
PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2013

Por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal, y se establecen otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Con el fin de disminuir en Colombia la muerte y lesiones de personas en siniestros viales y promover la seguridad vial, la presente ley tiene por objeto imponer sanciones penales a conductores, por maniobrar un vehículo automotor bajo el influjo de bebidas embriagantes y/o sustancias psicotrópicas, o por causar la muerte o heridas a personas en siniestros de tránsito, cuando incurren en este tipo de conducta.

Artículo 2°. Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal en el LIBRO II TITULO I. CAPITULO II quedará el artículo 245A **nuevo** del siguiente tenor:

Artículo 245 A. Examen de embriaguez y sustancias psicotrópicas. Cuando se cause lesiones personales o la muerte a personas con vehículo automotor en siniestro de tránsito, no se requerirá orden escrita de autoridad competente para practicar examen que permita determinar si el agente se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol y/o sustancias psicotrópicas.

Artículo 3°. La Ley 599 de 2000 Código Penal, tendrá un artículo 103A **nuevo** del siguiente tenor:

Artículo 103A. **Homicidio doloso por conducir en estado de embriaguez.** Se entenderá que incurre en homicidio doloso todo agente que al conducir vehículo automotor bajo el influjo de bebidas embriagantes, o sustancias psicotrópicas, ocasione siniestro de tránsito que tenga como resultado la muerte de personas, si hecha la prueba para medir el nivel de las bebidas embriagantes, o sustancias psicotrópicas en el organismo se establece tercer grado.

Artículo 4°. El artículo 109 de la Ley 599 de 2000 Código Penal, quedará así:

Artículo 109. Homicidio culposo. El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte y seis punto sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Para el homicidio culposo cometido utilizando armas de fuego se impondrá **adicionalmente** la privación del derecho a la tenencia y porte de armas de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados, **la pena de prisión será de sesenta (60) meses a ciento veinte (120) meses de prisión y se impondrá la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas, por un tiempo de hasta el doble de la duración de la pena impuesta.**

Artículo 5° La Ley 599 de 2000, Código Penal tendrá un artículo 118A **Nuevo**, del siguiente tenor:

Artículo 118A. Lesiones personales dolosas por conducir en estado de embriaguez. Quien conduciendo vehículo automotor bajo el influjo de bebidas embriagantes, o sustancias psicotrópicas, ocasione siniestro de tránsito que cause las lesiones a personas de que tratan los artículos 111 a 119 del Código Penal, incurrirá en las mismas penas allí previstas, si hecha la prueba para medir el nivel de las bebidas embriagantes, o sustancias psicotrópicas en el organismo se establece tercer grado.

Artículo 6° El artículo 120 de la Ley 599 de 2000 Código Penal, quedará así:

Artículo 120. Lesiones culposas. El que por culpa cause a otro alguna de las lesiones a que se refieren los artículos anteriores, incurrirá en la respectiva pena disminuida de las cuatro quintas a las tres cuartas partes.

Para las lesiones culposas ocasionadas utilizando armas de fuego se impondrá **adicionalmente** la privación del derecho a la tenencia y porte de armas de dieciséis (16) a cincuenta y cuatro (54) meses.

Cuando las lesiones de que tratan el presente artículo sean ocasionadas por conducta culposa cometida por el agente utilizando medios motorizados, **incurrirá en las penas establecidas para las lesiones a que se refieren los artículos anteriores, disminuidas en una cuarta parte** y se impondrá la privación del derecho a conducir vehículos automotores, **por un tiempo de hasta el doble de la duración de la pena impuesta.**

Artículo 7° El Capítulo II del Título XII del Libro Segundo del Código Penal, tendrá un **nuevo** artículo 367 C del siguiente tenor:

Artículo 367 C ° De la seguridad vial y la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a 100 mg de etanol/100 ml de sangre total, y/o sustancias psicotrópicas incurrirá, en prisión de uno (1) seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.

Parágrafo. Si el agente se niega a someterse a la prueba destinada a comprobar el influjo de bebidas embriagantes o de sustancias psicotrópicas, este hecho será tomado como indicio grave en su contra.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Congresistas,

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2013

Por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal, y se establecen otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto de la ley

Con el fin de disminuir en Colombia las muertes y las lesiones de personas en siniestros viales y promover la seguridad vial, la presente Ley tiene por objeto imponer sanciones penales a conductores, por maniobrar un vehículo automotor bajo el influjo de bebidas embriagantes y/o sustancias psicotrópicas, o por causar la muerte o heridas a personas en siniestros de tránsito, cuando incurren en este tipo de conducta.

II. Conveniencia de la iniciativa

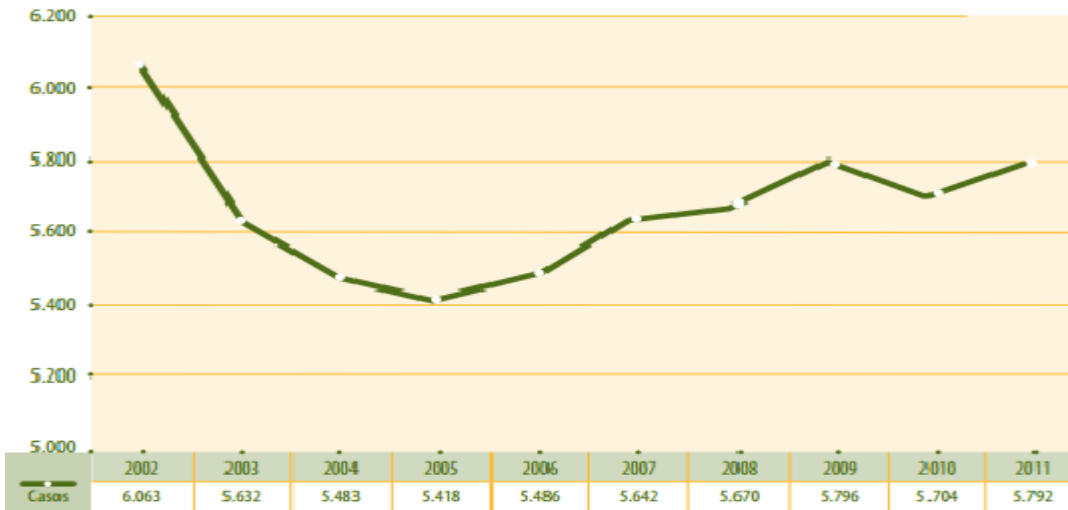
En nuestro país, el aumento de heridos y la pérdida de vidas humanas en siniestros de tránsito persisten lo que motiva al legislador a insistir también en fortalecer las medidas y sanciones penales con el propósito de contrarrestar los índices trágicos en la vía.

