



UNIVERSIDAD  
EMPRESARIAL  
SIGLO 21

## **Trabajo final de graduación:**

Los nuevos tipos penales regulados en la Ley 27.347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas.

Principios penales y Condena Condicional.

**Autor:** Daniel Cammertoni.

**Año:** 2019

**Carrera:** Abogacía.

**Institución:** Universidad empresarial Siglo 21.

## **ABSTRACT**

The present work that deals with Law 27.347, has been carried out through legal, jurisprudential and doctrinal investigations, in order to interpret the aforementioned law, and jointly, the National Penal Code, since by means of said norm the same has been subject to modifications; also with the purpose of analyzing the possible aspects for and against its implementation; and for this, the positions of several distinguished jurists have been taken into account, in some aspects. This document is intended not only for students, but also for anyone interested in criminal traffic accidents, including, among other things, the thorough analysis of one of the articles of the aforementioned law, and in a historical manner, some laws prior to the same, (also criminal traffic accidents), progressively seen in the increase in the penal scales referred to the crimes mentioned therein; also analyzed various constitutional principles, such as the Reasonableness, other criminal, such as minimum criminal intervention, proportionality, as well as, institutes of criminal proceedings, such as conditional condemnation, in the sense of its possibility or not of application.

## **RESUMEN**

El presente trabajo que trata de la Ley 27.347, se ha llevado a cabo a través de investigaciones jurídicas, jurisprudenciales y doctrinales para interpretar la referida ley, y conjuntamente, el Código Penal Nacional, ya que mediante dicha norma el mismo ha sido sujeto de modificaciones; también con el propósito de analizar los posibles aspectos a favor y en contra de su implementación; y para esto, se han tenido en cuenta las posiciones de varios juristas distinguidos. Este documento está destinado no solo para estudiantes, sino también para cualquier persona interesada en accidentes de tránsito criminales, incluyendo, entre otras cosas, el análisis exhaustivo de uno de los artículos de la ley antes mencionada, como así también, una evaluación histórica de la misma norma con respecto a las anteriores leyes penales de tránsito, en cuanto a los aumentos de las escalas penales referidas a los crímenes mencionados en ellas; También se analizaron diversos principios, tales como el de Razonabilidad, mínima intervención penal, proporcionalidad, así como así también el instituto de la condena condicional, en el sentido de su posibilidad o no de aplicación.

## ÍNDICE

<b>Introducción.....</b>	<b>6</b>
--------------------------	----------

### **Primera parte: Antecedentes de la ley de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas**

#### **Capítulo 1: Recorrido histórico hasta su sanción**

Algunas modificaciones anteriores de tipos culposos.....	10
Picadas ilegales.....	16
Conclusión.....	17

#### **Capítulo 2: Algunas cuestiones vinculadas a la Ley 27.347**

Asociación Civil Madres del Dolor.....	18
Estrellas Amarillas.....	19
Ley de víctimas de delitos.....	20
Conclusión.....	22

### **Segunda parte: Descripción y análisis típico de la Ley 27.347**

#### **Capítulo 3: Los tipos penales**

Los supuestos agravantes: antes, durante y después de conducir.....	31
¿Delitos de lesión o de peligro?.....	33
Conclusión.....	37

#### **Capítulo 4: Principios del Derecho Penal**

El principio de razonabilidad.....	38
El principio de subsidiariedad.....	41
El principio de proporcionalidad.....	43
Conclusión.....	45

#### **Capítulo 5: Condenación Condicional, antes y después de la reforma**

Antes y después de la reforma.....	48
Accidentes de tránsito que ocasionaron la muerte de personas.....	49
Caso Lucas Alberto Trasancos.....	49
Caso Pablo García Aliverti.....	52
Caso Martín Miguel Quinteros.....	54
Conclusión.....	55
Conclusiones finales.....	57
Bibliografía.....	62
Anexo.....	64

## INTRODUCCIÓN:

La ley de accidentes de tránsito penales que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas n° 27.347 ha sido promovida por "Madres del Dolor", una agrupación de mujeres unidas con el afán de apaciguar sus injusticias debido a la pérdida de sus hijos, fallecidos en accidentes de tránsito provocados por conductores irresponsables.

Fueron más de doce años de intensas luchas por parte de dicha asociación para que se trate el proyecto de ésta ley, que recién el 22 de Diciembre de 2016 logró ser sancionada. El Código Penal ha sido reformado en cuanto a delitos de tránsito, no sólo por la presente ley, sino también por otras anteriores, como la ley 11.179; 25.189 y 26.362; que tratan los delitos de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones de personas, cuyas penas han sido, paulatinamente unas más graves que las otras, y si bien en su momento han tenido significantes aportes, muchos de sus artículos fueron suprimidos o modificados, al menos en una pequeña parte.

La Ley 27.347 ha sido criticada por diversos juristas, sosteniendo algunos, su derogación, y otros, considerables modificaciones. Se discuten también algunos supuestos de agravantes, escalas penales y cuestiones vinculadas con los principios de Subsidiariedad y proporcionalidad entre otros, como así también el interrogante de si es conveniente dejar en manos del Código Penal las soluciones a tantas muertes provocadas por los delitos viales.

Como ésta Ley fue impulsada, entre otras, por familiares de víctimas de accidentes de tránsito, se cree adecuada y oportuna su relación con la Ley 27.372 *de Derechos y garantías de las personas víctimas de delitos*, donde entre otras cosas, menciona qué significa ser víctima y a quiénes se consideran víctimas de un delito. Además de ello, ambas leyes se vinculan también por sus propulsores, que aunque con diferentes nombres de agrupaciones, comparten algunos de sus integrantes.

Uno de los hechos más emblemáticos de accidentes de tránsito, y más oportunos para estudiarlos con la Ley 27.347 son, entre otros, el caso "Trasancos" (2013), quien mató a Viviana Álvarez y Jacobo Ramos inmediatamente después del choque provocado por ir a mucho más de la máxima permitida (en aquel momento), pasar un semáforo en rojo, y que a pesar de lo ocurrido, abandonó a las víctimas; y el caso "Pablo García Aliverti"

(2013), quien atropelló al vigilador Reinaldo Rodas y lo arrastró 17 kilómetros en la autopista panamericana de Buenos Aires provocándole la muerte.

La cita de estos accidentes es sólo a modo de ejemplo, ya que ocurren miles y miles al año, siendo, según la Asociación Civil argentina "Luchemos Por la Vida", siete mil doscientas catorce las víctimas fatales que ocurrieron en el año 2017, lo que equivale a veinte decesos al día, considerada la principal causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre la totalidad de los argentinos ([www.luchemos.org.ar](http://www.luchemos.org.ar))

Los delitos de tránsito penales, hasta ahora, han tenido una escala penal máxima de dos a cinco años de prisión, hasta que la Ley 27.347 aumentó la misma, siendo ahora prisión de tres a seis años, lo que estaría acercándose a la imposibilidad de que se aplique la *Condena condicional*.

¿Los nuevos tipos penales regulados en la ley n° 27.347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas, son violatorios de Principios penales?

Dicha pregunta es el problema de investigación, y a lo largo de todo el trabajo se intentará responder a la misma, como así también cumplir con determinados objetivos, tales como, comparar la tipificación actual (Ley 27.347) con leyes anteriores en cuanto a escalas penales, y de asociar, según el artículo 2 de la reciente Ley 27.372 de *Derechos y garantías de las personas víctimas de delitos*, quiénes son los que pueden accionar en contra del causante.

Otros de los objetivos de éste documento son: analizar los posibles aspectos a favor y en contra de la implementación de la Ley 27.347, distinguir los distintos tipos de penas que establece a los autores de estos tipos de delitos, como así también, especificar en qué casos se aplica la condena condicional y en cuáles no.

En cuanto a la justificación e importancia de la temática abordada, se remarca el gran impacto en el espectro jurídico nacional, sobretodo en el código penal, ya que éste ha sido modificado en varios de sus artículos, uno de ellos es el 84 del Código Penal, que tipifica el homicidio culposo. También se optó elegir éste tema porque refleja claramente lo que desea la sociedad, o al menos gran parte de ella, que más allá de si es adecuado o no, logró que aquello que fue sólo un proyecto, llegue al congreso para que finalmente se convierta en la Ley 27.347.

Éste documento cuenta con una primera parte, que corresponde con los antecedentes de la Ley 27.347, compuesta por dos capítulos; en el primero, se aprecia el recorrido histórico hasta la sanción de dicha ley; y en el segundo, un análisis minucioso de la misma, donde se encuentran, entre otros, los supuestos de agravantes y el tipo penal. Una segunda parte, denominada análisis comparativo, que posee tres capítulos, los que trata la Ley de víctimas de delitos n° 27.372 vista desde el enfoque de accidentes de tránsito penales, la Condena Condicional, con vistas a la posibilidad o no de su aplicabilidad, antes y después de la implementación de la Ley 27.347 y otro que trata los principios penales, analizándose, entre otros, el principio de mínima intervención penal y el de proporcionalidad.

En cuanto al diseño metodológico, el presente trabajo implementa como tipo de estudio o investigación, al de tipo descriptivo, donde según Sampieri, se pretende especificar las propiedades, características y perfiles de personas, como así también grupos, comunidades, procesos, objetos o fenómenos que sean susceptibles de someterse a un análisis (Sampieri, 2014).

Como estrategia metodológica, se aborda el enfoque cualitativo, textualmente Sampieri dice: “*Utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación*” (Sampieri, 2014, p.7); y concretamente, se han extraído datos, tales como cantidades de muertes producto de accidentes de tránsito, algunos hechos fatales de tránsito en particular, como los casos de “Lucas Trasancos” y “Pablo García Aliverti”, como así también, los propios análisis de Jorge Eduardo Buompadre sobre la Ley 27.347, entre otros.

En los tipos de fuentes a utilizar, por su parte, se considera como de tipo primaria al mismo trabajo de Buompadre, extrayéndose la información directamente de su libro *Seguridad vial y Derecho Penal*; también se ha trabajado con la Constitución Nacional; Código Penal y Leyes nacionales; como fuentes secundarias, el *manual de derecho penal* de Eugenio Raúl Zaffaroni, Claus Roxín y el de Carlos Lascano (h).

En cuanto a la técnica de recolección y análisis de datos, se adopta el enfoque cualitativo, ya que el mismo, según nos explica Sampieri, es útil para capturar de manera completa (lo más que sea posible) y sobre todo, entender los motivos subyacentes, los significados y las razones internas del comportamiento humano (Sampieri, 2006).

En la delimitación temporal, el período es el que va desde el año 1999 al 2017, año en que entra en vigencia la Ley 27.347; y como nivel jurídico de análisis, es el estudio de legislación, doctrina y jurisprudencia nacional.

## **PRIMERA PARTE: ANTECEDENTES DE LA LEY 27.347**

### **Capítulo 1: Recorrido histórico hasta la sanción de la ley 27.347**

#### **Algunas modificaciones anteriores de los Tipos Culposos.**

Antes de entrar de lleno con las modificaciones de los artículos implicados por la Ley 27.347, se hará un breve recorrido por las distintas leyes que venían tratando los mismos delitos, algunas modificando artículos, otras agregando y otras suprimiendo, pero para ello, debería recordarse algunas terminologías dogmáticas para la comprensión y fluidez del presente trabajo; como el de la *Tipicidad*, tanto objetiva como subjetiva, para finalizar con el *Tipo Culposos y Doloso*.

Con respecto a Tipicidad, Bacigalupo dice: "*Que una acción es "típica" o "adecuada a un tipo penal" quiere decir que esa acción es la acción prohibida por la norma.... El tipo penal en sentido estricto es la descripción de la conducta prohibida por una norma*": (Bacigalupo, 1996, p. 80).

Entonces, para que una conducta sea típica debe encuadrar con la descripción del artículo correspondiente, realizar lo que allí dice. La acción típica del artículo 84 bis del Código Penal sería entonces la de causar a otro la muerte mediante la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor

Más adelante, el mismo jurista, con respecto al *Tipo doloso y Culposos expresa*:

El tipo penal de los delitos dolosos contiene básicamente una acción dirigida por el autor a la producción del resultado. El tipo penal de los delitos culposos, por el contrario, contiene una acción que no se dirige por el autor al resultado.

En el primer caso se requiere, por lo tanto, una coincidencia en el aspecto objetivo y el subjetivo del hecho: lo ocurrido tiene que haber sido conocido y querido por el autor (la muerte de la víctima tiene que haber sido querida por el autor conocedor de las circunstancias del hecho). Esto permite distinguir entre un tipo objetivo que contiene los aspectos objetivos del hecho y un tipo subjetivo, que contiene los aspectos del mismo. Ambos tipos deben ser coincidentes, como se dijo (Bacigalupo, 1996, p. 83).

La primera clase de delitos, entonces, se comete sin intención de violar las normas penales, pero que de algún modo terminan encuadrando con la descripción típica, en este caso, los tipos culposos, que son los que tratarán las leyes penales de tránsito, tanto la actual Ley 27.347, como las leyes penales de tránsito que han sido anteriores a la misma.

