada estricta y necesariamente de la falta de habilitación para conducir, producida por la ausencia de conocimientos teóricos y prácticos en el manejo de esta clase de objetos.

Buompadre (2017) pareciera circunscribir este supuesto a los casos de inhabilitación para conducir dispuesta por autoridad administrativa o judicial y de ahí su crítica a la norma por considerar que instituye un delito de desobediencia, en cuya configuración no se tiene en cuenta la peligrosidad penal ni la lesión de bien jurídico alguno.

Estima que se trata de otra medida legislativa para justificar el incremento de la pena porque, a su modo de ver, ninguna incidencia debieran tener este tipo de desobediencias en la imputación de un hecho culposo, porque el delito no consiste en conducir estando inhabilitado para ello sino en causar la muerte o lesiones de una persona por una conducción negligente, imprudente o antirreglamentaria de vehículo y, por ello, concluye que el que el agente estuviera inhabilitado en nada hace cambiar el nivel de imputación sino únicamente el monto de la pena.

Para este autor, si el fundamento de la agravante es la mayor peligrosidad que para el bien jurídico protegido representan esta clase de conductas, esta mayor penalidad no tiene justificación desde el punto de vista jurídico-penal, porque no se advierte qué peligrosidad puede existir en la conducción de un automotor por parte de un sujeto que está inhabilitado por autoridad competente para hacerlo, salvo que se entienda que el bien jurídico protegido en estos casos no es la vida ni la integridad física

---

*límite. En ese contexto, la lesividad concreta del comportamiento pierde importancia: el exceso de velocidad es la causa de muchos accidentes y es preciso configurar una infracción que "comunique" socialmente el aludido reproche. La conducta no se emancipa así del derecho administrativo por asumir perfiles propios desde el punto de vista cuantitativo o cualitativo; sino sólo porque artificialmente encarna un reproche ético-social que toma prestado del fenómeno global de la conducción a velocidad excesiva. Esto no es privativo del tráfico rodado, se trata más bien de un fenómeno propio del derecho penal de la seguridad: la lesividad de los hechos no ha de valorarse en concreto, sino formando parte del conjunto -procesos de acumulación de conductas individuales" (2007:10-1).*

de las personas sino la autoridad competente (policial o judicial), la seguridad del tráfico o la administración pública.

De ser así, no alberga dudas en cuanto a que no es la seguridad vial la que se encuentra en peligro por comportamientos de esta clase (ni siquiera la vida o integridad física de las personas), sino los principios de intervención mínima, de proporcionalidad y de exclusiva protección de bienes jurídicos de un Derecho penal de un Estado Constitucional de Derecho.

#### Violación de señalización de semáforo y de tránsito

La ley establece aquí una agravante por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, violando la señalización de un semáforo o las señales que indican el sentido de la conducción vehicular.

Buompadre (2017) considera que la norma carece de justificación, pues tanto la violación de una señal de semáforo como del sentido de circulación implican modalidades conductuales que ya están previstas como forma de culpa en el primer párrafo del art. 84 bis y 94 bis.

Por su parte, critica Tazza (2017) que la norma no determina si esa violación a las disposiciones reglamentarias del tránsito debe haber sido producto de una deliberada intención o si es aplicable para aquellos casos en que el conductor -por imprudencia o desconocimiento- pasa un semáforo en rojo o toma una calle en contramano, por considerar que es diferente la situación de quien en forma intencional decide circular por una calle sabiendo que no es del sentido de la circulación reglamentaria, respecto de quien por cualquier otra circunstancia, incluso por ausencia o deficiencia de la señalización, cree estar conduciendo en el sentido que está establecido y produce un accidente con consecuencias fatales, situación que, entiende, deberá ser interpretada por los tribunales.

#### Picadas ilegales

Otra agravante de estas conductas, lo constituye la ocurrencia del suceso cuando se dieran las circunstancias previstas en el art. 193 bis del Código Penal, es decir, en el marco de una competencia de velocidad o destreza con un vehículo con motor (picadas ilegales), disposición a la que nos refiriéramos al analizar la reforma de la ley 26.362.