Para percibir la dimensión del problema y entender la importancia de la reforma que se plantea, basta revisar con detenimiento las estadísticas que presentaremos a continuación las cuales ilustran lo que ha estado ocurriendo en nuestro país en materia de Seguridad Vial.

Las cifras revelan que no ha habido una reducción significativa en términos de la siniestralidad vial en el País, el número de muertes y lesiones personales por siniestros de tránsito evidencian que aun cuando se han tomado diferentes medidas para disminuir los siniestros viales, no ha sido suficiente ya que el número de muertes y lesiones por esta causa se ha mantenido.

Evolución de Muertes por siniestralidad vial¹

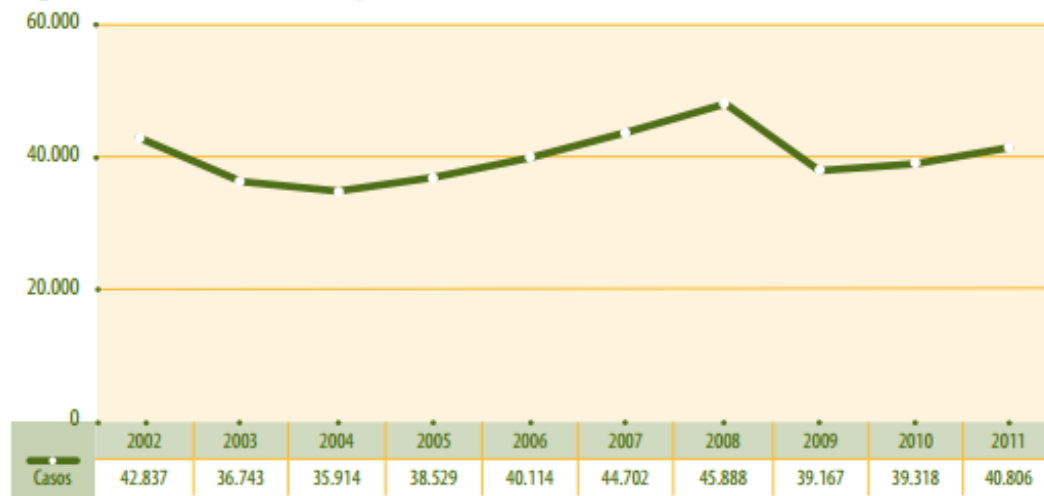
Figura 1. Accidentes de transporte, casos de muertes, Colombia, 2002-2011



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas

Evolución de heridos por siniestralidad vial²

Figura 2. Accidentes de transporte, casos de lesiones no fatales, Colombia, 2002-2011

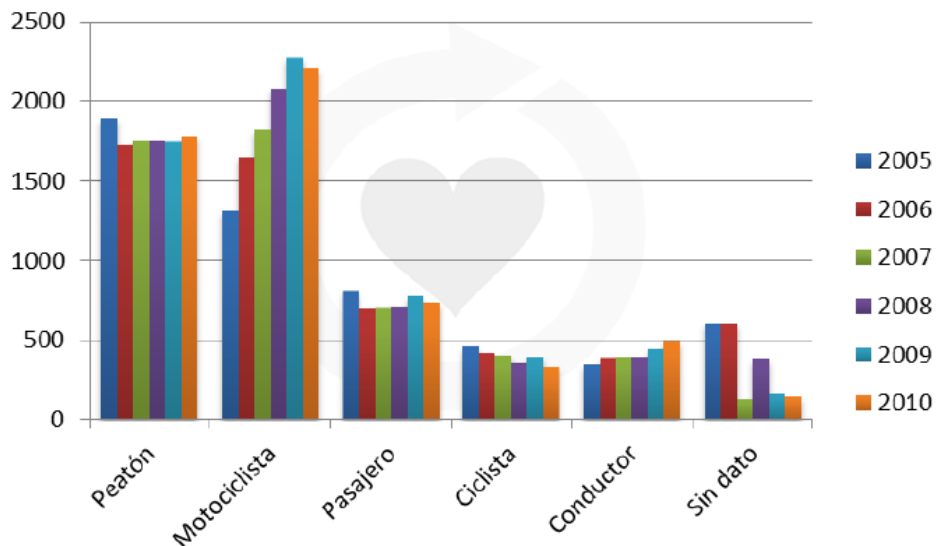


Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad en Colombia / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas

¹ Forensis 2011, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011.

² Ibidem

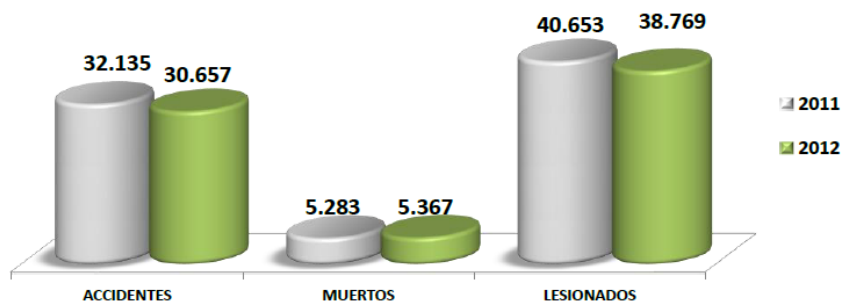
Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por tipología de usuario en Colombia³



Siniestralidad vial 2012⁴

ACCIDENTALIDAD NACIONAL				
DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2012				
COMPARADO CON EL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR				
EVENTO	2.011	2.012	ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	32.135	30.657	✓ -1.478	-4,6%
MUERTOS	5.283	5.367	✗ 84	1,6%
LESIONADOS	40.653	38.769	✓ -1.884	-4,6%

FUENTE: SIEDCO INFORMACION SIN CONSOLIDAR SUJETA A VARIACION POR REGISTROS QUE ESTAN SIENDO INSERTADOS



³ Fuente: Análisis de siniestralidad vial en Colombia 2005 – 2010 Autor Por la vida en la vía - Liga contra la violencia vial- Abril de 2012.

⁴ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2012 al 30 de Diciembre de 2012.