Zaffaroni, en cuanto al tipo culposos dice:

"En tanto que el tipo doloso individualiza la acción prohibida por el fin perseguido por ella, el tipo culposos lo hace en razón de que la programación de la causalidad, por violar

un deber de cuidado, produce el resultado típico. Esto no significa que la acción imprudente no tenga finalidad: simplemente no individualiza la conducta prohibida en razón de esa finalidad, sino en razón de la falta de cuidado con que se la persigue. No se pena la acción final de conducir un vehículo, sino hacerlo a excesos de velocidad, o sea, programando la casualidad en forma que genere un peligro mayor que el creado por la circulación vehicular y que se concrete en una lesión” (Zaffaroni, 2006, p. 427).

Lo que se estaría reprochando, entonces, es el aumento de peligro o los hechos que llevaron a que el sujeto realizare la conducta típica penal culposa, o sea: lo ocurrido antes de que se produzca el siniestro vial, (como el consumo excesivo de alcohol o estupefacientes); al momento de conducir, (como ir a excesos de velocidad); y después del accidente, (como los casos de fuga y no dar socorro a la víctima); todos estos supuestos de agravantes y algunos otros están dentro de la Ley 27.347, la que será desarrollada en su capítulo correspondiente.

### ***La Ley 25.189***

Antes de la entrada en vigencia de la actual Ley 27.347, regían los artículos que habían sido incorporados mediante la Ley 25.189, sancionada el 29 de setiembre de 1999, que modificó al Código Penal, precisamente a los artículos 84; 94; 189; 196 y 203 del mismo cuerpo normativo, manteniendo vigente su artículo 3 (actual 189 C.P) y su artículo 4 (actual 196 C.P).

### **Artículo 1(ex artículo 84 C.P.)**

El primer artículo de la ley 25.189 corresponde con el antiguo artículo 84 del Código Penal, conocido como *homicidio culposo*, o sea, ocasionado mediante alguna de las modalidades de culpa, como negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo.

En su primer párrafo, mantuvo un enunciado idéntico al artículo 84 del Código Penal, correspondiente a la ley 11.179 sancionada con anterioridad, imponiendo una pena de seis meses a cinco años de prisión 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.

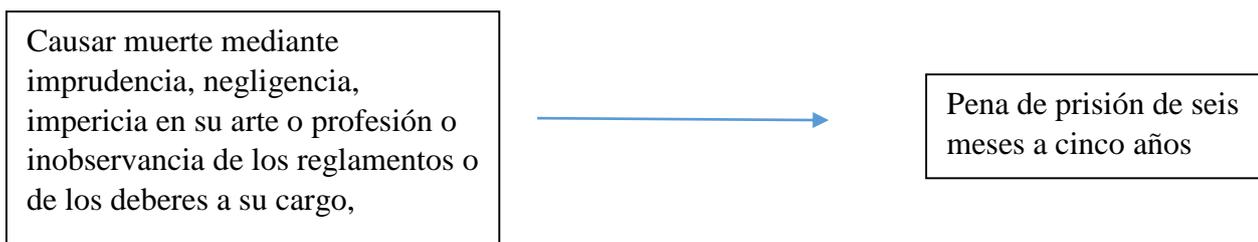
El segundo párrafo agregaba que el mínimo de la pena se elevaría a dos (2) años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la

conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo *automotor*.

En este artículo, ya cabe apreciar que la multiplicidad de víctimas fatales agravaba la escala penal, como así también se puede observar que causar la muerte mediante imprudencia en cualquier arte o profesión era menos grave que causar la muerte mediante la conducción imprudente de un *automotor*, de hecho, lo segundo es su forma agravada, y que equivaldría a causar más de una muerte, lo que resulta difícil de aceptar, ya que tanto en la profesión como en la conducción se estaría matando de la misma manera, y en ambos casos se debe tener conocimiento de lo que se estaba haciendo, es decir, que para conducir un automóvil, se debe tener un permiso, y para ejercer una profesión, (como la de un médico para dar un ejemplo), es necesario poseer un título habilitante.

Por dicho motivo resulta difícil asumir que hay una diferencia entre dichos homicidios, ya que ambos son culposos, mediante negligencia e imprudencia.

Siguiendo con el análisis del artículo 84 del Código Penal, de manera histórica, tuvo un retorno a sus inicios en cuanto a los accidentes de tránsito penales, ya que, primeramente con la ley 11.179 no se encontraba regulado, luego con la Ley 25.189 se agregó un segundo párrafo agravando la pena al que cometiera el homicidio conduciendo un vehículo automotor, y por último, con la Ley 27.347, suprimió dicho precepto, aunque esto último no para desvincular al código penal de dicho asunto, sino más bien todo lo contrario, ya que esta última ley incorporó dos artículos que tratan por separado y concretamente las cuestiones de tránsito penales.



Causar la muerte mediante imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, y sean más de una las víctimas fatales

Causar muerte mediante la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

Pena de prisión de dos a cinco años (equivalencia entre ambos supuestos)

Una crítica de este artículo, siguiendo a Buompadre, sería la vaguedad del término “*automotor*”, aduciendo que el mismo generaba confusión, y en dicho sentido remite al artículo 5 de la Ley de tránsito 24.449, donde aclara que automotor es “todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia”, lo que restringe el campo de aplicación, y en este sentido, la Ley 27.347 vino a suplir dicha cuestión con el término *vehículo con motor*, el cual comprende a “todo tipo de vehículo cuyo desplazamiento sea propulsado por motor y que sea utilizado para el transporte de personas o cosas, con independencia de la vía de circulación”(Buompadre, 2017).

Más allá de lo mencionado recientemente, dicho artículo fue sustituido por el artículo 1 de la Ley 27.347, el cual significó un aumento en el mínimo de la pena (Precisamente elevándose un año) para el mismo supuesto, y en cuanto al segundo párrafo, se suprimió el supuesto de “haberla ocasionado por la conducción imprudente de un vehículo automotor”, ya que para dicho precepto, ahora se encuentra el artículo 84 bis del Código Penal, por lo que el artículo 84 del Código Penal, como se dijo con anterioridad, prácticamente volvió a ser el mismo que el de la Ley 11.179.

### **Artículo 2 (Ex artículo 94 C.P)**

El artículo 94 de la ley 11.179 establecía una pena pecuniaria e inhabilitación especial de uno (1) a cuatro (4) años al que condujera de manera imprudente, negligente,

con impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo y ocasionare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Éste artículo fue sustituido por el artículo 2 de la ley 25.189, el cuál rezaba:

“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 o 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.

En cuanto al segundo párrafo, estableció un agravante llevando el mínimo de la pena a seis (6) meses si las lesiones fueran las de los artículos 90 o 91, o sea: Debilitación permanente de la salud, de un sentido, de un órgano, de un miembro o una dificultad permanente de la palabra, o si hubiera puesto en peligro la vida del ofendido, le hubiera inutilizado para el trabajo por más de un mes, o le hubiera causado una deformación permanente del rostro; y si la lesión produjera una enfermedad mental o corporal cierta o probablemente incurable, la inutilidad permanente para el trabajo, la pérdida de un sentido, de un órgano, de un miembro del uso de un órgano o miembro de la palabra, o de la capacidad de engendrar o concebir.

Si el daño en el cuerpo o en la salud se debía a la conducción imprudente de un vehículo automotor, también se implementaba el agravante; dicho de otra manera, provocar un daño cualquiera en el cuerpo o en la salud mediante la conducción imprudente, era lo mismo que causar algunas de las lesiones de los artículos 90 o 91 del código Penal mediante la negligencia en un arte o profesión.

Dicho párrafo, al ser sustituido por el actual artículo 94 del Código Penal mediante la ley 27.347, no tiene el mismo significado, ya que ahora no se encuentra la mención de que ocurran algunas de las circunstancias del 2<sup>do</sup> párrafo del artículo 84, dado que dicho artículo también ha sido modificado por la misma ley, el cual ya no establece el hecho de conducción imprudente en su segundo párrafo.

### **Artículo 3 (Actual art. 189 C.P)**

El artículo 3 de la Ley 25189 (artículo 189 C.P.) establece:

Será reprimido con prisión de un mes a un año, el que, por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un incendio u otros estragos.

Si el hecho u omisión culpable pusiere en peligro de muerte a alguna persona o causare la muerte de alguna persona, el máximo de la pena podrá elevarse hasta cinco años”.

El presente artículo, si bien no está relacionado con la Ley 27.347, es interesante analizarlo con respecto al que establecía la ley anterior, ya que fue modificado en su segundo párrafo en lo que respecta al máximo de la pena, aumentándola en un año, quedando en cinco años si el hecho u omisión culpable pusiere en peligro de muerte a alguna persona o causare la muerte de alguna. El agravante de éste artículo reprocha de la misma manera el hecho de causar el peligro de muerte y provocar la muerte real de una persona.

#### **Artículo 4 (Actual art. 196 C.P)**

El artículo cuarto aumenta la pena de prisión que antes era de seis meses a dos años en el anterior artículo 189 del Código Penal, quedando en tres años al que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en éste capítulo. Actualmente sigue en vigencia el mismo artículo, ya que la Ley 27.347 no ha intervenido en él.

Concretamente el artículo 4 de la Ley 25.189 establece:

“Será reprimido con prisión de seis meses a tres años el que por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo.

Si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona, se impondrá prisión de uno a cinco años”.

#### **Artículo 5 (Ex artículo 203 C.P.)**

El quinto artículo de la ley 25.189 sustituyó al artículo 203 del código penal en aquel entonces, modificando el valor de la multa que establecía cuando alguno de los

hechos previstos en los artículos 200, 201 y 202 fuere cometido por imprudencia o negligencia o por impericia en el propio arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, si no resultare enfermedad o muerte de alguna persona y la pena que era de seis meses a dos años si resultare enfermedad o muerte pasó a ser de cinco años.

Artículo 5 de la Ley 25.189:

“Cuando alguno de los hechos previstos en los tres artículos anteriores fuere cometido por imprudencia o negligencia o por impericia en el propio arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, se impondrá multa de dos mil quinientos a treinta mil pesos, si no resultare enfermedad o muerte de alguna persona, y prisión de seis meses a cinco años si resultare enfermedad o muerte”.

El artículo 5 de la Ley 25.189, por su parte, fue sustituido por el artículo 4 de la Ley 26.524 del año 2009, y como en los dos artículos anteriores, la Ley 27.347 no interfiere reformando ni sustituyendo, por lo que carece de relevancia analizarlo en este trabajo.

### **Picadas ilegales:**

La ley 26.362 fue sancionada el 26 de marzo del 2008, e incorporó el artículo 193 bis del Código Penal que reprime con prisión de 6 meses a 3 años e inhabilitación especial para conducir por el doble 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.

El segundo párrafo del artículo menciona que la misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare 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.

Éste delito se conoce socialmente con el nombre de *Picadas ilegales*.

Concretamente el artículo 2 de la Ley 26.362 (anterior artículo 193 bis C.P) establecía:

“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 posibilitare 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”.

Este artículo prácticamente quedó intacto (en cuanto al monto de la pena y los supuestos para que se aplique), y en cuanto a su literalidad también, (con excepción de una palabra): “*Automotor*”, la cual fue sustituida por otras dos: “*Con Motor*”, Que como se dijo en páginas anteriores, vino a ampliar el campo de aplicación del agravante, ya que un vehículo con motor comprende a todo tipo de vehículo cuyo desplazamiento sea propulsado por motor y que sea utilizado para el transporte de personas o cosas, con independencia de la vía de circulación.

### **Conclusión:**

De lo expuesto en este primer capítulo, se pudo observar en primer lugar, que a partir de la sanción de la Ley 25.189, se pasó a considerar como un agravante del homicidio culposo, el provocarlo mediante la conducción imprudente de un vehículo automotor, ya que tal como lo mencionaba el artículo 1 de dicha ley, incrementaba la pena a dos años, al igual que lo era el hecho de que aumenten las víctimas fatales; el artículo 2, por su parte, también reflejaba como agravante el hecho de provocarlo mediante la conducción imprudente, en este caso, el hecho de provocar lesiones, ya que provocar un daño en el cuerpo o en la salud (cualquiera sea este) era lo mismo que causar alguna de las lesiones de los artículos 90 o 91 del Código Penal; también se puede observar que han aumentado las penas en cuanto a la producción de lesiones, ya que antes eran reprimidas con penas de multa y luego ahora son de prisión, alternativamente con penas de multa.

El tercer artículo de la Ley 25.189 reprochaba de la misma manera el hecho de causar peligro de muerte con el hecho de provocar la muerte real de una persona, lo que ahora se diferencia claramente en la actual Ley 27.347, donde no sólo diferencia el peligro de muerte con la muerte, sino también con el delito de lesiones, ya que cada uno tiene su

propio artículo, entonces ¿por qué antes se los consideraba lo mismo y ahora con la actual Ley 27.347 los diferencia a cada uno con su respectivo artículo?

Uno de los puntos más llamativos de la ley 25.189 es que para un delito de lesiones, remitía a un artículo que trataba de homicidio, tal como lo establecía el ex artículo 94 del código Penal, remitiendo a los supuestos que se encontraban en el segundo párrafo del ex artículo 84 del mismo cuerpo normativo.