Tazza (2017) considera que se da aquí un supuesto de concurso delictivo de carácter ideal, pero que solo resulta aplicable el art. 84 bis -o, en su caso, por extensión el art. 94 bis- por contener una pena más grave que la regulada en la norma del art. 193 bis del Código Penal. También aclara que la remisión a las conductas previstas en el segundo párrafo de esta última norma no es posible porque no sería posible incriminar, por ausencia de un curso causal inescindible a quien procede de ese modo, la muerte o lesión ocasionada por un tercero, en el caso, el conductor del vehículo.

Entiende que se trata de una preterintencionalidad que, para mantener la coherencia del código de fondo, podría haber sido contemplada en la parte final del art. 193 bis del Código Penal como agravante de pena por el resultado culposo, al igual que otras ilicitudes previstas en el mismo Título del Código que la figura señalada (art. 186 inc. 5°; 190 párrafo tercero y 191 inc. 5°, 201 bis, entre otros).

Buompadre (2017) sostiene que la solución correcta ante esta remisión es dejar indemne la figura incorporada por la ley 27.347, para evitar recurrir incorrectamente a las reglas del concurso -en el caso, para este autor, real- para penalizar dos hechos distintos, esto es, la competencia ilegal de velocidad y el resultado producido (muerte o lesiones).

### Culpa temeraria

El delito también se agrava si el conductor actúa con "culpa temeraria". Este concepto ha dado lugar a discusiones. En principio porque es una categoría que no existe en nuestra legislación y además porque no se sabe con certeza a qué quiso referirse el legislador.

En lo que sí hay consenso es en que no se trata de dolo eventual, que la calificación de la conducción "con culpa temeraria" y no de "conducción temeraria" excluye necesariamente el dolo, de cualquier clase, como podría haberse interpretado de usarse la última fórmula; a lo que se agrega el dato de su inclusión sistemática dentro de los delitos culposos y la menor penalidad que presenta respecto del homicidio y lesiones dolosas (Buompadre, 2017; Tazza, 2017).

En general, la doctrina distingue entre la culpa inconsciente o sin representación, que se da cuando el sujeto no se representa el resultado como posible pudiendo hacerlo; y la culpa consciente o con representación, en la que el sujeto se representa la posibilidad del resultado, pero confía en que no acontecerá (Zaffaroni, Alagia y Slokar, 2009).

Zaffaroni-Alagia-Slokar refieren que en la culpa temeraria *"el observador tercero percibe la creación de un peligro prohibido en forma tan clara que la exterioridad del comportamiento le muestra un plan dirigido a la producción del resultado, que -por supuesto- no debe confirmarse con su existencia subjetiva... En el tipo objetivo conglobante hay dominabilidad... Cuando en el tipo culposo objetivo conglobante no exista dominabilidad, lo único que se descarta es la culpa temeraria, pero subsiste la posibilidad de culpa no temeraria. La función reductora de poder punitivo del concepto de culpa temeraria se agota al reducir el número de casos de posible duda con el dolo eventual, porque cuando en el tipo objetivo no hay dominabilidad, no puede haber tipicidad subjetiva dolosa"* (2009:431-2).

Con esta idea, el Anteproyecto de Código Penal Argentino de 2014 consagraba una culpa más gravosa para el caso en que el autor obraba con infracción al deber de

cuidado temeraria, para los delitos contra las personas, procurándose con ello la eliminación del dolo eventual (Buompadre, 2017; Tazza, 2017).

Tazza observa que el legislador argentino en este aspecto ha copiado equivocadamente el art. 381 del Código Penal Español que castiga a quien conduciendo con temeridad manifiesta pone en peligro la vida o la integridad física de una persona, situación completamente diferente a la prevista en este artículo.