Siniestralidad vial 2013⁵

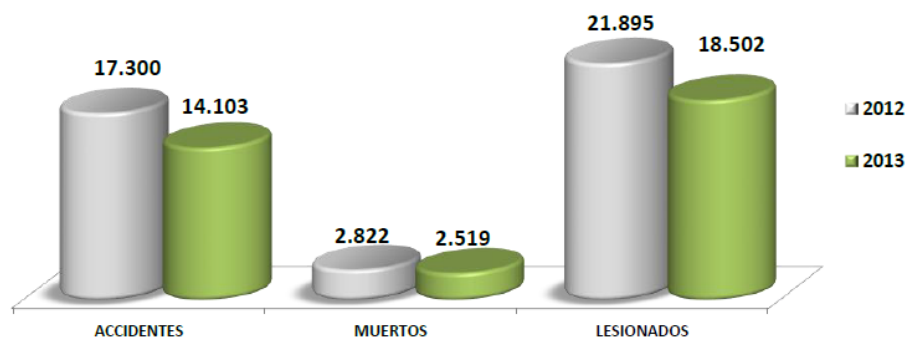
ACCIDENTALIDAD VIAL NACIONAL

DEL 01 DE ENERO AL 30 DE JUNIO DE 2013

COMPARADO CON EL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR

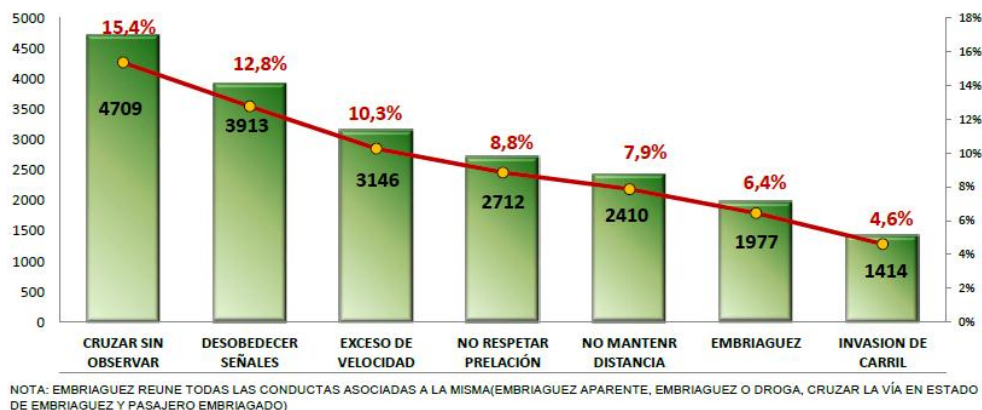
EVENTO	2012	2013	ABSOLUTA	%
ACCIDENTES	17.300	14.103	✓ -3.197	-18%
MUERTOS	2.822	2.519	✓ -303	-11%
LESIONADOS	21.895	18.502	✓ -3.393	-15%

FUENTE: SIEDCO INFORMACION SIN CONSOLIDAR SUJETA A VARIACION POR REGISTROS QUE ESTAN SIENDO INSERTADOS



Causa de siniestralidad vial 2012⁶

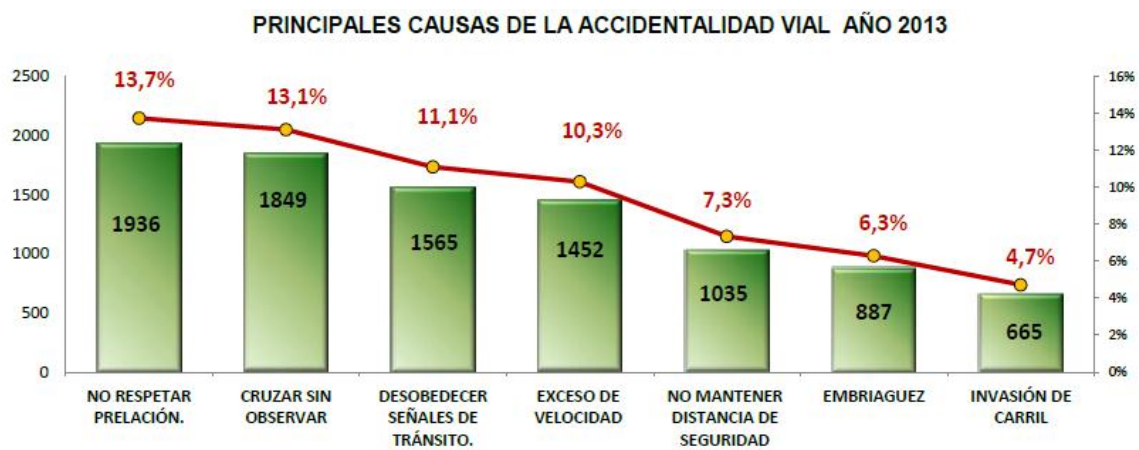
PRINCIPALES HIPÓTESIS DE ACCIDENTALIDAD 2012



Causa de siniestralidad vial 2013⁷

⁵ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2013 al 30 de Junio de 2013.

⁶ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2012 al 30 de Diciembre de 2012.



Dentro de las principales causas de los siniestros de tránsito atribuibles al conductor del vehículo siempre está la de embriaguez.

Tipología de las lesiones según secuelas

En el informe de Forensis, se reseña que aunque predominan la deformidad física que afecta el cuerpo de quienes quedaron con secuelas, se destacan otro tipo de afectaciones derivadas de las lesiones ocasionadas en siniestros de tránsito, como la pérdida de las funciones de los órganos y de los miembros que tienen un carácter irreversible, y acompañan a las víctimas por el resto de su vida. Finalmente, se informa que en 37 lesionados se diagnosticaron secuelas de orden psiquiátrico.