En cuanto a la modificación que ha provocado la Ley 27.347 al artículo 193 bis del Código Penal introducido por la ley 26.362, para el delito de picadas ilegales, al introducir los términos “*con motor*”, se puede decir que ha solucionado posibles problemas interpretativos, ya que “*automotor*” comprendía más de lo que se suponía en cuanto a la herramienta del delito.

## **Capítulo 2: Algunas cuestiones vinculadas a la ley 27.347**

### **Asociación Civil Madres del Dolor.**

Uno de los principales factores que influyeron para la creación de la Ley 27.347 fue Madres Del Dolor, una asociación civil creada el 10 de Diciembre de 2004, que a través del *dolor* provocado por la pérdida de sus hijos, decidieron unirse con el fin de promover y consolidar la prestación de justicia, brindar servicios de asistencia y constituir un foro de defensa de los derechos y la seguridad ciudadana.

Esta agrupación está conformada por su Presidenta Silvia Irigaray, mama de Maxi Tasca; la Vicepresidenta Marta Canillas, mama de Juan Manuel Canillas; Secretaria Vivian Perrone, mama de Kevin Sedano; Tesorera Isabel Yaconis, mama de Lucila Yaconis; Prosecretaria Elsa Gómez, mama de Daniel Sosa; Pro tesorera Elvira Torres, mama de Cristian Gómez y la Vocal Nora Iglesias. Además, posee un área de protección de los derechos de las víctimas de delitos en el ámbito nacional en asuntos de violencia en todas sus formas; de género, hechos viales, violencia institucional y otras ([www.madresdeldolor.org.ar](http://www.madresdeldolor.org.ar)).

La lucha incesante de Madres del Dolor durante doce años, ha obtenido sus frutos el 22 de diciembre de 2016 con la sanción de Ley n° 27.347, y la trascendencia que tuvo esta ley en el espectro penal fue importante, ya que ahora habrá penas que no serán muy

fácilmente salvadas por la Condena Condicional, sino que su posibilidad será mínima, sobre todo cuando los conductores, entre otras cosas, manejen con alcohol en sangre o conduzcan a velocidades que excedan por más de treinta kilómetros por hora a las velocidades máximas permitidas.

El artículo 84 bis del Código Penal, incorporado por la Ley 27.347, posee un agravante con varios supuestos, uno de ellos es *“estar 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”*. Dicho supuesto, antes de ser aprobado por ambas cámaras, tenía otra descripción, donde no detallaba la cantidad de alcohol que la persona debía ingerir para que se aplique el agravante, sino que se refería a un grado de alcohol significativo, lo que generaría muchos problemas para el momento de su aplicación.

Debido a esto, Madres del Dolor insistió en su corrección, y gracias a ello, ahora será más sencillo aplicar el agravante, porque fácticamente podrá determinarse la cantidad de alcohol que se haya ingerido.

### **Estrellas amarillas.**

Al igual que Madres del Dolor, esta fundación busca reducir los siniestros viales; es una campaña nacional de concientización vial que surge a partir de la iniciativa de Julio Ambrosio, tras el fallecimiento de Laura Cristina (su hija de 21 años) el 20 de Abril de 2008 en un accidente de tránsito ocurrido a kilómetros de General Acha, provincia de La Pampa, que viajaba a más de 160 Km por hora, y que mordiendo la banquina comenzó a dar giros, haciendo que la joven sea despedida del vehículo provocando su muerte instantánea (*estrellas amarillas*, [www.estrellas amarillas.com.ar](http://www.estrellasamarillas.com.ar)).

Ésta agrupación posee un proyecto de contención a los adultos mayores y uno de concientización vial para jóvenes, que busca apoyar leyes de prevención de accidentes y de apoyo a familiares de víctimas de siniestros viales ([www.estrellas amarillas.com.ar](http://www.estrellasamarillas.com.ar)).

### **La Ley de víctimas de delitos vista desde el enfoque de accidentes de tránsito penales.**

En el presente apartado se hará una remisión a la Ley de derechos y garantías de las personas víctimas de delitos n° 27.372, no para criticar a la misma, (sino, en todo caso, al sistema), para *descubrir* quiénes son consideradas personas víctimas de un delito, qué derechos tienen por ser consideradas tales; de qué manera y por quién pueden ser indemnizadas.

La Ley 27.372 de Derechos y garantías de las personas víctimas de delitos tiene puntos de conexión con la Ley 27.347; por ejemplo, la coincidencia de uno de sus impulsores, en la que se destaca la participación de la Sra. Viviam Perrone, una de las fundadoras de la asociación civil *Madre del Dolor*, (mamá de Kevin Sedano, fallecido en un accidente de tránsito). Otro aspecto a tener en cuenta es el hecho de que ambas leyes han sido proclamadas por víctimas o personas cercanas a las víctimas de delitos penales, y entre ellos, los delitos penales de accidentes de tránsito, cuyos bienes jurídicos ahora son tutelados por la Ley 27.347.

### **El objeto de la Ley:**

Con la entrada en vigencia de la Ley 27.372, quizás, el derecho penal se esté tomado más responsabilidades, o se exija más que antes, por lo menos así se interpreta de su literalidad, ya que el objeto de ésta ley, según su artículo n° 3, entre otras es la reparación del daño. Teniendo en cuenta este desafío que ahora el Derecho Penal "hace público", tal vez se logre comprender un poco más el porqué de los aumentos de las penas para los delitos de tránsito (y posiblemente también en otros campos).

El artículo 3 de ésta Ley 27.372 menciona claramente cuál es el objeto que persigue, que textualmente es así:

Artículo 3: El objeto de esta ley es:

- a) Reconocer y garantizar los derechos de las víctimas del delito y de violaciones a derechos humanos, en especial, el derecho al asesoramiento, asistencia, representación, protección, verdad, acceso a la justicia, tratamiento justo, reparación, celeridad y todos los demás derechos consagrados en la constitución nacional, en los tratados internacionales de Derechos Humanos de los que el Estado nacional es parte, demás

instrumentos legales internacionales ratificados por ley nacional, las constituciones provinciales y los ordenamientos locales.

- b) Establecer y coordinar acciones y medidas necesarias para promover, hacer respetar, proteger, garantizar y permitir el ejercicio efectivo de los derechos de las víctimas, así como implementar los mecanismos para que todas las autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias, cumplan con sus obligaciones de prevenir, investigar, sancionar delitos y lograr la reparación de los derechos conculcados.
  
- c) Establecer recomendaciones y protocolos sobre los deberes y obligaciones específicos a cargo de las autoridades y de todo aquél que intervenga en los procedimientos relacionados con las víctimas de delito.

La reparación, entonces, es uno de los propósitos centrales de dicha ley, pero ¿cómo reparar un accidente de tránsito desde un ámbito que no sea el civil? Es decir, ¿cómo repara el Derecho Penal en aquellos casos en donde a través de *un accidente* (algo no planeado, algo intempestivo) es lesionada o muerta una o más personas? Por este motivo, la postura de este trabajo es que fue innecesaria la incorporación de muchos de los preceptos del segundo artículo de la Ley 27.347, ya que respondiendo a la pregunta anterior, al Derecho Penal no le queda otra más que castigar al responsable del siniestro aplicando penas de prisión más sus accesorias.

La Ley 27.372 al dejar claro que el daño provocado a las víctimas, hace que la rama del derecho que adopte tutelar los bienes puestos en juego, se asegure de repararlos con las herramientas que posee cada espectro del Ordenamiento Jurídico, y como la penal es la más vigorosa de todas, y posee entre otras penas, a la de prisión, y no se trata ya de prevención, sino de reparación, la misma debería ser tal que deje contenta a la víctima, claro está, en su correcta proporción con todos los supuestos que abarcan a la Ley 27.347.

### **Las víctimas:**

Según el segundo artículo de la Ley 27.372 se considera víctima de un delito: a la persona ofendida directamente por el delito; al cónyuge, conviviente, padres, hijos, hermanos, tutores o guardadores en los delitos cuyo resultado sea la muerte de la persona

con la que tuvieran tal vínculo, o si el ofendido hubiere sufrido una afectación psíquica o física que le impida ejercer sus derechos. Llámese ésta, entonces, a la persona que ha sufrido en su propio cuerpo las lesiones (como el Caso Martín Miguel Quinteros), o bien a las personas allegadas a la que ha sufrido personal y directamente el daño provocado por el accidente de tránsito, impidiendo que puedan defenderse a sí mismas (Caso "Rodas" y Caso "Trasancos").

Entonces, según lo recientemente mencionado, ahora, cada vez que hay un ilícito de cualquier índole, hay más víctimas que antes, lo que resulta paradójico, ya que el objetivo del sistema es que la víctima salga de dicho lugar, y al multiplicar el número, esa tarea se hace más difícil.

### **Conclusión:**

De lo mencionado en el presente capítulo se puede concluir en que, *Madres Del Dolor* ha sido la principal promotora de la Ley 27.347, aportando, de hecho, para la solución de un problema seguro como lo fue la imprecisión en la cantidad de alcohol para que se aplique el agravante; por otro lado, los delitos penales de tránsito (o en cualquier otro delito) en primer lugar, no sólo se llama víctima de un delito a la persona que directamente ha sufrido el delito, sino también a las que menciona expresamente el artículo 2 de la Ley 27.372; en segundo lugar, la responsabilidad que el legislador le atribuye el sistema represivo en cuanto a que ahora lo dice textualmente "*obligaciones de prevenir, investigar, sancionar delitos y lograr la reparación de los derechos conculcados*"; que si bien siempre fue su deber, pareciera que hacía falta plasmarlo expresamente.

También se puede observar que entre la Ley 27.372 y 27.347, forman un mecanismo más riguroso en cuanto al castigo para el infractor, ya que una asegura la reparación y la otra repara con penas de prisión entre otras, con escalas considerables si se tiene en cuenta que se tratan de delitos de accidentes de tránsito. Si la Ley 27.372 dijera que *se trate* de reparar el daño producido, sería una cosa, pero como exige que se repare, que *garantice* la reparación, las penas deben ser de tal magnitud que logren dicha cuestión.

### **Capítulo 3: Los Tipos Penales**

Ya habiendo hecho mención a dichas agrupaciones y a la Ley 27.372, el presente capítulo tratará los artículos que conforman a la Ley 27.347, abordando tanto los cambios como las incorporaciones al Código Penal, donde entre otros, se hará mención de la *culpa temeraria*, absoluta novedad en nuestro ordenamiento jurídico.

Además, se explicarán los diferentes agravantes del artículo 84 bis del Código Penal desde una mirada diferente, esto es, considerando si los mismos fueron ocurridos *antes, durante o después* de que haya ocurrido el impacto, con el propósito de analizar la posible subjetividad, grado de intención, como así también la relevancia de la aplicación de los supuestos de agravantes, en el sentido de si influye coactivamente en el autor del delito.

La Ley 27.347 cuenta con cinco artículos, dos de ellos incorporados directamente (artículos 2 y 4, que corresponden con los actuales artículos 84 bis y 94 bis del Código Penal respectivamente) y los otros tres mediante modificaciones (artículos 1, 3 y 5, que corresponden con los artículos 84, 94 y 193 bis del Código Penal), abarcando delitos como el homicidio, lesiones de personas y crear un peligro para la vida o integridad física (relacionados al tránsito de vehículo con motor), los cuales, en su mayoría poseen agravantes cuando se multiplica el resultado, (aspecto objetivo), o cuando el autor del ilícito Penal haga mérito para que se produzcan aquellos resultados nefastos (culpa con representación).

#### **Artículo 1(art. 84 del Código Penal)**

Tal como lo hace recordar Rubén Figari, para el anterior artículo 84 del Código Penal que modificó la Ley 25.189, (el cual conserva idéntica su parte básica en el actual art. 84 C.P modificado por el Art. 1 de la Ley 27.347) se habían presentado más de un proyecto para la reformulación de la norma, con tres posturas distintas; una que incrementaba sólo la penalidad de los delitos culposos, manteniendo la formalidad tradicional del Código Penal, creyendo innecesario innovar la figura; por otro lado quienes pretendían crear una figura básica y tipos agravados, planteando una escala penal de cuatro a nueve años de prisión e inhabilitación perpetua; y por último, la postura que sugería incrementar la punibilidad de los delitos culposos, pero incorporando a la parte

general del Código Penal, la posibilidad de atenuar la escala penal de cualquier delito. (Terragni, 2017).

El primer artículo de la ley 27.347, entonces, modifica al artículo 84 del Código Penal, y corresponde al homicidio, (de manera culposa, al igual que los demás artículos que componen esta ley); donde se castiga al que causare a otro la muerte mediante imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo. La modificación que se genera en dicho artículo es la supresión de uno de los supuestos de agravantes, concretamente el siguiente: "si el hecho hubiere sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo con motor".

Concretamente, el actual artículo 84 del Código Penal establece:

Será reprimido con prisión de uno a (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 años si fueren más de una las víctimas fatales".

Aunque el supuesto no diga expresamente "*el que cometiere homicidio culposo*", se intuye que de esto se trata, recordando lo explicado hace instantes de que el Código Penal no posee una definición de culpa, y el agravante de dicho artículo, a pesar de haberse cometido mediante idéntica conducta, indica una pena más elevada para su máximo, cuestión que resulta criticable, como otros artículos de ésta misma ley.