Según Buompadre (2017), para el Código Penal temeridad significa culpa, y por ello debe entenderse “una grave infracción de las normas de cuidado”, “un evidente incumplimiento de los más elementales deberes de prudencia en la conducción de un automotor”, resumiendo, temeridad como culpa grave. Se trataría, entonces, de un concepto jurídico indeterminado, de carácter normativo, sin una definición normativa que auxilie en su interpretación, que importa algo más que la infracción administrativa a las normas de circulación vial, abarcativo de todas las demás formas de culpa previstas en el segundo párrafo de los arts. 84 bis y 94 bis del Código Penal, circunstancia que entiende necesariamente habrá de ser sometida a la valoración judicial para dotar de contenido al término.

En definitiva, no se sabe con exactitud cuándo puede decirse que ha existido una culpa temeraria. Aparece en nuestro Código Penal como una imprecisa categoría de imprudencia o negligencia, que por su vaguedad y difusa conceptualización seguramente dará lugar a diversas interpretaciones jurisprudenciales, según el caso concreto analizado.

#### Pluralidad de víctimas

Por último, el homicidio o lesiones culposos cometidos con vehículo con motor se agravan cuando fueran más de una las víctimas. Al igual que en el caso de homicidio y lesiones de los arts. 84 y 94 en su último párrafo -más allá de que, en este caso la agravante no fue incorporada en la última reforma, sino que ya venía de modificaciones anteriores (ley 25.189)-, se considera que el resultado lesivo consistente en causar la muerte de más de una persona o lesionarlas justifica la elevación de la pena.

Irisarri (2017) entiende que este agravante violenta las directivas impuestas por la Constitución Nacional, en tanto nuestro derecho penal es un derecho penal de acto, que tiene por axioma el castigo de los comportamientos criminales y no de los resultados azarosos o fortuitos.

Tazza (2017) por su lado observa que si bien se trata de una cuestión de política legislativa, no se comprende la agravación de un tipo penal culposo cuando son varias las víctimas, y se niega esa posibilidad cuando es cometido con dolo.

#### Conclusiones

Da la impresión de que, con esta reforma, se formuló un catálogo cerrado de situaciones o conductas como agravantes de la figura básica que, de algún modo, ya

estaban previstas en la fórmula general de los arts. 84 y 94 del Código Penal anterior. En este sentido, resulta cuestionable que se hayan seleccionado determinados supuestos, dejando de lado otros, de igual entidad.

El recurso a esta suerte de sistema tasado de conductas deja entrever, acaso, la idea del legislador de prever todas aquellas posibilidades que puedan llegar a darse dentro del tráfico rodado, que justifiquen un mayor reproche. Sin embargo, esta es una tarea muy difícil -sino imposible- toda vez que, es muy poco probable que, en ese afán de abarcar todo, no se presente luego una situación, igual de grave, que no haya podido ser anticipada. De cualquier manera, siempre quedará el remanente de la figura básica.

Esta modalidad podría tener asidero si se considera que la finalidad de la ley 27.347 fue castigar específicamente y en forma más severa determinadas conductas peligrosas que en sí mismas se entendió conllevaban un potencial suficiente como para incrementar el riesgo de un accidente de tráfico, independientemente de cualquier otra intención.

Sin embargo, si lo que se pretendió fue mejorar el problema del tráfico rodado en nuestro país o aminorar sus efectos, debe concluirse, una vez más, que la solución elegida no fue la más adecuada.

## **5. Conclusiones**

Para concluir, entonces, podemos decir que las consecuencias de la “sociedad moderna” en la que vivimos han generado una propensión a abordar ciertos problemas que en ella se plantean, como riesgos o peligros, a través del uso del derecho penal.

En el contexto actual, pretender que el derecho penal se muestre ajeno a la evolución social es algo impensable. El orden punitivo, así como el resto del ordenamiento jurídico, es un instrumento al servicio de la sociedad y, como tal, debe adaptarse a los tiempos en los que debe ser aplicado. La modernización del derecho penal, en este estado de cosas, es necesaria, a fin de poder hacer frente a estas nuevas cuestiones, que no pueden ser resueltas con las herramientas del derecho penal clásico.