Secuelas de las lesiones⁸

⁷ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2013 al 30 de Junio de 2013

⁸ Forensis 2011, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011

Cuadro 8. Lesiones en accidentes de transporte, según secuela de las lesiones, Colombia, 2011

Tipo de secuela	Hombres	%	Mujeres	%	Total
Deformidad física que afecta el cuerpo	1.947	40,9	929	41,1	2.876
Perturbación funcional de órgano	1.115	23,4	486	21,5	1.601
Perturbación funcional de miembro	846	17,8	431	19,1	1.277
Deformidad física que afecta el rostro	708	14,9	362	16,0	1.070
Pérdida funcional de miembro	53	1,1	14	0,6	67
Pérdida anatómica de miembro	36	0,8	9	0,4	45
Pérdida funcional de órgano	34	0,7	10	0,4	44
Perturbación psíquica	22	0,5	15	0,7	37
Pérdida anatómica de órgano	4	0,1	-	-	4
Aborto	-	-	3	0,1	3
Parto prematuro	-	-	1	0,0	1
Total	4.765	100,0	2.260	100,0	7.025

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad en Colombia / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Indirectas

Cifras de siniestralidad por conducir en estado de embriaguez

En Colombia durante el 2012 se causaron 1.977 siniestros de tránsito por conducir en estado de embriaguez, en los cuales murieron 487 personas y fueron heridas 2.510 personas⁹.

En lo que va corrido del 2013 se han generado 887 siniestros viales por conducir en estado de embriaguez, y se han muerto 216 personas y 1.146 han sido heridas¹⁰.

Siniestralidad Vial por conducir en estado de embriaguez¹¹

⁹ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2012 al 30 de Diciembre de 2012

¹⁰ Fuente: Sistema de Información Estadístico Vial -SIEVI. Policía Nacional -Dirección de Tránsito y Transporte del 01 de Enero de 2013 al 30 de Junio de 2013

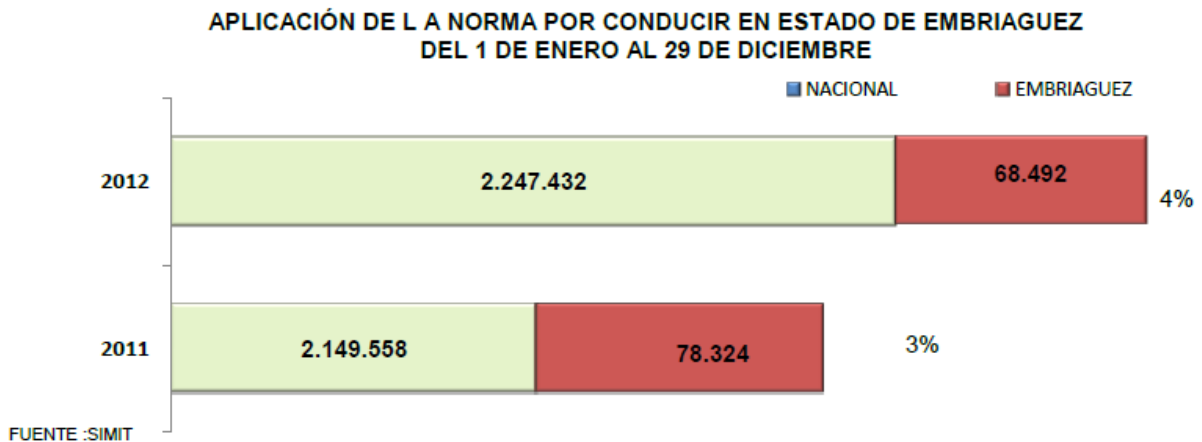
¹¹ Ibídem

DEPARTAMENTO	ACCIDENTES
M. BOGOTÁ	80
NARIÑO	67
M. CÚCUTA	59
CASANARE	54
HUILA	53
BOYACÁ	39
CUNDINAMARCA	38
M. BARRANQUILLA	38
M. CARTAGENA	37
VALLE	37
CESAR	36
M. NEIVA	31
M. BUCARAMANGA	30
CALDAS	23
GUAJIRA	21
M. PEREIRA	19
SUCRE	18
SAN ANDRÉS	17
META	16
M. MEDELLÍN	16
ARAUCA	15
M. IBAGUÉ	14
CAQUETÁ	13
M. POPAYÁN	13
QUINDÍO	11
M. VILLAVICENCIO	10
SANTANDER	10
MAGDALENA MEDIO	9
NORTE DE SANTANDER	9
URABÁ	8
ANTIOQUIA	7
CÓRDOBA	6
M. SANTA MARTA	6
CAUCA	5
TOLIMA	5
BOLÍVAR	4
GUAVIARE	3
MAGDALENA	3
M. CALI	3
PUTUMAYO	3
ATLÁNTICO	1
TOTAL	887

DEPARTAMENTO	MUERTES
NARIÑO	26
M. BOGOTÁ	20
CESAR	15
HUILA	14
CASANARE	12
M. NEIVA	11
SUCRE	11
CUNDINAMARCA	10
BOYACÁ	9
M. CARTAGENA	9
M. CÚCUTA	8
M. BUCARAMANGA	6
M. IBAGUÉ	6
VALLE	6
ARAUCA	5
GUAJIRA	5
META	5
M. MEDELLÍN	4
ANTIOQUIA	3
CAUCA	3
M. BARRANQUILLA	3
M. VILLAVICENCIO	3
SANTANDER	3
CALDAS	2
CAQUETÁ	2
M. SANTA MARTA	2
NORTE DE SANTANDER	2
ATLÁNTICO	1
BOLÍVAR	1
CÓRDOBA	1
GUAVIARE	1
MAGDALENA	1
MAGDALENA MEDIO	1
M. CALI	1
M. PEREIRA	1
PUTUMAYO	1
TOLIMA	1
URABÁ	1
TOTAL	216

DEPARTAMENTO	LESIONADOS
M. CÚCUTA	79
CASANARE	71
M. CARTAGENA	70
NARIÑO	65
M. BOGOTÁ	63
HUILA	61
CUNDINAMARCA	55
VALLE	52
BOYACÁ	51
M. BARRANQUILLA	46
M. BUCARAMANGA	45
CESAR	44
SAN ANDRÉS	34
M. NEIVA	33
M. PEREIRA	33
CALDAS	32
GUAJIRA	30
M. MEDELLÍN	26
M. IBAGUÉ	23
SUCRE	23
M. POPAYÁN	21
CAQUETÁ	20
META	20
ANTIOQUIA	14
ARAUCA	14
M. VILLAVICENCIO	14
QUINDÍO	13
MAGDALENA MEDIO	12
NORTE DE SANTANDER	12
SANTANDER	12
CÓRDOBA	11
URABÁ	10
TOLIMA	8
M. SANTA MARTA	7
BOLÍVAR	5
CAUCA	4
MAGDALENA	4
GUAVIARE	3
M. CALI	3
PUTUMAYO	3
TOTAL	1146