### **Artículo 2 (art. 84 bis del Código Penal)**

El artículo 84 bis del Código Penal, incorporado mediante el artículo 2 de la Ley 27.347, tal vez su más novedosa y cuestionada incorporación, el cual posee la escala penal más alta de ésta, siendo de tres a seis años de prisión más sus accesorias. Dicho agravante se impone si a las circunstancias del primer párrafo, (causar la muerte mediante conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor) el conductor incurriere en alguno de los supuestos que se encuentran en el segundo párrafo.

### **Primer supuesto: Cuando el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima**

En cuanto a lo primero (cuando el conductor se diere a la fuga), la ley evidencia una marcada intolerancia, o si se quiere, un alto repudio al menosprecio que el responsable del accidente tenga con respecto a la víctima o víctimas del hecho; es puramente subjetivo el propósito del agravante, ya que el resultado está a pesar de que se valla, y el hecho de que se quede no cambia en nada.

Al fugarse, se estaría entorpeciendo o dificultando el mecanismo procesal, y ello posiblemente fue el motivo de que el legislador haya endurecido la pena del primer párrafo del artículo 84 bis del Código Penal, además de reconocer la mentalidad egoísta del autor del hecho en ese momento, ya que a pesar de que atropelló y mató, lo único que le importó fue salvarse de un posible Proceso Judicial que evalué su conducta con respecto al hecho.

Lo mismo sucede con no socorrer a la víctima, ya que no tiene sentido socorrer a alguien que ya no cuenta con vida, pero claro está, eso es por lo general, muy difícil de saber, a menos que del impacto ocurra repentinamente una explosión, donde no cabría dudas de que en dicho vehículo, ya nadie se encontraría con vida, pero ello es sólo un supuesto hipotético; por lo que, dicho con otras palabras, siempre o casi siempre hay esperanzas de vida.

### **Segundo supuesto: Estar bajo los efectos de estupefacientes o con cierta cantidad de alcohol**

El segundo supuesto del agravante es estar bajo los efectos de estupefacientes, o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público, o un gramo por litro de sangre en los demás casos. Si se atiende a la literalidad de la norma, matar al volante habiendo ingerido alcohol, aunque no afecte al conductor, equivale a estar bajo los efectos de estupefacientes, y siguiendo a Buompadre, se cree que no es lo mismo el efecto que produce determinada cantidad de ingesta de alcohol en unas personas y en otras, y ello depende de muchos factores, por lo que en muchos casos dicha cantidad de alcohol no provocaría ningún efecto (Buompadre, 2017).

El agravante carecería de sentido, porque, ni objetiva ni subjetivamente se incrementaría el daño, ni tampoco en cuanto a su peligrosidad; en todo caso, se elevaría la pena por no respetar una ordenanza administrativa, que si ese es el fin, (o sea causar más coacción a los ciudadanos para que no lo hagan), es otra cuestión aparte; lo que aquí importa es que la pena se tiene que adecuar al perjuicio que provoca el accionar al orden social. Tal vez si el artículo dijera "*estuviese bajo los efectos de estupefacientes o de alcohol*", resolvería dicha cuestión.

**Tercer supuesto: Conducir a velocidades de más de treinta Kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho.**

El tercer supuesto del agravante es conducir a velocidades de más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, tal vez, de los supuestos hasta aquí mencionados, sea la causa más peligrosa, ya que, en el primer y segundo supuesto que se menciona en el agravante ya se ha producido del hecho, o sea, la ley llega tarde; estar bajo los efectos de estupefacientes o con ingesta de alcohol es más manejable, ya que el sujeto puede ir a muy baja velocidad, debido a que muchos conductores que, a pesar de haber ingerido bastante alcohol, aún le quede suficiente conciencia para plantearse el supuesto de que si conduce muy rápido, lo más probable es que termine impactando con cualquier cosa, cuestión que no se podría controlar de la misma manera cuando se esté bajo los efectos de estupefacientes.

**Cuarto supuesto: Conducir estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente**

El cuarto supuesto del agravante es conducir estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, que en sí mismo, no genera peligro ni riesgo alguno y que si a pesar de ir a una correcta velocidad, sin ingesta de alcohol o estupefacientes, respete las señales viales, no se dé a la fuga y socorra a la víctima, igualmente será merecedor del agravante penal; o sea, que lo que se reprocha en este caso, no es otra cosa que desobedecer directrices administrativas.

**Quinto supuesto: Violar la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido vehicular o cuando se participe en picadas ilegales.**

Excepto en el caso de picadas ilegales, se considera, siguiendo a Buompadre, que el agravante carece de justificación, ya que el primer párrafo del artículo 84 bis C.P. lo

menciona indirectamente, porque son en sí mismas, conductas negligentes o antirreglamentarias (Buompadre 2017). En cuanto al delito de picadas ilegales, sería adecuado señalar que no es más que una especie de culpa temeraria, lo que caería otra vez más en una redundancia, pero quizás por no caer en el error de lagunas o ambigüedades se decidió por incorporarla de esa manera, y tal vez para solucionar aquellas discusiones sobre en donde se sitúa este tipo de culpa, y como está en el homicidio culposo, ya no provocaría, en principio más problemas en cuanto a la Tipicidad Penal, por lo que hace alejar definitivamente del Tipo Doloso, o al menos del dolo eventual

### **Sexto supuesto: Cometerlo con culpa Temeraria**

Antes de comentar acerca de la Culpa Temeraria, sería conveniente explicar, si se quiere, el concepto de Culpa, y recordar que no hay una definición de la misma en el código penal, sino que acuden a otros términos, como negligencia, imprudencia, impericia en su arte o profesión o violación de los deberes a su cargo; también mencionar que no existe una sola clase de culpa, y que sus distinciones tienen un importante propósito, ya que, el juez o tribunal adopte una u otra clase (ya sea con o sin representación) para un determinado comportamiento, conllevará a que aumente o disminuya el monto de la pena. En dicho sentido Zaffaroni en tal sentido menciona:

No hay definición de culpa en la parte general del Código Penal. Su construcción debe basarse en las disposiciones de la parte especial, en particular en el art. 84 (homicidio culposo)... Aunque aparentemente enuncia como *formas* la *imprudencia*, la *negligencia* y la *impericia*. Dado que la cuestión terminológica no es determinante, *se emplean aquí como sinónimos culpa, negligencia e imprudencia* (Zaffaroni, 2006, p. 429).

En el presente documento, entonces, se tomará como sinónimos dichas formas, por lo que en vez de enunciar imprudencia, negligencia, e impericia en su arte o profesión, se dirá simplemente "Culpa". Ahora bien, como se dijo recientemente, hay diferentes clases de Culpa, por lo que para describirlas, Zaffaroni dice:

Se suele clasificar la culpa en culpa *consciente o con representación* y culpa *inconsciente o sin representación*: (a) en la primera el agente se representa la posibilidad de producción del resultado (o, lo que es lo mismo, tiene consciencia de que el resultado típico puede sobrevenir a partir de la creación del peligro por el generada; (b) en la

segunda, pese a tener los conocimientos que le permitirán representarse esa posibilidad de producción del resultado, no los actualiza (no piensa en ellos) y, por ende, no se la representa o, lo que es lo mismo, no tiene consciencia de la creación del peligro (Zaffaroni, 2006, p. 429).

El presente supuesto de agravante es cometerlo con culpa temeraria, la cual vendría a ser como una especie de culpa exagerada, es obrar sabiendo que ello puede tener graves consecuencias indeseadas, pero a su vez, confiar en sus capacidades espectaculares para evadir ese destino. Sobre esta cuestión, Zaffaroni, dice:

“Es muy discutida la existencia de un tipo culposo subjetivo. En la culpa inconsciente es imposible concebirlo, porque no hay representación del riesgo, sino sólo un deber de representarse. Se podría hablar de un tipo subjetivo culposo sólo en la culpa consciente y temeraria, porque es necesario para posibilitar su distinción respecto del dolo eventual” (Zaffaroni, 2006, p. 440).

En el párrafo siguiente, agrega:

Cuando la culpa es temeraria (objetivamente hay dominabilidad), aceptar la existencia de un tipo culposo subjetivo es una cuestión terminológica, pero no significa confundir la representación del peligro con la estructura del tipo subjetivo doloso (Zaffaroni, 2006, p. 440).

Entonces, si en la culpa temeraria hay dominabilidad objetiva, esta no se podría llevar a cabo, por ejemplo, bajo efectos de estupefacientes, generándose entre ambos supuestos, una especie de disyuntiva; dicho con otras palabras, se conduce bajo los efectos de estupefacientes o se conduce con culpa temeraria, pero no se pueden ambas.

Buompadre, en este sentido dice:

“Tradicionalmente, la expresión “temeridad” ha sido entendida como equivalente a “imprudencia”, inclusive se habló de “imprudencia temeraria o grave” para calificar este tipo de acciones como de las formas más graves de la culpa, siendo reconocido mayoritariamente como un elemento subjetivo perteneciente a la categoría dogmática de la culpabilidad. Pero ello no quiere decir que el legislador haya introducido un elemento subjetivo doloso en el tipo subjetivo de esta clase de figuras, pues ello produciría una verdadera distorsión en el sistema de los delitos culposos” (Buompadre, 2017, p.146).

Lo que podría discutirse es la redundancia del artículo en mencionar tantas veces la misma cosa, porque por un lado, el primer párrafo habla de ocasionar la muerte

mediante la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria, y el segundo párrafo menciona como un supuesto de agravante la conducción superando por treinta kilómetros *por hora* a la máxima velocidad permitida, y luego menciona como otro supuesto de agravante a la culpa temeraria. En éste sentido, es preferible, como se dijo con anterioridad, que haya una redundancia y no un vacío legal, y además, de esta manera se encasilla donde debe estar este tipo de conducta.

### **Séptimo supuesto: Cuando fueren más de una las víctimas fatales**

Para este supuesto de agravante, el legislador no tuvo en cuenta la intención del autor del ilícito, ya que para este caso en concreto, no tendría que saber si en el vehículo con motor donde transitaban las víctimas, iban más de una persona, ya que, por ejemplo, podría tener vidrios polarizados, lo que generaría una dificultad para identificarlo, aniquilándose cualquier subjetividad con respecto al hecho; lo que sí se sostendría es la representación del siniestro, pero ya no se estaría hablando de agravantes, sino sólo del primer párrafo del artículo. Entonces, se podría expresar que la casualidad de que se encontrasen en ese vehículo más de una víctima, también se le atribuye al autor del ilícito penal, que sería como quitarle valor a los aspectos objetivo y subjetivo, cuestión que hace desdibujar los propósitos de la atribución de la pena que trata la dogmática penal, pero para confirmar ello, por supuesto que hará falta un análisis más minucioso.

### **Artículo 3 (art. 94 del Código Penal)**

El artículo 94 del Código Penal, antes de la reforma introducida por el tercer artículo de la Ley 27.347 decía:

Se impondrá prisión de un (1) mes a tres (3) años o multa de mil (\$1000) a quince mil (\$15000) pesos e inhabilitación especial por uno 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 fueran las descritas en los artículos 90 o 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 (6) meses o multa de tres mil (\$3000) pesos e inhabilitación especial por dieciocho (18) meses.

El primer párrafo no ha tenido modificación alguna; en cuanto al segundo, se ha suplantado la leyenda "y concurriera alguna de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del artículo 84" por la siguiente: "y fueran más de una las víctimas lesionadas".

Dicha modificación se ha efectuado debido a que el artículo 84 del Código Penal no es el mismo que el de aquel entonces, ya que se ha suprimido lo siguiente: *si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor*"; y como este enunciado ahora se encuentra en el nuevo artículo 84 bis incorporado por la Ley 27.347, carecería de sentido remitir aun al artículo 84 del Código Penal.

El actual artículo 94 del Código Penal ha quedado de la siguiente manera:

Se impondrá prisión de un (1) mes a tres (3) años o multa de mil (\$1000) a quince mil (15000) 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 fueran de las descriptas 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 (\$3000) pesos e inhabilitación especial por dieciocho (18) meses.

#### **Artículo 4 (art. 94 bis del Código Penal).**

El artículo 94 bis del Código Penal ha sido la otra incorporación de la Ley 27.347, mediante su artículo cuarto, el cual reprime si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor. Dicho artículo posee (excepto el final del artículo donde dice que sean más de una las víctimas fatales, ya que se trata de lesiones) un agravante con los mismos supuestos que el artículo 84 bis del Código Penal, aunque con una escala penal menor, por lo que para su comprensión se sugiere remitir a la lectura de dicho artículo.

#### **Artículo 5 (art. 193 bis del Código Penal).**

Por último, el artículo quinto de la Ley 27.347, que modifica al artículo 193 bis del Código Penal, agrega solamente dos palabras "*con motor*"; que a pesar de haber sido literalmente mínima la reforma, ha suplido, como se dijo en páginas anteriores, muchos

problemas de interpretaciones, debido a que vehículo automotor es mucho más restringido que vehículo con motor. Con la salvedad de lo recién expuesto, se podría decir que el artículo es prácticamente el que ha introducido la Ley 26.362, dejando los mismos supuestos en ambos párrafos, como así también su escala penal.