La cuestión radica en que este proceso se lleve a cabo de manera coherente y no desemboque en un intervencionismo desmedido, mediante el que se lleve al ámbito penal todo aquello que no sabe -o no quiere- resolverse con otros instrumentos que podrían resultar más adecuados.

A tal fin, se torna necesario, desde las instancias legislativas, el uso racional del recurso al derecho penal, evitando generar una reacción punitiva donde esta no sea indispensable, especialmente en aquellos casos en que los conflictos que se presentan pueden ser solucionados por otras vías menos gravosas, teniendo, para ello, como pauta orientativa, que la política criminal es sólo una de las opciones posibles, pero no la única. También, desde esta óptica, evitar, con el objetivo de brindar una respuesta rápida ante cuestiones que socialmente se reclaman como “urgentes”, incurrir en inconsecuencias y contradicciones, por el uso de una defectuosa técnica legislativa.

Sin embargo, a lo largo de este trabajo, hemos podido establecer una serie de aspectos que caracterizan a este derecho penal moderno, que se ha gestado como consecuencia de una nueva configuración de la sociedad, que pareciera ir en la dirección contraria.

Así, podemos mencionar: administrativización o banalización del derecho penal; una técnica legislativa caracterizada por formulaciones típicas ampliatorias del campo de punición, a partir del incremento de la tipificación del peligro y de la punición de la imprudencia; una tendencia expansiva del derecho penal, más que nada a través de su uso como única ratio; una ordinarización del derecho penal de la emergencia; una funcionalización comunicativa del derecho penal a través de su uso simbólico ante la incapacidad para resolver conflictos, problemas y nuevos riesgos.

Como afirmáramos, el tema de la seguridad vial se presenta como una de las manifestaciones de este fenómeno.

No podemos desconocer que, entre las actividades riesgosas de la sociedad actual, la siniestralidad en el tráfico rodado ocupa un lugar prominente. Pero también es cierto que esta actividad ha estado siempre regulada desde la esfera administrativa, sin que ello implicara, a su vez, la necesidad de una respuesta penal inmediata en auxilio de ese específico ámbito sancionador.

En los últimos años, esta situación ha cambiado drásticamente. Observamos que, ante la ocurrencia de un hecho de estas características, que alcanza un gran impacto social, la respuesta inmediata para solucionar el conflicto ha sido la punitiva, a través de la creación de nuevos tipos delictivos y del endurecimiento de las penas. Se genera la circularización de la que habla Buompadre a la que hicéramos referencia: hecho social - medios de comunicación - reforma penal.

En efecto, desde la caracterización del derecho penal moderno que realizamos en este trabajo, podemos afirmar que la legislación en materia vial adoptada en el último tiempo cumple, prácticamente, con casi todas las conceptualizaciones señaladas. Esta rama ha sido objeto de sucesivas reformas, muchas veces, como reacción a las presiones sociales y mediáticas, arrojando como resultado un producto legislativo que fue objeto de diversos cuestionamientos y que dio lugar a distintas posiciones.

Muchas fueron las ideas que, desde la órbita política, motivaron esta intervención punitiva. Con la modificación de la ley 26.362, en principio, se pretendía tipificar aquellos comportamientos que se consideraba que afectaban a la seguridad del tránsito vehicular generando situaciones de peligro común para la vida o integridad de las personas, o que se consideraban peligrosos *per se*, para lograr la intervención del derecho penal en momentos anteriores a la lesión de los bienes jurídicos vida e integridad personal, es decir, asignándole una función de carácter preventivo.

Aunque como vimos, solo quedó reducida a la sanción de las “picadas ilegales”, y sin la debida extensión que pretendía, al no contemplar otras acciones, que fueron

objeto de los distintos proyectos debatidos, que completaban el cuadro de ilícitos vinculados con la utilización de vehículos automotores.