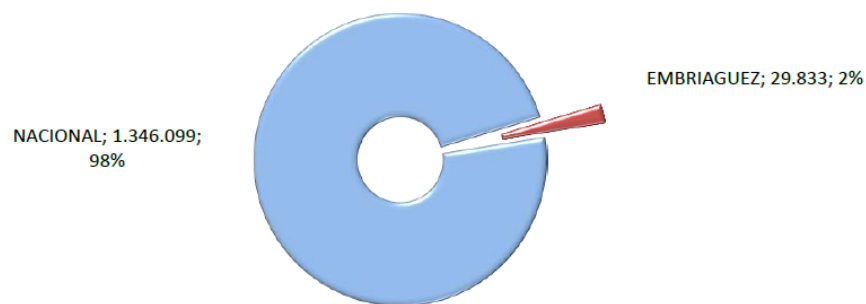
Imposición de comparendos por embriaguez durante el 2012¹²



En Colombia por conducir en estado de embriaguez en el año 2012 fueron impuestos 68.492 comparendos, una cifra alarmante si pensamos que en cada uno de esos eventos pudo causarse un siniestro de tránsito que pudo cobrar la vida de miles de colombianos y colombianas.

Imposición de comparendos por embriaguez durante el 2013¹³

**APLICACIÓN DE LA NORMA POR CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ
DEL 01 AL 22 DE JUNIO DE 2013**



FUENTE :SIMIT

En lo que va corrido del año, hasta junio 22 se han impuesto 29.833 comparendos por conducir en Estado de embriaguez, en comparación la cifra de comparendos impuestos en

¹² Reporte del SIMIT del 01 de Enero al 29 de Diciembre de 2012.

¹³ Reporte del SIMIT del 01 de Enero al 22 de Junio de 2013.

el año 2012, se percibe que no ha habido una significativa reducción en el número de comparendos impuestos por esta causa.

III.Descripción del Proyecto de Ley

Este proyecto de ley modifica los artículos 109 y 120 del Código Penal, y se crean cuatro artículos nuevos, en el Código Penal de Procedimiento Penal el 245 A; y en el Código Penal: 103 A, 118A y 367 C.

Los artículos 4° y 6° Buscan aumentar el mínimo y el máximo de la pena del homicidio y las lesiones personales culposas cuando son causadas con vehículo automotor.

Los artículos 3° y 5° crean artículos nuevos en el Código Penal, el 103A y el 118A que buscan configurar la figura del dolo eventual en homicidio y lesiones personales cuando el agente realiza la conducta pueble bajo el influjo de bebidas embriagantes o de sustancias psicotrópicas si hecha la prueba para medir el nivel de las bebidas embriagantes, o sustancias psicotrópicas en el organismo se establece tercer grado.

El artículo 2° crea el artículo 245 A en el Código Penal, con el fin de que no medie orden judicial para la toma de la prueba, que pueda determinar el influjo de bebidas embriagantes o sustancias psicotrópicas en el agente cuando las lesiones personales o la muerte de personas fueren generadas en siniestro de tránsito por causa de un vehículo automotor.

Por último, el artículo 7 crea el artículo 367C en el Código Penal que le da vida a un nuevo delito: conducir un vehículo automotor bajo el influjo de bebidas embriagantes o sustancias psicotrópicas.

Este proyecto ya había sido presentado ante el Congreso de la República en 2 oportunidades, por la importancia del tema y al evidenciar puntos significativos, en esta nueva iniciativa incluimos las sugerencias presentadas en la comisión primera de Senado, en la ponencia y debate que se surtió, así como las de la Liga contra la Violencia Vial, por la Vida en la Vía, liderada por la doctora MARY BOTTAGISIO, Directora Ejecutiva, realizada en la anterior iniciativa radicada.

A continuación describimos las figuras legales que enmarcan este proyecto:

Del delito de conducción en estado de embriaguez

Resulta idóneo, oportuno y adecuado, que el Estado Colombiano en uso de las facultades que la Constitución le ha otorgado frente al IUS PUNIENDI, pueda establecer

como conducta punible la conducción de vehículos automotores en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas, siendo esta una conducta que doctrinariamente puede ser calificada como aquellas que resultan de la infracción de las normas de cuidado.

Si bien es cierto, la actividad de conducción de vehículos como tal, goza de total legalidad y licitud en el ordenamiento jurídico, la calificación que esta tiene como de riesgosa y altamente peligrosa exige a su actor el cumplimiento de la norma contentiva del deber de cuidado, el cual según la jurisprudencia y la doctrina debe ser analizada desde “*el prisma de la voluntad general plasmada en las normas*”¹⁴.

Conductas como la que se pretende penalizar atañen al juicio que de tal comportamiento se hace como un “*Riesgo jurídico-penalmente desaprobado*”¹⁵, el cual debe ser entendido como una atribución de desatención o infracción de una norma de cuidado que tiene carácter de general y en tal medida dicha valoración debe ser objetiva, sin que con ello se contraríe la disposición jurídica de nuestro Código Penal contenida en el artículo 12 que prohíbe la responsabilidad objetiva, ya que el análisis y estudio objetivo se realiza sobre la calidad de la norma que se infringe y que impone un deber de cuidado (objetivo); en términos de Feijóo se estaría hablando de la *imputación de un hecho valorado como injusto penal como presupuesto positivo de la culpabilidad, pero no de la declaración de culpabilidad con la consiguiente imputación de la pena*.¹⁶, pues en igual sentido debe cumplirse con el estudio de las circunstancias del hecho y las personales del autor del hecho.

El ordenamiento jurídico penal, incluye tendencias teóricas con las cuales se fundamenta la presente iniciativa y que corresponden a la misma línea en la que se plantea el cumplimiento de las normas que imponen el deber de cuidado, como lo es la previsión de un hecho considerado evitable y que nos acerca a la órbita de control del individuo, de la predeterminación voluntaria para un acto o un hecho. En ese orden de ideas se debe sostener que el derecho penal en su etapa de conminación busca un comportamiento del ciudadano que respete el derecho y no sólo que no infrinja una ley, sino que obliguen al comportamiento adecuado con las condiciones mínimas de cuidado en hechos o actividades que así lo exigen.

Según Feijóo, vistas así las cosas, el alicoramiento previo al ejercicio de una actividad altamente peligrosa, generadora de riesgos reales, como es la conducción de vehículos o motocicletas, en la que se compromete la vida e integridad de los agentes que participan en

¹⁴ Consideraciones Generales sobre la Norma y el Deber de Cuidado. Resultado Lesivo e impudencia. Bernardo Feijóo. Universidad Externado de Colombia.