Como ya se advirtió al principio de éste capítulo, se tratarán los supuestos de agravantes de los artículos 2 y 4 de la Ley 27.347 (artículos 84 bis y 94 bis del Código Penal), vistos según el momento en que se llevan a cabo, esto es, si fueron cometidos antes, durante o después de que haya acontecido el impacto entre los vehículos.

### **Los supuestos de agravantes: antes, durante y después de conducir.**

Las conductas que activan la aplicación del agravante descrito en el nuevo artículo 84 bis del Código Penal, se pueden dividir en tres categorías: las que se realizan **antes**, **durante** y las que se llevan a cabo **después del impacto**.

Entre Las que se efectúan *antes*, se pueden mencionar los siguientes: "Estar bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a 500 mg<sup>s</sup> por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o 1 gramo por litro de sangre en los demás casos" y el hecho de "conducir estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente", ya que el sujeto sabía de antemano de dicha cuestión, y pese a ello decidió conducir.

En cuanto a los supuestos del agravante que se dan *al mismo momento de conducir* se encuentran: "Exceso de velocidad de más de 30 Km por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho", (el supuesto menciona sólo una medida de espacio, y no de tiempo, lo que para que no haya malas interpretaciones, debería decir treinta kilómetros por hora y no sólo treinta kilómetros); otro supuesto del agravante que se da en el momento de conducir es "violar señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular".

Otro supuesto es "cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis del Código Penal", ya que las picadas son justamente eso, conducir a cierta velocidad, aumentando así el peligro y las posibilidades de cometer el supuesto del primer párrafo, pero en el mismo supuesto se encuentra el hecho de "quién organizare o promocionare, 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”, y claramente este fragmento del supuesto se comete antes de la puesta en marcha del vehículo con motor, por lo que el supuesto se comparte.

Por último, las conductas que se realizan *después de la conducción* son: “Fuga”, (que no importa si el sujeto da aviso a las ambulancias; el hecho de irse del lugar tras haber atropellado y matado como consecuencia de ello, bastaría para que se aplique el agravante). En este sentido, Buompadre (2017) textualmente dice:

Lo que la ley pretende, seguramente es que el autor del hecho permanezca en el lugar una vez producido el accidente de tráfico pensando, no sólo en lograr que se determine con mayor facilidad y precisión la autoría del hecho, sino en la propia situación de la víctima, quien podría recibir del propio autor socorro inmediato, evitándose de ese modo, mayores riesgos de muerte. Si el autor se fuga, no sólo deja a la víctima materialmente desamparada, sino que infringe, además de una norma jurídica impositiva, una elemental norma de solidaridad que pone de manifiesto un desprecio hacia la vida o la integridad física de los demás”. (Buompadre, 2017, p. 100).

Pero ¿qué sucedería si el autor se da a la fuga mientras en su escape da un aviso a la ambulancia?, ¿ello perdonaría el agravante?, ¿se aplicaría igualmente?; si se aplicara igualmente, el autor no se sentiría motivado legalmente para dar el aviso, porque al fugarse ya sería merecedor de la escala penal de tres a seis años de prisión más sus accesorias; ahora bien, si le perdonaran el agravante penal por haber dado el aviso correspondiente, las autoridades tendrían problemas para ubicar al autor, lo que sería injusto para aquel que dé el aviso y se quede en el lugar, ya que la pena en ambos casos sería de prisión de dos a cinco años más sus accesorias.

Cabe aclarar que con esta hipótesis, no se pretende indagar acerca de cuál va a ser la pena que aplique el Juez o Tribunal, ya que dentro de la escala penal, tiene una libertad para determinarla de acuerdo a criterios que crea convenientes, como la multiplicidad o no de agravantes, entre otras cuestiones; ello es bastante claro, lo que aquí se pretende explicar es que se estaría saliendo de una escala (dos a cinco años de prisión) para entrar en otra (tres a seis años de prisión), donde por lo menos hay un año de diferencia, ya sea que se aplique el máximo de una y el mínimo de otra.

“No socorrer a la víctima”, si el autor del siniestro no se diere a la fuga, pero en vez de dar avisos a los paramédicos, solamente se queda en el lugar con una conducta

totalmente omisiva con respecto al socorro, sería igualmente merecedor del agravante. Lo que el legislador pretendió con esto, quizás fue que el autor del hecho tenga una actitud activa luego del impacto, a pesar de que a veces esa pretensión se puede bloquear por el posible estado de shock momentáneo debido al mismo accidente, ya que no todas las personas tienen los mismos reflejos, sino que en algunos casos se bloquean, por lo que sería absurdo cuestionar dicha omisión a una mente que pasa por dicho estado.

“Cuando fueren más de una las víctimas fatales”, (este es un delito puramente de resultado, ya que se desprende de la misma conducta establecida en el primer párrafo) a diferencia del resto de los supuestos de agravantes, en éste no se exige realizar ninguna otra conducta, ni antes, durante ni después del siniestro.

### **¿Delitos de lesión o de peligro?:**

En este apartado, se desarrollarán los supuestos que trata la Ley 27.347, en cada artículo de la misma, en cuanto a si son de lesión o de peligro, comenzando con el primero, tercero y quinto artículo, y finalizando con el segundo y el cuarto, por una razón de un correcto análisis y no caer en tantas redundancias. Pero antes, se remitirá a las definiciones doctrinarias que menciona el título, debido a que es muy importante conocer que es, tanto un delito de lesión como uno de peligro.

Claus Roxin, al respecto dice:

*Los delitos de lesión* constituyen la mayor parte de los tipos, el objeto de la acción ha de ser realmente dañado para que haya un hecho consumado; así sucede en los delitos de homicidio, en los de lesiones, en los daños, etc. En cambio, en los *delitos de peligro*, el hecho sólo supone una amenaza más o menos intensa para el objeto de la acción (Roxin, 1997, p. 336).

Los artículos que conforman la Ley 27.347 contienen tanto delitos de lesión como de peligro. Los que corresponden con los *delitos de lesión* son: el **artículo 1 (84 C.P)**, que reprime a aquél que cometa homicidio de manera culposa, ya sea este delito en su forma agravada o no, porque el segundo párrafo del artículo aumenta la pena al que cometiere múltiple homicidio, o sea, el mismo resultado, la misma acción; el **artículo 3 (94 C.P)**, refiriéndose al que cause a otro un daño en el cuerpo o en la salud, y que por más que sean las del primer párrafo (lesiones leves) o las del segundo (lesiones graves o gravísimas), siguen siendo lesiones, por lo que corresponden a la primer categoría de delitos mencionada, o sea, a los *de lesión*.

En cuanto a los *delitos de peligro*, (aquellos que no dañan pero que generan una situación de riesgo de que afecte al objeto del delito), se encuentra el **artículo 5 (193 bis C.P)**, donde literalmente dice así:

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".(art.193 BIS modificado por art. 5 de la Ley nº 27.347).

Se trata del delito de Picadas ilegales, que si bien no lo dice así expresamente, se puede presumir de su taxatividad legal, y que da lo mismo que a la situación la genere el sujeto que conduce al auto como aquél que se lo facilita; de una manera u otra, tal suceso ocurriría, y ambos son reprochados por igual, tal como lo advierte el presente artículo.

En cuanto a los **artículos 2 (84 bis C.P)**, y **4 (94 bis C.P)**, se tratarán conjuntamente, ya que la única diferencia es que en el primero, el supuesto de hecho es provocar la muerte y en el segundo, el causar lesiones, y por lo tanto corresponden a ambos tipos de delitos, (de lesión y de peligro) porque a pesar de que en su primer párrafo, uno describe la muerte y el otro la lesión, en su segundo párrafo enuncian supuestos que generan peligro, tales como pasar un semáforo en rojo, realizarlo con culpa temeraria, ir a extrema velocidad, etc.

En cuanto al primer supuesto de agravante, "*Si el conductor se diere a la fuga*", que en este caso no sería abandono de personas, (ya que este es el que trata el art. 106 del Código Penal), sino *abandono de cadáver*, y está claro que no es un delito de lesión, ya que el daño ha ocurrido con anterioridad al escape, lo que resta descifrar es si se trata de un delito de peligro, lo que sí ocurre, al menos para el Proceso Judicial, pero en cuanto a la víctima, el hecho de que el autor se valla del lugar del hecho no acarrea ningún peligro, a no ser que la víctima quede con heridas significativas y que el conductor imprudente sea médico, que como éste fue quien lo puso en esa situación, debería de remediarlo si tuviese la posibilidad de ello, pero ya se estaría hablando del *delito de omisión de auxilio*, otra figura que si bien forma parte del Derecho Penal, no es de aplicación en ninguno de los dos artículos en tratativa.

El segundo supuesto "*No intentar socorrer a la víctima*", sí es un delito de peligro, pero solo en el artículo 94 bis C.P. ya que este supone provocar lesiones, y de ser graves, podrían llegar a correr el peligro de muerte o de lesiones aún mayores, piénsese en el caso

de un sujeto que ha perdido mucha sangre debido al accidente, y de no contar con la llegada de ambulancias, paramédicos o médicos calificados para tratar la herida, dicha persona podría llegar a perder la vida, o al menos correr el peligro de ello, pero al igual que el anterior supuesto, no corresponde aplicar la figura de *omisión de auxilio*.

Del artículo 2 (84 bis C.P.) en cambio, no se puede tener la misma conjetura, porque éste, en su primer párrafo aclara que se reprimirá al que causare muerte, y si el autor del hecho presta o no auxilio, de todas maneras, la víctima correría la misma suerte, a no ser, por ejemplo, que algún transeúnte pase por el lugar y apuñale el cadáver, lo que entraría en juego otro delito, y ya sea tentativa inidónea, delito imposible, delito contra la integridad corporal, u otra más adecuada para atribuírsele al conductor imprudente, debería entrarse en terreno de otras cuestiones de las ciencias penales, como *la teoría de la imputación objetiva del resultado*, y no es objetivo de este trabajo explicar dicha temática, sino juzgar el hecho puro y concreto, sin ninguna otra consecuencia que se desprenda del actuar de un tercero.

El tercer supuesto, "estar bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos miligramos por litro de sangre en caso de conductores de transporte público o un gramo por litro de sangre en los demás casos", en si mismo, también es un delito de peligro, ya que el hecho de conducir en ese estado (bajo los efectos de estupefacientes), provocaría por lo menos una disminución de los reflejos necesarios para una normal conducción del vehículo, lo que generaría un posible accidente, o una alta probabilidad de que ello suceda, ya que hasta en situaciones normales el conductor necesita lucidez para maniobrar posibles imprevistos, y de no contar con ello debido a la disminución de los sentidos, llevaría estrepitosamente hacia un accidente.

Pero hay una diferencia entre estar bajo los efectos de estupefacientes y haber consumido cierta cantidad de alcohol, porque hay personas a quienes les afecta menos que a otras, aunque la O.N.G. Luchemos Por la Vida asegura que la ingesta de un solo vaso de alcohol ya es necesario para que provoque signos negativos en el organismo ([www.luchemos.org.ar](http://www.luchemos.org.ar)).

El cuarto supuesto, "estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho", también es una conducta peligrosa, considerada así históricamente, porque a cierta velocidad se

reduce drásticamente el poder controlar el vehículo con motor en caso de que se presente alguna situación, que aunque en este caso no es por bajos niveles de lucidez, sino por la velocidad en la que transita, y por más que cuente con una capacidad asombrosa de manejo, en la conducción debe atribuirse un poco de precaución por los posibles errores de otros conductores, que a velocidades adecuadas se podrían solucionar.

El quinto supuesto “ si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente”, no es, en sí misma, una conducta ni de lesión ni de peligro, sólo es una *desobediencia* al Juez o Tribunal que le impuso la medida, es entonces, no acatar una orden del juez, es no cumplir con dicha omisión. Ésta conducta aislada, es decir, sin que ocurriera lo descrito en el primer párrafo del artículo 84 bis C.P o del 94 bis C.P, sería merecedora de una pena de prisión de quince días a un año, tal como lo estipula el artículo 239 del Código Penal, por lo que la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, más el resultado que establece el supuesto del primer párrafo, hace que se convierta en otro delito.

“Violar 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 art. 193 bis”, es también un supuesto que genera peligro, ya que en sí mismo no produce daño alguno, ni tampoco ha violado orden preestablecida, sino una actual. En el caso de violar la señalización del semáforo, a pesar de que el conductor se asegure de que no se aproxime ningún vehículo, y transite a muy baja velocidad que le permita maniobrar perfectamente, sería motivo de que se le atribuya el supuesto de agravante, al igual que violar las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.

En cuanto a las circunstancias del art. 193 bis C.P., que se refiere a las picadas ilegales, muchas veces, abarca tanto violar señalizaciones de semáforos, como excederse en los límites de velocidad, por lo que no se trataría del mismo peligro, sino de uno mayor, pero de la literalidad del párrafo, se interpreta que tienen la misma peligrosidad, o por lo menos le da lo mismo que ocurra cualquiera de ellos, ya que como se puede observar, cada supuesto está dividido por comas, y aquí ya se estaría pensando en el principio de proporcionalidad.