La idea -según se decía- era lograr anticiparse a los hechos evitando que ocurrieran, por un lado, y por otro, no recurrir al recurso del agravamiento de las escalas penales, que hasta ese momento -con la ley 25.139 vigente que se había sancionado bajo esos lineamientos- había resultado inidóneo para resolver la problemática vial. Sin embargo, como vimos, esto fue lo que terminó sucediendo con la reforma posterior, de la ley 27.347, que estableció una serie de conductas que se entendía merecían un mayor reproche.

En este último caso, los fundamentos de los proyectos, en general, procuraban receptar desde la instancia legal aquellos casos considerados “intermedios”, por encontrarse entre el dolo y la culpa, para que no se “midiera con la misma vara” al conductor que ocasionaba un siniestro vial por circunstancias efectivamente accidentales y a aquel que, por encontrarse con sus aptitudes alteradas o por no observar las reglas de la conducción, llegaba a ese mismo desenlace.

Esta situación se encuentra patente en los proyectos analizados. Los legisladores querían ocuparse -ya sea por propia convicción o por presión pública- de aquellas situaciones especialmente reputadas como graves y que se estimaba no estaban lo suficientemente abarcadas por las figuras de los arts. 84 y 94 del Código Penal en su redacción anterior, que establecían el homicidio o las lesiones culposas agravados por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

Darí­a la impresión de que el legislador quiso establecer un sistema tasado de conductas -que ya se encontraban previstas por el derecho administrativo como contravenciones- con su correspondiente escala penal para limitar la “discrecionalidad judicial” en la resolución de estos casos, acotando el margen de decisión de los magistrados, más aún teniendo en cuenta que las agravantes introducidas no dejaban de ser modalidades comisivas culposas en la conducción vehicular que podían entenderse comprendidas por la regla general.

Con palabras de García Alberó (2007), podemos decir que la reforma fue una pieza clave de un programa que trasluce una gran desconfianza hacia el estamento judicial y un optimismo infundado en las posibilidades del derecho penal para reducir eficazmente la siniestralidad vial.

También es criticable la ley desde la técnica empleada, al pretender abarcar, a través de este tipo de fórmulas, todas aquellas posibilidades que pudieran llegar a darse dentro del tráfico rodado, que justifiquen un mayor reproche, pues siempre se corre el riesgo de dejar afuera algo. Ante esto, y en función de lo que venimos analizando, no sería de extrañar que se pueda volver a recurrir a un nuevo “emparche” para salvar tal olvido.

En este sentido, queda latente la preocupación del Senador Petcoff Naidenoff expuesta en el debate por la reforma de la ley 26.362 en cuanto a *“dejar las puertas abiertas para introducir tipos penales y que determinadas contravenciones, como en el caso de las “picadas”, pasen a ser delitos... al receptar dentro del título de la seguridad pública el bien jurídico que se protege, que es la seguridad en el tránsito...”*.

Siguiendo esta idea, no podemos descartar -con absoluta certeza- que, ante un nuevo fracaso de estas reformas, en un futuro el legislador decida emplear esta técnica, como ha sucedido en el caso español, para criminalizar conductas que son propias de otras áreas del derecho, más precisamente este catálogo de conductas establecidas como agravantes en los nuevos arts. 84 bis y 94 bis del Código Penal (como conducir con determinada cantidad de alcohol en sangre o bajo los efectos de estupefacientes, con exceso de velocidad, con culpa temeraria, etc.), sin exigir, como hasta ahora, un resultado contra la vida o la integridad física, en cuyo debate parlamentario ya se vislumbró esa posibilidad.

Por otro lado, también pudo relevarse un denominador común que se encontraba subyacente en la discusión previa a las reformas mencionadas. Esto es, un reconocimiento de que la inseguridad en el tránsito vial era producto de una pluralidad de factores -como resumíéramos más arriba: infraestructura vial - vehículo - conductor- y que era inútil una reforma legislativa si no se atacaban las verdaderas causas del problema: inadecuada infraestructura, controles insuficientes sobre las condiciones de los vehículos y capacidades del conductor, deficiente educación vial, entre tantas otras.