¹⁵ *Ibíd.* Pp. 236.

¹⁶ Sobre ciertos problemas de culpabilidad en el delito imprudente. Consideraciones Generales sobre la Norma y el Deber de Cuidado. Resultado Lesivo e impudencia. Bernardo Feijóo. Universidad Externado de Colombia.

la movilidad, sean estos conductores, pasajeros o peatones, infringe una norma que impone el deber de cuidado, y que sin lugar a dudas, impide que la alteración física o síquica del individuo con el consumo de bebidas embriagantes o alucinógenas sea considerada como medida de cuidado o previsión para evitar un resultado lesivo en el desarrollo de la actividad, *por el contrario dicha imprevisión se estima como GRAVE* y bajo tales circunstancias es que se hace necesario que su reglamentación tenga efectos en el derecho penal, como *ultima ratio*.

La Constitución Política en su artículo 150 faculta al Congreso de la República para hacer las leyes y en su numeral 1° lo hace específicamente para interpretar, reformar y derogarlas.

En desarrollo de tal mandato constitucional, la iniciativa se enmarca en los límites constitucionales que el constituyente primario ha colocado a la labor legislativa y que de cara al *ius puniendi*, respeta, garantiza y protegen los derechos fundamentales a la vida e integridad personal, así como el derecho al debido proceso, la presunción de inocencia y la prohibición de penas degradantes, crueles e inhumanas.

De otra parte y teniendo en cuenta los numerosos fallos constitucionales sobre la materia, es pertinente entrar a aclarar que la consagración de conducta punible de la conducción de vehículos o motocicletas en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas no consagra un tipo penal en blanco o de remisión, ya que la descripción típica de la conducta se encuentra integrada en el Código Penal.

Según la Liga contra la Violencia Vial, *en la misma línea debe tenerse en cuenta que si bien es cierto existen delitos o conductas punibles de peligro, también es cierto que la existencia de actividades lícitas que implican riesgo supone normas que contienen el cumplimiento de un deber de cuidado, como las actividades a las que esta iniciativa hace referencia y en tal medida su incumplimiento acarrea un reproche de carácter jurídico penal.*

Se propone la consagración expresa que describe la conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas como conducta punible, con el fin de velar por la seguridad vial.

Se ha estudiado no sólo el tipo de implicación que la conducta punible pueda tener respecto de otros delitos o contravenciones sancionadas con pena mayor, sino frente a las sanciones administrativas en las que se pudiere incurrir y frente a las cuales primará la de mayor duración. Dicha disposición corresponde al artículo 134A del Código Penal.

Dolo eventual

Respecto al dolo Eventual La Corte Suprema de Justicia se ha pronunciado en diferentes fallos advirtiendo que se da esta figura cuando se tiene todas desprecio por el bien jurídico tutelado, así lo dejo consignado en fallo de la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia el 25 de Agosto de 2010:

...”esta Corporación. En decisión de 2007, la Corte llamó la atención sobre la necesidad de examinar frente al dolo eventual los delitos de tránsito en los que la creación del riesgo desbordaba las barreras de la objetividad racional y el sujeto actuaba con total desprecio por los bienes jurídicos que ponía en peligro,

“[...] cuando la lesión de los bienes jurídicos vida o integridad personal deviene por acontecimientos que ex ante resultan previsibles para el autor y éste es indiferente ante la posible ocurrencia de los mismos, conviene que la judicatura examine con detalle la posible ocurrencia de una acción dolosa a título de dolo eventual, toda vez que la creación del peligro muchas veces desborda los estrechos límites del delito culposo o imprudente.

*Con frecuencia pueden ser observados conductores de vehículos pesados o personas que gobiernan automotores bajo los efectos de diferentes sustancias, actuando con grosero desprecio por los bienes jurídicos ajenos sin que se constate que en su proceder ejecuten acciones encaminadas a evitar resultados nefastos; al contrario, burlan incesantemente las normas que reglamentan la participación de todos en el tráfico automotor sin que se les observe la realización de acciones dirigidas a evitar la lesión de bienes jurídicos, pudiéndose afirmar que muchas veces ese es su cometido. En tales supuestos no se estará en presencia de un delito culposo sino doloso en la modalidad denominada eventual”.*¹⁷

[...]

Aunque a nivel jurisprudencial ya se ha configurado el dolo eventual, con el fin de no dejarlo al arbitrio del poder Judicial, el proyecto propone que se creen en el Código Penal los artículos 103 A y 118A, para establecer en el homicidio y en las lesiones personales esta figura, que permita sancionar con mayor severidad al agente que cause el Siniestro de Tránsito por comportarse con total desprecio por la vida de los demás al conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas, para lo cual se señala que quien hiera o mate a alguien y el nivel en el organismo de estas sustancias dé como resultado tercer grado, se entenderá que obró con total desprecio por la vida y la integridad de las personas y el delito será juzgado a título de dolo.

Necesidad de que no medie orden judicial para la toma del examen.

En nuestro ordenamiento penal están descritas taxativamente las pruebas que pueden ser tomadas sin que medie orden de un juez de garantías, las mismas están descritas en el Código de Procedimiento Penal en el libro II “Técnicas de indagación e investigación de la

¹⁷ Cfr. Sentencia de casación del 27 de octubre de 2004, radicación 17019.

prueba y sistema probatorio”, título I “La indagación y la investigación”, capítulo II “actuaciones que no requieren autorización judicial previa para su realización” en los artículos 213 a 245.

Han existido muchas discusiones acerca de que la prueba de embriaguez sea tomada sin orden judicial cuando en el siniestro de tránsito se causa la muerte o lesiones a personas sin que medie orden judicial, atendiendo que está no está contenida dentro de las excepciones señaladas en el Código de Procedimiento Penal, en ese sentido la Corte Constitucional se pronunció mediante sentencia C-619/11 del 17 de agosto de 2011, cuyo Magistrado Ponente fue el doctor HUMBERTO ANTONIO SIERRA PORTO, advirtiendo que aunque no está señalada en el Código de Procedimiento Penal es una de las pruebas que no requieren orden de autoridad competente:

El artículo 149 de la Ley 769 de 2002, se encuentra en el Título iv denominado “Procedimientos y Sanciones”, en su Capítulo vii titulado “actuación en caso de infracciones penales”. (...) “como quiera que está prohibido conducir en estado embriaguez, la obligatoriedad de enviar a los conductores en caso de accidente a la prueba de alcoholemia, se presenta como el curso de acción coherente en dos sentidos.