El siguiente supuesto, es cometerlo “con culpa temeraria”, considerada como una culpa exagerada, que sería excederse en lo que menciona el primer párrafo de los artículos, esto es, sobrepasar la imprudencia o negligencia al conducir, no así lo

antirreglamentario, que no se puede exagerar, sólo se está o no en esa situación; también vendría a ser sinónimo de otro de los supuestos que menciona el mismo párrafo, esto es, *conducir a velocidades que excedan más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho*.

El último de los supuestos que menciona el artículo 84 bis es "cuando fueren más de una las víctimas fatales", que es un delito de lesión, al igual que "cuando fueren más de una las víctimas lesionadas" que postula el art. 94 bis C.P. puesto que en lo único que difiere del primer párrafo es la cantidad, tanto de muertos en el caso del primer artículo, como de lesionados en el segundo.

### **Conclusión:**

La conclusión que se puede obtener del presente capítulo es que, en primer lugar, la Ley 27.347 ha incorporado dos artículos: el 84 bis, que trata el delito de homicidio mediante la conducción de un vehículo con motor y el 94 bis del Código Penal que trata el delito de lesiones, ambos con casi idéntica literalidad, y ha modificado otros tres: el 84, 94 y 193 bis C.P; los dos primeros con reformas significativas y el tercero con una modificación mínima; que trata conductas *peligrosas*, (como las que se mencionan en el artículo 193 bis C.P); *lesivas*, (como la de los artículos 94 y 94 bis C.P); y *mortales* (como la de los artículos 84 y 84 bis C.P.), los cuales se pueden considerar antes, durante y después de que haya ocurrido el siniestro, permitiendo de esta manera, si se quiere, identificar entre cuáles son los que se pueden advertir o sea, en cuáles el conductor pudo haber tenido tiempo de percatarse de que se dirigía a un inevitable choque y en cuáles no.

Específicamente, el artículo 84 bis del Código Penal posee ciertas cuestiones que trascienden de la función del Derecho Penal, y la más notoria de ellas es el hecho de tutelar cuestiones propias del Derecho Administrativo, como por ejemplo el supuesto de agravante cuando el conductor lo hace estando inhabilitado por autoridad competente, que sería por lo menos exagerada una pena que va de tres a seis años por el sólo hecho de no obedecer dicha omisión.

También se puede extraer del segundo capítulo, que, aunque la Ley 27.347 trata a los delitos de lesión y de peligro de manera diferenciada, ya que los regula en artículos diferentes, por un lado, el 84 bis que trata el homicidio, y por el otro el de lesiones, regulado en el 94 bis, y de otro costado el 193 bis, que trata al delito de peligro en lo que

se conoce como picadas ilegales, en ciertos aspectos los asemeja en cuanto a su gravedad, en cuanto a que les asigna la misma pena, ya sea que se trate de lesiones leves, graves, gravísimas, o que se trate de muerte, donde se puede plantear una dudosa aplicación del principio de proporcionalidad.

Otra de las cuestionables incorporaciones de dicho artículo es el hecho de sancionar de manera agravada en una misma escala al hecho de consumir cierta cantidad de alcohol, por un lado, y por el otro, el de estar bajo los efectos de estupefacientes, lo que es poco claro, ya que con lo dicho no es necesario que en el caso del consumo de alcohol el conductor esté bajo los efectos del mismo.

#### **Capítulo 4: Principios Penales**

En el último capítulo de éste trabajo se analizarán algunos de los principios penales que se consideran vulnerados por la implementación de la Ley 27.347, como así también por leyes anteriores. De tales principios, primero se hará un repaso de sus significados, para así, finalmente aplicarlos a la Ley 27.347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas.

#### **Principio de Razonabilidad**

Desde la perspectiva constitucional, éste principio, a diferencia del de legalidad que hace a la forma, hace a la sustancia o contenido normativo de la reglamentación, y significa básicamente que las reglamentaciones de los derechos y garantías, ya sean por leyes del congreso, como por decretos reglamentarios del Poder Ejecutivo, respecto de las leyes, deberán ser razonables, fijándole las limitaciones adecuadas al espíritu y a la letra de las normas constitucionales, porque lo razonable es lo proporcionado al efecto, lo exigido por la igualdad y la equidad, lo armónico dentro de todo, lo equitativo entre los extremos (Haro, 2011).

Es por ello que el artículo 28 de la Constitución Nacional, al otorgar la potestad reglamentaria de los derechos y garantías constitucionales al Poder Legislativo, establece: "Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos, no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio", como así mismo en el artículo

99 inciso 2 in fine, al conceder la potestad reglamentaria de las leyes al Poder Ejecutivo, dispone que las instrucciones y reglamentos que decreta el Poder Ejecutivo, lo serán cuidando de no alterar su espíritu con excepciones reglamentarias (Haro, 2011).

El Principio de Razonabilidad, según Ricardo Haro, es lo contrario de arbitrariedad, es lo justo, moderado y equitativo, y los poderes estatales deberían ejercer sus funciones de dicha manera; y la ley que altera o suprime el derecho cuyo ejercicio pretende reglamentar, caería en la misma irrazonabilidad, en cuanto fije limitaciones que no sean proporcionadas a las circunstancias que la motivan y a los fines que se propone alcanzar con ellas (Haro, 2011).

Este principio resulta ser de interesante análisis, no sólo con respecto a la Ley 27.347, sino también a leyes penales de tránsito anteriores a esta, donde lo justo, moderado y equitativo son de cuestionable aplicación, pero lo que aquí se discutirá es si fueron moderadas o no, ya que lo justo o injusto lo evaluará cada lector a su libre y personal criterio. Entonces, lo moderado es lo opuesto a lo extremo, lo exagerado; sería entonces lo adecuado, lo que corresponde, lo razonable, y esto es lo que el Poder Legislativo Nacional ha descuidado.

En cuanto a las leyes anteriores a la 27.347 que atentan contra dicho principio se podría citar al artículo 2 de la Ley 25.189, que trata de un delito de lesiones, en cuanto a que en su segundo párrafo menciona:

Si las lesiones fueran la de los artículos 90 o 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.

El anterior artículo 84 del Código Penal citado en el párrafo anterior (correspondiente al artículo 1 de la Ley 25.189), en su segundo párrafo establecía *“el mínimo de la pena se elevará a dos años si fuere más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiere sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor”*.

Entonces, como se puede deducir al interpretar ambos fragmentos de los recientes artículos es que, el artículo 2 de la Ley 25.189, que trata de lesiones, remite a otro artículo que trata de homicidio culposo, por lo que se puede traducir en lo siguiente: *si las lesiones*

*fueran la de los artículos 90 o 91 y matare a más de una persona mediante conducción imprudente, negligente inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor, o si resultare muerta una persona mediante imprudencia, negligencia, inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, será merecedor de la pena de seis meses a tres años, por lo que se estaría quebrando el principio de razonabilidad y proporcionalidad al mismo tiempo, ya que no se debería castigar con una pena más baja al que lesione y mate a más de una persona que al que sólo mate a más de una persona, sea en el contexto que sea.*

En cuanto a la Ley 27.347, un claro ejemplo de la violación a este principio se ve en su artículo segundo (actual 84 bis C.P.), al mencionar como agravante del homicidio el no socorrer a la víctima, y como todo delito de omisión, para que sea tal debe cumplir con determinados requisitos, y de estos, se estarían discriminando, por un lado, el hecho de que exista una *situación típica generadora*, que es inexistente desde el comienzo, ya que para que la tipicidad recaiga en el artículo 84 bis es necesario que se produzca la muerte, y auxiliar a un cadáver es algo absurdo, carente de sentido y de toda lógica, o con otras palabras, un cadáver no necesita ser socorrido.

Por otro lado, otro de los requisitos de la tipicidad omisiva es, según Zaffaroni, el *nexo de evitación*, y el mismo jurista dice que “*con la hipotética interposición de la conducta debida, desaparece el resultado*” (Zaffaroni, 2006, p. 446). Este requisito, desde luego que también es borrado de la lista, ya que por más que el sujeto socorra al cadáver, el hecho mortal no desaparecería.

En cuanto a los restantes requisitos, estos son, *poder fáctico para realizarla, y realizar una conducta contraria a la norma* (lo que dice el precepto) aunque si se cumplen, no alcanzan para que exista la tipicidad omisiva específica.

A pesar de lo mencionado ut supra, el autor del hecho, además de dar auxilio al cadáver, deberá quedarse en el lugar del hecho, siendo esta exigencia más acertada, porque a pesar de que no tenga sentido que se quede al lado del difunto, si lo tendrá para las autoridades policiales al momento de investigar el delito cometido y quizás ese haya sido el motivo del agravante. Entonces, estos supuestos que el Código Penal trata como si fuera lo mismo, en realidad tienen una marcada diferencia.

Antes de comenzar con el principio de Subsidiaridad, se cree conveniente mencionar que este es un sub principio, y que el principio general que engloba a este, es el de *mínima suficiencia*, y que

“Supone aceptar un cierto nivel de conflictividad sin una consecuente reacción de las instancias de control jurídico penal, pese a no haber dudas sobre la lesividad del comportamiento... Ello se asume a cambio de los beneficios en libertad individual obtenidos, los posibles errores en las decisiones penalizadoras que se puedan producir y la potenciación de una sociedad dinámica abierta a la eventual modificación de ciertas perspectivas valorativas” (Lascano, C.J (h), 2005, p.114).

### **El Principio de Subsidiaridad:**

Éste principio significa que el Derecho Penal debe aplicarse lo menos posible, ya que existen otros medios para solucionar conflictos. Lascano (h), con respecto a este principio dice lo siguiente:

El principio en cuestión se encuentra íntimamente conectado con el resultado de un juicio de *necesidad* acerca del derecho penal, en virtud del cual, si la protección de los bienes jurídicos puede lograrse a través de medios no penales-menos lesivos-aquél dejará de ser necesario (Lascano, C.J (h), 2005, p.116).

Teniendo en cuenta el significado de éste principio, es oportuno decir que el Derecho Penal se ha involucrado, de manera abrupta, en los supuestos de agravantes que establece el artículo 84 bis del código Penal incorporado mediante la Ley 27.347, que si se los mira aisladamente (sin el primer párrafo del mismo artículo), muchos de ellos serían encuadrados perfectamente en la Ley de tránsito 24.449, como por ejemplo, el supuesto de estar bajo los efectos de estupefaciente o haber consumido cierta cantidad de alcohol. El artículo 48 de la mencionada Ley de tránsito dice:

PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

- a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. 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. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario.

Con lo mencionado *ut supra*, resulta sencillo comprender el porqué de la postura que plantea este trabajo, en cuanto a la errática aprehensión del Derecho Penal a los delitos que deberían haberse quedado en la Ley 24.449, no sólo el explicado recientemente, sino también el supuesto de haber transitado estando inhabilitado, tal como lo estipula el inciso b) del artículo 48 de la Ley 24.449, que concretamente dice: PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública: “ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello”.

Pero claro está que no todos los preceptos del segundo párrafo del artículo 84 bis del Código Penal son criticables en cuanto a intromisión promiscua del Derecho Penal, sino que algunos, son merecedores de ello.

En los dos casos jurisprudenciales que serán analizados en el siguiente capítulo, el primero de ellos (Caso Lucas Alberto Trasancos), es un claro ejemplo del merecimiento de la pena del 84 bis con la escala agravada (en el caso de que existiese en ese momento), lo que no pudo haber sido de otra manera, ya que ha excedido de una manera muy clara lo que dicen las leyes administrativas, puesto que Trasancos ha *cumplido* con cinco de los agravantes que enuncia el mencionado artículo.

En cuanto al caso Rodas, (o caso Aliverti), quizás sea menos grave, aunque capte la atención el hecho de que Aliverti haya llevado por diecisiete kilómetros a Rodas en el capot de su auto, ya que fueron menos las conductas agravantes, y la víctima, en este caso, tuvo también algo de culpa, ya que transitaba con su bicicleta en plena autopista. En cambio, en el caso Trasancos, las víctimas no tuvieron ninguna conducta que se les pudiera haber reprochado, ya que ambos, en el momento del impacto, llevaban sus cascos reglamentarios y respetaron la señalización del semáforo.

Entonces, pareciera ser que no todo lo que aportó la Ley 27.347 fue negativo en cuanto al principio en cuestión, sino alguno de ellos, por lo que estarían exentos de su violación, por ejemplo, el hecho de ir a más de 30 km/h por encima de la máxima permitida del lugar del hecho, o el que se refiere a culpa temeraria, para mencionar algunos.

## Principio de Proporcionalidad

Éste principio, significa que debe aplicarse un castigo que sea adecuado con el hecho ilícito cometido, por ejemplo, si una persona mata, y la otra lastima, y ambas conductas son realizadas de la misma manera (por ejemplo, culposa), por lo general se debería sancionar de manera más dura al que mató.