La decisión política de seguir adelante con las reformas, a pesar de esto, deja traslucir, por un lado, que la razón esencial de estas fue el reclamo social hacia el poder estatal exigiendo respuestas concretas al respecto y, por otro lado, la incapacidad real del derecho penal como solución eficaz -al no atacarse las verdaderas causas del problema- y su claro uso simbólico mediante el cual se intenta ocultar la ausencia de una política de Estado seria en materia de vialidad.

No es posible negar la gravedad de la cuestión atinente a los accidentes de tránsito en nuestro país y su incidencia como una de las principales causas de muerte. Pero como correlato, no puede sostenerse que la creación de tipos penales y el aumento de las penas van a reducir el número de siniestros o corregir la lamentable conducta vial, porque lo que se termina haciendo, en definitiva, es cambiar derecho administrativo sancionador por derecho penal.

Creemos que una seria y profunda política de prevención y educación vial y una fuerte mejora en la infraestructura vial, seguramente alcanzará mejores resultados que un derecho penal inflacionario que ya ha dado acabadas pruebas de su ineficacia.

## 6. Bibliografía

Anitua, G. I. (2006). *Sociedad insegura: El concepto jurídico de seguridad humana contra el discurso bélico*. Disponible en <http://www.pensamientopenal.com.ar/node/14339>.

Antecedentes Parlamentarios Ley 26.362. SERAFINI, Pía M. - LISSARRAGUE, Gonzalo (Dir.). Antecedentes Parlamentarios, Buenos Aires: La Ley, 2008, Año XV, N° 1.

Antecedentes Parlamentarios Ley 27.347. Disponible en <http://www.senado.gov.ar/parlamentario/parlamentaria/ley>.

Ávila, J. J. (1998) *El art. 193 bis, C. Pen., incorporado por ley 26.362*. Cita Online: 0003/014012.

Barratta, A., *Entre la política de seguridad y la política social en países con grandes conflictos sociales y políticos*. En El Cotidiano, México D.F.

Beck, U., *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*, Paidós, Barcelona, 1ra. ed., 3ra. reimp., 2010.

Buompadre, J. E. (2017). *Homicidio culposo agravado*. En Código Penal Comentado. Revista Pensamiento Penal. Disponible en: <http://www.pensamientopenal.com.ar/cpcomentado/45052-art-84-bis-homicidio-culposo-agravado-actualizado>.

Buompadre, J. E. (2017). *Lesiones culposas agravadas*. En Código Penal Comentado. Revista Pensamiento Penal, 2017. Disponible en:

<http://www.pensamientopenal.com.ar/cpcomentado/45053-art-94-bis-lesiones-culposas-agravadas-actualizado>.

Cerezo Mir, J. (2006). *Temas fundamentales del Derecho Penal*. Tomo III, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe.

Conti, N. J. (2008). *Seguridad del tránsito: ¿un nuevo bien jurídico? A propósito de la criminalización de las "picadas ilegales"*. Publicado en: Sup. Penal 2008 (junio), 73 - DJ10/07/2008, 745 - DJ2008-II, 745 - Antecedentes Parlamentarios 2008 (Junio), 01/01/2008, 485 - LA LEY2008-D, 818. Cita Online: AR/DOC/1301/2008.

D'alessio, A. - Divito, M. (2009). *Código Penal. Comentado y anotado, Tomo II. Parte Especial*, La Ley, Buenos Aires, 2da. ed.

Damonte, L. (2007). *La figura del art. 193 bis del Código Penal: su tratamiento y las principales problemáticas derivadas de su formulación legal*. Publicado en: LA LEY2017-B, 872 - Sup. Penal2017 (abril), 1 - DPyC 2017 (mayo), 23/05/2017, 22. Cita Online: AR/DOC/843/2017.

De la Cuesta Aguado, P. M. (2007). *Tipificación del riesgo y delitos de peligro*. En Revista de Derecho Penal 2007-2: Delitos de peligro I (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1ra. ed., pp. 125-145.

Demetrio Crespo, E. (2005). *Acerca de la contraposición entre libertad y seguridad en el Derecho Penal*. En Revista de Derecho Penal 2005-1: Autoría y participación I (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1ra. ed., pp. 505-528.