El primero de ellos relativo a que la embriaguez en conductores implica per se una infracción de tránsito, incluso si no se ha presentado un accidente. Por lo que el alcance de la norma en este contexto, no puede ser otro que el cumplimiento mismo de las normas de tránsito. Exigencia esta (la de no estar ebrio al conducir) que no es aplicable a los peatones, pues no existe en las normas de tránsito contenido normativo alguno que prohíba a los peatones ingerir alcohol. Para la Corte resulta claro que en materia de responsabilidad de tránsito, la conducta sancionable a propósito de la ingesta de alcohol es la del conductor, pues la autoridad de tránsito no puede imponer sanciones a los peatones ebrios.

14.- El segundo aspecto relevante del alcance de la norma consiste en que el procedimiento descrito en la disposición jurídica acusada, se inscribe dentro de las actuaciones que la legislación dispuso cuando las situaciones de tránsito puedan derivar en infracciones penales. **Esto significa que el envío a la prueba de alcoholemia de los conductores involucrados en los accidentes de tránsito que describe el supuesto de la norma, se entiende como una de las actuaciones propias dentro de aquellas que tienen por fin determinar la posible responsabilidad penal que pueda surgir del siniestro en cuestión. Esto implica a su vez que la recolección de las pruebas con dicho fin, está a disposición de las partes que van a participar en el proceso de establecimiento de la responsabilidad penal.**

(...) Lo que significa que **el legislador ha otorgado una facultad excepcional a la autoridad de tránsito en este asunto, que resulta de suma importancia en el contexto de**

la norma acusada, el cual como se ha dicho se refiere al procedimiento de determinación de la responsabilidad penal derivada de un accidente de tránsito. (...) No puede por tanto el Juez de control de constitucionalidad, disponer que por regla general este tipo de pruebas suponen la orden previa de un juez de control de garantías.
(Subrayado fuera de texto)

Para nosotros es importante que la Corte Constitucional estime que no se requiere que medie orden judicial para la toma del examen, pero apoyados en la libertad de configuración legislativa, y con el fin de no dejar al arbitrio de los Jueces Colombianos, que en algunas oportunidades tienen posiciones muy diferentes sobre la interpretación de las normas, el hecho de determinar si se requiere o no la orden de autoridad judicial, proponemos la creación de un artículo nuevo en el Código de Procedimiento Penal, el 245 A en el que quedará consignado expresamente que cuando se genere un siniestro de tránsito en el que se lesionen o mueran personas, no se requiere que medie orden de autoridad judicial para toma de la prueba con el fin de determinar el influjo de sustancias embriagantes o psicotrópicas.

Compromiso del Gobierno Nacional

Ahora bien, este contexto ha puesto al tema de la seguridad vial en un lugar preponderante en la agenda del Gobierno Nacional, indicando que el Gobierno está comprometido con liderar una política de Estado y de gobierno en materia de seguridad vial para combatir el número de muertes y lesiones ocasionadas por conductores irresponsables.

En el marco de la importancia que tiene la Seguridad Vial, marzo de 2012, mediante la resolución No 1282 de 2012 fue adoptado el Plan Nacional de Seguridad Vial, en el que el Gobierno plantea varias estrategias, en algunas de ellas vincula al poder legislativo, de lo que se concluye que el proyecto de ley presentado es coherente con los objetivos del Gobierno Nacional en materia de Seguridad Vial.

Este interés gubernamental coincide con el legislativo, de contribuir a mejorar la calidad de vida de los colombianos, por lo cual es consistente con la presente iniciativa.

Por otro lado, el gobierno nacional reiteró su apoyo a esta iniciativa, la cual se hundió en Plenaria de Cámara, como se observa en el acta No 071 del 15 de Junio de 2011, publicada en la gaceta No 571 de 2011 de la cual transcribimos algunos apartes:

“La presidencia concede el uso de la palabra al señor Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez.

Buenas tardes Honorables Representantes y amigos que nos acompañan hoy, estoy aquí en otro debate en la Comisión Tercera del Senado, pero si quería venir en nombre del

Gobierno Nacional y muy especialmente en nombre del Ministerio de Transporte, a decirles que desde el inicio del Gobierno, nosotros hemos venido apoyando con vehemencia este proyecto de ley, ustedes saben que esta semana tuvimos una situación muy dolorosa al interior del Ministerio, una funcionaria de las más altas calidades, como es la doctora María Inés Agudelo, tomo la decisión de renunciar a su cargo, no obstante, que la situación que se presentó, gracias a Dios, no tuvo consecuencias mortales para nadie, nosotros consideramos que una persona en estado de embriaguez, así lo haga de manera involuntaria en el momento en que está en estado de embriaguez, pero de manera voluntaria, cuando decide consumir licor es un asesino en potencia y en Colombia, estamos encontrando que cada ocho días, solamente en la ciudad de Bogotá estamos reteniendo un número aproximado de doscientas personas, las que alcanzamos a detectar en estado de embriaguez, conduciendo vehículos y lo que es peor conduciendo motocicletas.

De tal manera que lo que tenemos que mandarle aquí a Colombia, es un mensaje de enorme responsabilidad y decirle de una vez a los colombianos, que de ahora en adelante, conducir en estado de embriaguez da cárcel y da cárcel inclusive, cárcel, no casa por cárcel, sino cárcel, porque yo particularmente he venido defendiendo este proyecto y lo he hecho porque no sé cuántos de ustedes han tenido la oportunidad de ir a una cárcel a visitar a alguien que está detenido, un compañero, un amigo y si algo lo conmueve a uno cuando va a una cárcel es sentir la verdadera pérdida de la libertad. Yo creo que cuando los colombianos asumamos esa responsabilidad y cuando sintamos que de verdad podemos tener el peso de la ley encima, en una sanción de estos, cuántas personas han perdido la vida, yo he visto en innumerables reuniones que he tenido, con las personas que manejan este tipo de entidades, donde se está luchando por la seguridad vial, he visto unos relatos verdaderamente conmovedores que ojalá también los hayan podido ver ustedes aquí en este debate, donde tanto las personas que infringieron la ley, como los familiares de las personas que lamentablemente perdieron a sus seres queridos o los ven accidentados, viven unas tragedias impresionantes, entonces en nombre del Gobierno Nacional, desde el señor Presidente de la República en adelante, pasando por todos mis compañeros de gabinete, yo les pido de la forma más cordial que apoyemos este proyecto, porque simplemente con esto lo que queremos es conservar y preservar la vida de muchos colombianos.