Una definición del principio de proporcionalidad es la de Röben, G.J, quien al respecto dice: *“el principio de proporcionalidad en sentido estricto, se refiere a la optimización relativa a las posibilidades jurídicas”*. Más adelante, sobre el mismo principio dice: *“ La limitación al derecho fundamental debe ser proporcional en sentido estricto, debe guardar una relación razonable con el peso e importancia de los argumentos que hablan a favor de una mayor y mejor protección del derecho afectado”* (Röben, G.J 2008, p. 15 y126).

Con lo que expresa el mencionado Jurista y Ministro de Justicia y Derechos Humanos de Ecuador, se puede entender el problema que acarrea una violación al Principio de Proporcionalidad, ya que vulneraría no sólo la tutela de los bienes jurídicos afectados, sino también al ordenamiento jurídico, y que para que esté justificada esa violación al principio de proporcionalidad debería ser de mayor trascendencia el motivo que lo generó, o sea, que la Ley 27.347 debería ser de mayor peso que el mismo principio.

La regla de la proporcionalidad en sentido estricto dice:

Cuando el medio establecido es idóneo y el menos lesivo, y el peso de los argumentos que hablan a favor de la importancia del fin estatal legítimo, que pretende justificar la intensidad de la restricción iusfundamental, sobrepasa el peso de los argumentos que hablan a favor de evitar la intensidad de restricción iusfundamental, entonces la medida estatal es proporcional en sentido amplio.

Cuando el medio establecido es idóneo y el menos lesivo, y el peso de los argumentos que hablan a favor de la importancia del fin estatal legítimo que pretende justificar la intensidad de la restricción iusfundamental, no sobrepasa el peso de los argumentos que hablan a favor de evitar la intensidad de la restricción iusfundamental, entonces la medida estatal no es proporcional en sentido amplio (Röben, G.J 2008, p. 156 y 157).

Para que no se viole el principio de proporcionalidad, entonces, el peso de los argumentos que hablan a favor de evitar la intensidad de restricción iusfundamental, (esto sería lo defendido por la Dogmática Penal), debería tener menos peso que los argumentos de la finalidad estatal ( que serían lo estipulado por la Ley 27.347), por lo que para que se perdone la transgresión a dicho principio, debería justificar el porqué de ello, y de una manera contundente y elocuente, porque de lo contrario sería una postura egoísta y absurda por parte del legislador.

Lascano (h), en su manual de derecho penal, con respecto a este principio dice lo siguiente:

Se trata de una exigencia que nació para ser aplicada a las medidas de seguridad, pero que luego se extendió al campo de las penas.

Si el principio de culpabilidad nos dice cuándo una persona podrá ser considerada responsable por un hecho delictivo, el de proporcionalidad limita la especie y medida de la pena a aplicar en el caso concreto.

La gravedad de la pena debe resultar proporcionada a la gravedad del hecho cometido (Lascano h, 2005, p.116).

Entonces, y según la reciente cita, este principio limita la especie, (esto es, reclusión, prisión, multa e inhabilitación) y la medida de la pena (la cantidad). Por lo que al sujeto que mató, si le imponen una pena de prisión de doce años, al que hiera no le pueden dictar la misma pena, sino que, en algo debe disminuirse, y dicha disminución debería ser notoria, ya que una muerte no se puede reparar (sin perjuicio de la alternativa civil o pecuniaria), en cambio una lesión sí.

Buompadre, en el caso concreto de la Ley 27.347, con respecto a dicho principio dice:

Los agravantes incorporadas por la reforma de la Ley n° 27.347 a los artículos 84 bis y 94 bis son, en su gran mayoría-tal vez con salvedad de la referida a la ingestión de estupefacientes cuyos efectos se han hecho sentir en la conducción del automotor y, como consecuencia de ello se ha producido el accidente de tráfico con resultado fatal o lesivo-, contrarias al *Principio de Proporcionalidad* en los dos ámbitos en que actúa, el legislativo y el judicial.

Más tarde, el mismo jurista dice:

En cuanto al primer momento, creemos que el legislador no ha respetado el principio de proporcionalidad al no tener en cuenta, al establecer la penalidad de las agravantes, la diferente entidad entre ellas, pues resulta más que evidente que no tienen la misma entidad lesiva o peligrosa -grado de ofensa al bien jurídico protegido- la conducción de un automotor sin permiso habilitante que una conducción en una situación de intoxicación alcohólica, con exceso de velocidad o bajo los efectos de estupefacientes, razón por la cual idéntica sanción para todas las clases de agravantes deja de ser proporcional para convertirse en arbitraria, toda vez que revela claramente una relación de desproporción entre la gravedad de la sanción y la gravedad de la ofensa (Buompadre, 2017, p. 46 y 47).

El principio de proporcionalidad también resulta amenazado, tal como se refleja del análisis del artículo 2 de la Ley 27.347 en sí mismo, y que reforzándose con las ideas de Buompadre mas otros aspectos semejantes, se darán alternativas para la solución, la cual será desarrollada al final de este trabajo, que resumiendo, se trata de separar en dos artículos a los preceptos que se encuentran el segundo párrafo del mencionado artículo, o bien, que sea el mismo artículo y reagrarar unos sobre otros, con el objeto de diferenciar con diferentes escalas penales los diferentes hechos entre sí.

### **Conclusión:**

De lo referido en el presente capítulo, se puede aducir que en cuanto al primero de los principios (el de razonabilidad), había un notorio descuido por parte del legislador, por el hecho de que el artículo 2 de la Ley 25.189 (anterior artículo 94 C.P.) remitía de manera no lógica, ni coherente al artículo 1 de la misma ley (anterior artículo 84 C.P.); pero eso ya es cuestión del pasado, ya que ahora, ni el artículo 84, ni el 94 del Código Penal son el mismo, debido a la implementación y modificación de varios artículos de la Ley 27.347.

Es evidente cómo el Derecho Penal se va haciendo cargo cada vez más de delitos que, inicialmente dependían de otras ramas del derecho, y la implementación de la Ley 27.347 no fue la excepción, sino que por el contrario, el espectro penal se ha olvidado que actúa como *última ratio*, como por ejemplo, en los artículos 84 bis y 94 bis del Código Penal (artículos 2 y 4 Ley 27.347) donde muchos de sus preceptos del segundo párrafo son encuadrables en la Ley de tránsito 24.449.

En cuanto al principio de proporcionalidad, como se dijo recientemente, y para fortalecer los argumentos de Buompadre, o bien para darles forma, y en miras a la solución de ello, se podría separar en artículos diferentes los supuestos de agravantes del art. 2 de la Ley 27.347, atribuyéndoles escalas diferentes según se trate de unos u otros supuestos.

### **Capítulo 5: Condenación Condicional, antes y después de la reforma**

En el presente capítulo se abordará, como lo dice su título, la Condenación Condicional, donde primeramente se hará un repaso sobre su significado; además se remitirá a leyes del pasado con el fin de compararlas con la presente y actual ley 27.347, para así abordar con un mejor criterio analítico los accidentes de tránsito que se desarrollan con posterioridad.

La condena de ejecución condicional, según Lascano (h), es *“la condena dictada a pena privativa de libertad de corta duración, suspendiendo en el mismo pronunciamiento su efectiva ejecución, con un plazo en el que el condenado deberá observar ciertas conductas o abstenciones”* (Lascano (h), 2005, p.722).

Si bien la definición menciona una corta duración, no dice cuál es específicamente su tope, lo que deja abierta la posibilidad de que en un futuro se vayan cambiando, pero si se remite al lo que dice el Código Penal, en su título 3, precisamente su artículo 26 que establece cuál es su monto y en qué casos procede.

#### Artículo 26 del Código Penal:

En los casos de primera condena a pena de prisión que no exceda de tres años, será facultad de los tribunales disponer en el mismo pronunciamiento que se deje en suspenso el cumplimiento de la pena. Ésta decisión deberá ser fundada, bajo sanción de nulidad, en la personalidad moral del condenado, su actitud posterior al delito, los motivos que lo impulsaron a delinquir, la naturaleza del hecho y las demás circunstancias que demuestren la inconveniencia de aplicar efectivamente la privación de libertad. El tribunal requerirá las informaciones pertinentes para formar criterio, pudiendo las partes aportar también la prueba útil a tal efecto.

Igual facultad tendrán los tribunales en los casos de concurso de delitos si la pena impuesta al reo no excediese los tres años de prisión.

No procederá la condenación condicional respecto de las penas de multa o inhabilitación.

Atento a la literalidad del reciente artículo, se extrae el monto de una pena de tres años o menos, el cuál es el tope para la aplicabilidad del instituto jurídico, o por lo menos para que el juez o tribunal la considere, ya que no tiene la obligación de aplicarlo, puesto que el artículo claramente dice "facultad de los tribunales". La pena existe, y está ahí *vigilando* que el imputado respete las normas, que de no ser así, el autor del delito ya no contaría con dicho beneficio.

Par justificar, o mejor dicho, para reforzar las palabras del artículo 26 del Código Penal, es oportuno hablar de las *limitaciones de los derechos y garantías*, puesto que los derechos constitucionales no son absolutos, sino limitados, y Ricardo Haro lo explica de la siguiente manera:"

En consecuencia, los derechos, como poderes que son, deben ser *limitados* y no absolutos. Por ello la C.S. ha expresado que no hay en la constitución derechos absolutos, pues un derecho absoluto sería una concepción anti-social.

Un auténtico Estado de derecho, es aquel que establece las normas jurídicas para "limitar" los posibles excesos en el ejercicio de los poderes individuales y sociales, excesos que a menudo configuran los "abusos del derecho", y la sociedad caería en *la anarquía, el caos y "la ley de la selva"*, lo cual a no dudarlo, nos llevaría por la grave pendiente de la desintegración del orden jurídico y, consecuentemente, del orden social (Haro, R. 2011, p.382).

Según Lascano (h),

La finalidad perseguida por el instituto es la redención del delincuente no habitual, otorgándole el beneficio como estímulo para su esfuerzo de reinserción a la vida normal, bajo la condición determinante de que no cometa otro delito durante el tiempo de prueba (Lascano (h), 2005, p.723).

Más adelante, dice:

Doctrinariamente se ha interpretado que las penas de corta duración no cumplen su función, ya que en tan limitado espacio de tiempo no es posible conseguir la reeducación del delincuente; y en segundo lugar, ese lapso resulta suficiente para corromper al

encarcelado, infundirle malos hábitos e instruirlo sobre el conocimiento de las artes en el delito (Lascano (h), 2005, p.723).

El propósito de dicha institución es, en definitiva, que el imputado no vuelva a delinquir y se reintegre en la vida social, o *que no salga de ésta*.

Entonces, y para no extenderse demasiado en la cuestión propia de la Condena Condicional y pasar al análisis de ésta con respecto a los accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas, se puede decir que es un derecho limitado, donde el juez tiene la posibilidad de aplicarlo si así lo considera, y teniendo en cuenta diversas cuestiones, como la personalidad moral del condenado y otras que describe el artículo 23 del Código Penal.

### **Antes y después de la reforma:**

Antes de la entrada en vigencia de la Ley 27.347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas, regía la anterior Ley 25.189, donde la pena mayor la establecía el Artículo 1 de la misma, (anterior artículo 84 del Código Penal), que en su agravante sancionaba con una pena de prisión de dos a cinco años al que causare a otro la muerte, siempre que fueren más de una las víctimas fatales o mediante la conducción imprudente de un automotor. En capítulos anteriores se ha abordado el asunto de la vaguedad del término *automotor* y la violación al principio de proporcionalidad por el hecho de aplicar la misma pena para ambos supuestos de agravantes, lo que se remita a lo allí emitido.

Entonces, la escala penal mayor de la Ley 25.189 era de dos a cinco años de prisión cuando se cometiere alguno de sus agravantes, por lo que podría otorgarse el beneficio de la condena condicional en ese entonces, puesto que aún le quedaría un año de tope para que se pueda aplicar. Matar a más de una persona al volante, o matar a alguien mediante la conducción imprudente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor, cuando estaba vigente aquella ley, posibilitaba el beneficio de la condena condicional.

A partir de la entrada en vigencia de la Ley 27.347, ya no se parte más de los dos años como pena mínima, sino desde los tres, pero a pesar de ello, todavía quedaría la posibilidad de obtener el beneficio del que trata éste capítulo, porque para que no se conceda dicho instituto se requiere una pena de más de tres años.

Para salir, si se permite el término, de tanta abstracción y para abordar de una manera más concreta a la condena condicional, se traerán al análisis, algunos fallos jurisprudenciales que han ocurrido antes de la entrada en vigencia de la Ley 27.347, como aquellos ocurridos con posterioridad, con el fin de que quede más claro aún el porqué de la incorporación de este instituto al presente trabajo de investigación.

### **Accidentes de tránsito que ocasionaron la muerte de personas:**

#### **El caso Lucas Alberto Trasancos:**

De la sentencia dictada a Lucas Alberto Trasancos el 8 de Setiembre de 2015 por el tribunal oral en lo criminal n° 7 de la Capital Federal, presidida por Gustavo Pablo Valle se puede extraer lo siguiente:

A Lucas Alberto Trasancos se le imputó por haber causado el 15 de setiembre de 2013, la muerte de Jacobo Ramos y a Beatriz Álvarez, tras conducir a gran velocidad por Avenida Rivadavia, infringir el semáforo en rojo y fugarse tras el hecho, sin auxiliar a las víctimas, quienes fallecieron con politraumatismos de cráneo y hemorragias internas y externas, a pesar de que llevaban ambos sus cascos reglamentarios.