Diez Ripolles, J. L. (2005). *De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana: un debate desenfocado*. En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, ISSN 1695-0194; Artículos, RECPC 07-01.

Donna, Edgardo A. (2008). *Derecho Penal. Parte General: Tomo I: Fundamentos - Teoría de la ley penal*, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe.

Erbetta, D. (2006). *Seguridad y reformas penales. ¿Hacia dónde vamos?*, En Revista de Derecho Penal 2006-1: Autoría y participación III (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1ra. ed. pp. 513-539.

Escuti, R. - Oribe, J. J. - Orozco, L. J. (2017). *Delitos viales: Una prueba de los cambios que padece el Derecho Penal y su dogmática*. Publicado en: LA LEY 22/06/2017, 22/06/2017, 1 - LA LEY2017-C, 993. Cita Online: AR/DOC/1459/2017.

Feijoo Sanchez, B. (2008). *Seguridad del tráfico y resultado de peligro concreto. Comentario a las SSTS de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999*. En Revista de Derecho Penal 2008-1: Delitos de peligro II (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1ra. ed. pp. 85-125.

Ferrajoli, L. (1997). *Derecho y Razón*, Trotta, Madrid, 2da. ed.

Ferrajoli, L. (2005). *Criminalidad y globalización*. En Iter criminis - Revista de ciencias penales. Núm. 1. Tercera época. Tlalpan, México, pp. 71-88. Disponible en <http://www.cienciaspenales.net>.

*El principio de lesividad como garantía penal*. En Revista de Derecho Penal y Criminología (Dir. Eugenio R. Zaffaroni), La Ley, Buenos Aires, Edición aniversario, año II, nro. 8, septiembre, 2012, pp. 3-11.

García Albero, R. (2017). *La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal*. En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, ISSN 1695-0194; Artículos, RECPC 09/11, 2007.

García Falconi, R., *El bien jurídico y su recepción en el Derecho Penal Económico*. En Derecho Penal Económico, Tomo I (Ramiro García Falconí; Luis Gracia Martín; Bernd Schünemann; Juan María Terradillos Basoco), Rubinzal-Culzoni, Santa Fé, 2012, pp. 157-187.

Hefendehl, R. (2002). *¿Debe ocuparse el Derecho Penal de riesgos futuros?*, En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, ISSN 1695-0194; Artículos, RECPC 04-14, 2002.

Informe estadístico víctimas fatales por siniestros viales en Argentina 2016, elaborado por el Ministerio de Transporte de la Nación. Disponible en

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_estadistico\\_2016\\_-\\_version\\_2.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_estadistico_2016_-_version_2.pdf).

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción. Organización Mundial de la Salud. Disponible en

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf).

Irisarri, S. M. (2017). *Cuestiones de Política Criminal en torno a la Ley 27.347 sobre "homicidios viales". Análisis teleológico normativo y técnico-dogmático*, Publicado en: ADLA2017-3, 20. Cita Online: AR/DOC/558/2017.

Jakobs, G. (1997). *Derecho Penal. Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación* (Trad. Joaquín Cuello Contreras y José Luis Serrano González de Murillo), Marcial Pons, Madrid, 2da. ed.

Jimenez Diaz, M. J. (2014). *Sociedad del riesgo e intervención penal*, En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, ISSN 1695-0194; Artículos, RECPC 16-08.

Kindhäuser, U. (2014). *Derecho penal de la seguridad. Los peligros del derecho penal en la sociedad del riesgo*, En Cuadernos de Derecho Penal, ISSN: 2027-1743, febrero, 2014, pp. 13-26.

Kiss, A. (2016). *Delitos de peligro abstracto y bien jurídico*. En Delitos de posesión y tenencia: estudios de derecho penal, partes general y especial y de derecho procesal penal, Cornelius Nestler... [et al.]; Friedrich-Christian Schroeder, Ken Eckstein, Andrés Falcone (Coord.), Ad-Hoc, Buenos Aires, 1ra. ed.