Hoy estamos teniendo más o menos cinco mil compatriotas que están perdiendo la vida y tenemos un compromiso de que al año 2020, tenemos que reducir esa cifra a la mitad y este proyecto para nosotros es muy importante, de tal manera que solamente venía a darles ese mensaje, a darles este saludo y a que invocaran su consideración para que tomen la mejor decisión. Muchísimas gracias.” (Subrayado fuera de texto).

IV. Marco Constitucional

Es en virtud de la competencia que asigna al legislador, el artículo 150 de la Constitución Política, en sus numerales 1 y 2, que le permite a este expedir, modificar y derogar Códigos en todos los ramos de la legislación de modo que en ejercicio de tal atribución, tiene margen de configuración legislativa para definir cuáles son los comportamientos humanos que merecen reproche penal, señalándoles la sanción, la intensidad de la misma, los procedimientos que conduzcan a establecer la veracidad de los hechos y la responsabilidad penal de quienes resulten involucrados en la comisión de una determinada conducta delictiva. Todo ello, cuando se llegue al convencimiento de que es imprescindible apelar al derecho penal como *última ratio* para defender determinados intereses jurídicos.

Atendiendo estas consideraciones de orden constitucional, esta reforma plantea hacer más severas las sanciones penales para quienes conduzcan en estado de embriaguez, esto porque es un hecho notorio que pese a la lucha frontal de las autoridades, traducida en campañas de sensibilización en materia de siniestralidad vial, los conductores que no observan las normas de tránsito, con su actuar sistemático, no solo vienen aumentando el dolor de miles de familias, sino que están generando una grave situación de riesgo e inseguridad, que compromete los derechos fundamentales más valiosos de todos y cada uno de los actores de la vía.

Este hecho *per se* impone la necesidad de reconsiderar algunas de las medidas que en relación con tales delitos fueron concebidas en el Código Penal, para que como consecuencia de esta realidad que enfrenta la sociedad, se mejoren las disposiciones legales existentes con el ánimo de combatir con mayor severidad la pérdida de vidas humanas, y el creciente número de heridos causados en siniestros de tránsito. Este mejoramiento normativo debe hacerse sin entrar a desconocer que la facultad de configuración legislativa dada al legislador no es absoluta, y que para ejercerla debe atender a valores, principios y presupuestos de contenido sustancial que se concatenen con el conjunto de los derechos fundamentales de los ciudadanos, para que se conviertan en la garantía para el ejercicio de estos derechos.

Para el caso que nos ocupa, está claro que los derechos que comprometen este tipo de conductas causan una gran deterioro en las familias afectadas y quebrantan o afectan, en forma grave y ostensible, valores y derechos inalienables del ser humano como la vida, la dignidad, la familia, todos amparados por la Constitución Política y las leyes. La propuesta legislativa que se somete a consideración, ha sido construida después de ponderarse el impacto social, el perjuicio y el daño que la conducta de estos conductores está ocasionando a la sociedad colombiana.

V. Aspectos éticos y sociales

Para los infractores:

Es necesario que se fortalezcan las normas de sanción para este tipo de conductores como una forma de educar a la sociedad colombiana bajo los valores de respeto a la ley y solidaridad social.

Aunque en apariencia los conductores no se vean beneficiados, en realidad, se favorecerán porque las diferentes actividades y acciones de publicación y prevención, evitarán la ocurrencia de siniestros de tránsito y posibles delitos que merezcan las sanciones catalogadas por el presente proyecto, de las cuales muchos de ellos también son víctimas.

Para las víctimas:

Es necesario propender por la toma de decisiones y determinaciones justas y equilibradas, que tengan en cuenta el análisis de las condiciones reales de los afectados por la violencia vial, y que busque contrarrestar los daños que han limitado el logro de su calidad de vida, y que de manera directa transgreden su dignidad.

El logro de determinaciones justas, se sustenta en procesos orientados por la lealtad, entendiéndola como la coherencia permanente por la búsqueda del bienestar de aquellos que se ven afectados, en el caso particular, por la violencia vial. Cuando los procesos se orientan bajo criterios de lealtad a los intereses de los actores, se aumenta la credibilidad frente a la impartición de justicia, esto a través de la claridad de las reglas y la reparación pertinente y apropiada de los daños causados.

Para la sociedad:

Todo aquello que altere el desarrollo y progreso de la sociedad colombiana, como producto de la inobservancia e incumplimiento de la ley por parte de algunos ciudadanos, se asume como una situación en extremo peligrosa que trae consigo consecuencias que afectan de manera estructural las condiciones de vida no solo de las personas víctimas de la vulneración de sus derechos, sino para todo aquel que le rodea, pasando entonces de una afectación de nivel individual, a la familiar y social, esto a través de perturbaciones físicas y psíquicas, que en el menos visible de los casos se ven reflejadas en el miedo, el temor y la desconfianza, lo que se encuentra fuera de todo parámetro de justicia y de desarrollo de la sociedad.

Tanto los actores afectados por la violencia vial, como las personas que se encuentran dentro de sus entornos y la ciudadanía en general, merecen contar con herramientas legales que les aseguren condiciones de convivencia eficientes que se vean reflejadas en la eliminación de beneficios como la detención domiciliaria en la etapa de instrucción e

investigación, la pena de prisión domiciliaria y la suspensión condicional de la ejecución de la pena para quienes se han apartado de la ley y han atentado contra la vida de los demás.

Es entonces necesario contar con un Estado y una sociedad solidaria con el otro, que de manera unida reconozca, identifique y trabaje por la reivindicación de las condiciones de los afectados por la violencia vial, y que permita la mejora de sus condiciones individuales, que se ven reflejadas en condiciones sociales equilibradas y armónicas que permiten el desarrollo integral de todos sus miembros.

VI. Impacto Fiscal

La presente ley no genera impacto fiscal, porque no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

Por las razones aquí expuestas, es que ponemos a consideración de todos los honorables Congressistas la presente iniciativa para su discusión y aprobación.

De los honorables Congressistas,