Mir Puig, S. (2002). *Derecho Penal. Parte General*, Reppertor, S. L., Barcelona, 5ta. ed., 1998.

Morillas Cueva, L., *Reflexiones sobre el derecho penal del futuro*, En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, Artículos, RECPC 04-06.

O'malley, P. (2007). *Experimentos en gobierno. Análisis gubernamentales y conocimiento estratégico del riesgo*, En Revista Argentina de Sociología, año 5, nro. 8; ISSN 1667-9261, pp. 151-171.

Resumen estadística 2008. Dirección Nacional de Observatorio Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior de la República Argentina. Disponible en: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>.

Riquert, M. (2007). *Crisis penal: Política criminal, globalización y derecho penal*, Ediar, Buenos Aires.

Rodriguez Montañes, T. (2004). *Delitos de peligro, dolo e imprudencia*. En Colección Autores de Derecho Penal (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni Editores, Buenos Aires-Santa Fe.

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal. Parte General. Fundamentos. La estructura de la teoría del delito*, Tomo I, Civitas, Madrid.

Roxin, C. (2013). *El concepto de bien jurídico como instrumento de crítica legislativa sometido a examen*. En Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, ISSN 1695-0194; Artículos, RECPC 15-01, 2013.

Schroeder, F.C. (2007). *Nuevas tendencias en los delitos de peligro abstracto*. En Revista de Derecho Penal 2007-2: Delitos de peligro I (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1ra. ed., 2007, pp. 119-124.

Schünemann, B. (2009). *Obras*, Tomo II, En Colección Autores de Derecho Penal (Dir. Edgardo A. Donna), Rubinzal-Culzoni, Santa Fe.

Silva Sanchez, J. M. (2001). *La expansión del Derecho Penal*, Civitas.

Sueiro, C. - Buscaya, H. (2008). *El derecho penal como guardián de la seguridad del tránsito, de los medios de transporte y de comunicación. La proliferación de delitos de peligro como consecuencia de la implementación de una política criminal orientada a un derecho penal de "prima" o "sola ratio"*. Publicado en: LA LEY 2008-C, 1106 - Antecedentes Parlamentarios 2008 (Junio), 01/01/2008, 503 - Sup. Adm. 2008 (marzo), 1 - Sup. Penal. 2008 (mayo), 1.

Tazza, A. O. (2008). *Picadas ilegales: La creación de un delito contra la seguridad del tránsito vehicular*. Publicado en: LA LEY 12/05/2008, 12/05/2008, 1 - LA LEY2008-C, 972 - Antecedentes Parlamentarios 2008 (Junio), 01/01/2008, 521. Cita Online: AR/DOC/1304/2008.

Tazza, A. O. (2017). *Homicidio culposo cometido con vehículo automotor*. Publicado en: LA LEY 22/02/2017, 22/02/2017, 1 - LA LEY2017-A, 1129. Cita Online: AR/DOC/441/2017.

Terragni, M. A. (2017). *Nuevos delitos de tránsito*. Publicado en: LA LEY 07/02/2017, 07/02/2017, 1 - LA LEY2017-A, 943 - DPyC 2017 (marzo), 07/03/2017, 27. Cita Online: AR/DOC/284/2017.

Zaffaroni, E. R. (2000). ALAGIA, Alejandro, SLOKAR, Alejandro, *Derecho penal. Parte General*, Ediar, Buenos Aires.

Zaffaroni, E. R. (2009). *Manual de Derecho Penal. Parte General*, Ediar, Buenos Aires, 2da. ed., 3ra. reimp.

Zaffaroni, E. R. (2009). *El enemigo en el derecho penal*. Ediar, Buenos Aires.

Zaffaroni, E. R. (2011). *La palabra de los muertos*, Ediar, Buenos Aires, 2011.

Zaffaroni, E. R. (2012). *Estructura básica del derecho penal*, Ediar, Buenos Aires, 1ra. ed., 2da. reimp.