Los querellantes, por su parte, argumentaron el desinterés de Trasancos por la vida ajena, de manera escalofriante, por haberse fugado; además, dejaron en claro su enfoque al decir que Trasancos tuvo conocimiento del daño que podía ocasionar con su accionar, “se presentó como posible, o altamente probable el resultado, y sin embargo, siguió el plan *previsto*, lo que quedó evidenciado ante la ausencia de huellas de frenado en la escena del acontecimiento”.

Los querellantes ameritan, además, que Trasancos lo ha ocasionado con violencia y locura, y como prueba de ello, apuntan a una grabación aportada por el centro de monitoreo urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, donde los querellantes insisten ver un sujeto que “sin disminuir su criminal velocidad de marcha, esquiva un taxi detenido en el semáforo, cruza la calle Cuenca y termina con la vida de nuestro hijo”, dichos que suenan convincentes tras ver el video de la cámara de seguridad, agregando a sus argumentos, que la manobra de esquivar el taxi, fue realizado de manera voluntaria.

La carátula que calificaron el Fiscal y los Querellantes, fue la de homicidio simple, cometido con dolo eventual, figura estipulada en el Artículo 79 del Código Penal, postura a la que adhirió también la D<sup>ra</sup>. María Rosa Ballester (patrocinante de los querellantes Andrés Avelino Ramos y Mónica Viviana Castillo de Ramos), quien sostuvo que el resultado del accionar de Trasancos (apretar el acelerador y pasar el semáforo en rojo) provocó dos muertes, cuyo justificativo dijo la letrada que es el siguiente: "la naturaleza de cruzar un semáforo en rojo en una avenida, deja de ser un accidente, no tiene la naturaleza ni las características de un accidente y pasa a ser un delito".

La abogada sostuvo además, que la acción es antijurídica y punible, y estimó que debía condenarse a Lucas Alberto Trasancos a la pena de veinticinco años de prisión. Luego de tales argumentos, continúa alegando acerca del futuro que tiene el imputado, que aunque difícil, al menos tiene uno, no como los fallecidos, y además solicitó que se lo inhabilite para conducir *vehículos*, que se le anule la excarcelación y que se ordene su inmediata detención.

Por otra parte, la defensa, que fue dirigida por la D<sup>ra</sup>. Frechino, quiso, de alguna manera justificar el hecho de que no fue intencional el haber pasado semáforos en rojo, que fue una confusión, ya que había semáforos en verde siguientes a la calle Rivadavia, y que dos motos pasaron en rojo, y que además, no vio en ningún momento a la motocicleta donde iban las víctimas. Posteriormente, la letrada mencionó que "*la infracción al deber de cuidado de violar un semáforo estaba clara, pero no podía configurar la representación y la aceptación de ese resultado muerte*".

Enfatizó que Trasancos no se fugó, sino que, tras el impacto, unas personas le dijeron que corriera porque lo querían matar, y en función de ello solicitó la aplicación del artículo 3 del C.P.P.N, el cuál dice: "*en caso de duda, deberá estarse a lo que sea más favorable al imputado*". Y más tarde, que se lo condenase con la carátula de homicidio culposo, estipulada en el artículo 84 del Código Penal, con la pena de dos años y seis meses de prisión.

El tribunal no ha encontrado prueba suficiente para superar el umbral de la culpa consciente, por lo que se le atribuyó la autoría del delito de homicidio culposo por la conducción antirreglamentaria de un vehículo *automotor*, encuadrado en el entonces artículo 84 2<sup>do</sup>. Párrafo del Código Penal, considerando el tribunal que no hay causales de justificación que permitan excluir la antijuridicidad de la acción típica antes descripta,

como así tampoco aparecen afectadas sus capacidades de culpa, ni se acreditaron otras circunstancias que excluyesen su culpabilidad, por lo que le impusieron la pena de cuatro años y dos meses de prisión, accesorias legales y costas y diez años de inhabilitación especial para conducir todo tipo de vehículos; aunque no hizo lugar a la revocación de la excarcelación.

Analizando los recientes fragmentos del Caso Trasancos, en primer lugar se puede decir que ahora es más fácil encuadrar la conducta que cometió Trasancos, puesto que el actual artículo 84 bis del Código Penal, incorporado por la Ley 27.347 menciona como agravantes a las cinco particularidades del accionar del condenado, estos son: Causar muerte a más de una persona, conducir a más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida del lugar del hecho, violar señalización del semáforo, darse a la fuga y no auxiliar a la víctima, todos estos, por supuesto mediante la conducción imprudente de un vehículo *con motor*.

Con respecto al primero de los supuestos, esto es, causar más de una muerte, en su oportunidad, se dio un ejemplo de que el autor de un accidente de tránsito que ocasiona las muertes de todas las personas que iban en un auto con vidrios polarizados, no tiene por qué saber que iban más de una persona, y que en ese caso, la reprochabilidad de todas esas muertes era cuestionable. Ahora bien, en el caso Trasancos, Jacobo Ramos y Viviana Beatriz Álvarez transitaban por la avenida en motocicleta, por lo que si era evidente, lo que no cabe dudas de que sería adecuada la aplicación de dicho agravante.

Conducir a más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida es otro de los supuestos, que si bien, según Trasancos la velocidad no llegaba a ser de ciento setenta kilómetros por hora como alegaban los querellantes, de seguro era más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida, ya que según el artículo 1 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en una avenida, la máxima para circular es de sesenta kilómetros por hora, por lo que el condenado debió ir a más de noventa kilómetros por hora para que sea merecedor de dicho agravante.

Violar la señalización del semáforo es uno de los supuestos que más certeza hay que lo haya cometido, ya que no sólo quedó registrado en la cámara de seguridad, sino que también ha sido admitido por el propio Trasancos, que si bien dijo que fue una desorientación o una confusión, no quita el hecho de que sea merecedor de que se le adjudique dicho supuesto, por lo que si el hecho hubiese sido a partir de que entró en

vigencia la ley 27.347, se le hubiera impuesto una pena de las que señala el artículo 84 bis del Código Penal actual.

En cuanto a la fuga, la defensa contradijo que eso haya ocurrido, pero solo con argumentos y no con pruebas, cuestión que luego quedo desmentida, ya que Trasancos dijo que lo amenazaron de muerte y por ello luego se escapó; y por último, no socorrer a la víctima, cuestión que tampoco hay dudas de que haya sido así, ya que si hubiera sido de otro modo, quizás las ambulancias hubiesen llegado antes al lugar del hecho.

El hecho de que el actual artículo 84 bis del Código Penal sea el adecuado no hay dudas, en más, parece como si se hubiese hecho para este caso puntual, pero lo cierto es que en ese entonces la Ley 27.347 no existía, y que el tribunal no tuvo otra mejor alternativa que la de aplicar el anterior artículo 84 del Código Penal en su segundo párrafo, el cuál establecía una pena de prisión de seis meses a cinco años, con la carátula de "homicidio culposo por la conducción antirreglamentaria de un vehículo *automotor*".

La pena que le impuso el tribunal a Lucas Alberto Trasancos fue de cuatro años y dos meses de prisión, además de sus accesorias legales y costas, por lo que no se pudo otorgar el beneficio de la condena condicional, ya que para la misma se exige una pena de tres años o menos, aunque no dieron lugar a la revocación del pedido de excarcelación. Y si el siniestro hubiese ocurrido luego de haber entrado en vigencia la Ley 27.347, la pena tal vez hubiese sido un poco mayor, ya que la escala para la pena de prisión agravada es de tres a seis años, si se considera que ha cometido cinco de los supuestos de agravantes, de seguro tendría que ser un poco mayor que la que aplicó el tribunal al condenado.

Además, la pena que decidió aplicar el Tribunal, si se observa, es mucho más cerca del máximo que del mínimo, incluso que la mitad de la establecida en el anterior artículo 84 del Código Penal; por ello se puede especular con que la pena si fuese concedida recurriendo al artículo 84 bis del Código Penal, sería más que sólo cuatro año y dos meses de prisión.

### **El caso Pablo García Aliverti.**

Este caso se trata de un choque entre un automóvil, conducido por el reciente condenado Pablo García Aliverti, quien ha estado en libertad mientras transcurría el

proceso; el motivo de la condena fue por haber provocado el 16 de febrero de 2013 la muerte del Vigilador Reinaldo Rodas, quien circulaba por la Panamericana en su bicicleta. Aliverti llevó al cuerpo de Rodas por más de diecisiete kilómetros arriba del capot de su auto, además de haber ingerido grandes cantidades de alcohol en sangre, concretamente 1,45 gramos, más del triple del máximo permitido ([www.infobae.com](http://www.infobae.com)).

La pena de prisión que originariamente le había sido prevista a Aliverti (cuatro años) fue reducida a tres años y seis meses por considerar que Reinaldo Rodas también tuvo algo de culpa, ya que la Ley Nacional de Tránsito n° 24.449, artículo 46 inciso b, concretamente dice: “ *Artículo 46. – AUTOPISTAS. En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril rigen las siguientes reglas: b) No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y máquina especial* ([www.infobae.com](http://www.infobae.com)).

El artículo 56 inciso 2 de la Ley Provincial n° 11.768 al respecto dice:

*“ARTÍCULO 56: (Texto según Ley 11768) En las autopistas además de lo establecido para las vías multicarriles, rigen las siguientes reglas: 2) No pueden circular peatones, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, bicicletas, maquinaria especial, ni vehículos de tracción a sangre o todo automotor a velocidades inferiores a 50 Km/h.*

La Panamericana no es la excepción para la aplicación de ambos artículos, por lo que se presume evidente la culpabilidad de Rodas, al menos en cierta medida; pero ese hecho, a criterio de los jueces no fue suficiente para eximir de culpa al autor del hecho, sino que sólo sirvió para reducirla un poco. A pesar de ello, la libertad de Aliverti no fue interrumpida hasta el momento, cuestión que agravó el enojo de las *víctimas*.

La pena que le ha impuesto el Tribunal de la sala 4 de Casación Bonaerense a Pablo García Aliverti fue de tres años y seis meses de prisión, por lo que si bien está dentro de la escala penal que establece el artículo 84 bis del Código Penal, al igual que el caso Trasancos, se inclinó más cerca del mínimo que del máximo, a pesar de que ha cometido el ilícito con uno de sus agravantes, esto es, con ingesta de alcohol (más del triple permitido en el momento del hecho).

En cuanto al beneficio de la condena condicional, aquí tampoco es adecuado otorgarse, ya que excede los tres años de mínima de prisión, que si bien es menos que la pena impuesta a Trasancos, aún no es suficiente para que proceda el instituto; y en cuanto

al hecho de haber llevado a Rodas por más de diecisiete kilómetros en su capot, se podría decir que es una especie de temeridad, lo que serían dos entonces los agravantes que ha cometido, y por ello se cree que debería ser más alta la pena, a pesar de la influencia que tuvo Rodas en el hecho trágico.

Los dos casos hasta aquí expuestos no presentaron la oportunidad del beneficio de la condena condicional, pero existen casos en los que se dan, o al menos existieron, por ejemplo, el Caso Martín Miguel Quinteros (Expediente n° "Q" 02/2012), imputado por homicidio culposo calificado, por haber conducido de manera imprudente, por hacerlo desatento (a excesiva velocidad, sin el debido dominio de su conducido) y en aparente estado de ebriedad, lo que le produjo a su acompañante Conrado Oscar Bollo, politraumatismos de cráneo, tórax y abdomen; excoriaciones cortantes en rostro, cuello y hematomas en cráneo, falleciendo a las 07:00 hs. del mismo día (03/07/2011).

De ese caso se puede extraer por lo menos dos de los agravantes que señala el tan mencionado artículo 84 bis del Código Penal. Por un lado, el hecho de haber conducido a excesos de velocidad, aunque no se determinó si fue a más de treinta kilómetros por hora por encima de la máxima permitida del lugar del hecho; el otro es haber consumido alcohol, y otro es sin el debido dominio, que sí se constató, por lo que bastaría para que proceda la aplicación del artículo; más allá de que los otros supuestos de agravantes sean puestos en duda, porque la exigencia para su aplicación es que se cometa alguno y no todos los agravantes, y esta aclaración es oportuna, debido a que en el mismo caso, la defensa representada por el Dr. Pablo Anteluchi solicitó la nulidad absoluta del acta correspondiente al examen de alcoholemia, el cuál dice que fueron *muestras extemporáneas*.

Debido a lo recientemente dicho, la defensa solicitó por dos años la suspensión del juicio a prueba, esto es, el cese del juicio, donde se suspende la prescripción de la acción penal, durante un lapso de tiempo que puede ser entre uno y tres años, donde el imputado se compromete a cumplir ciertas conductas. Pero si no cumple, se llevaría a cabo el juicio, y si el imputado fuere absuelto, se le devolverán los bienes abandonados en favor del Estado y la multa pagada, pero no podrá pretender el reintegro de las reparaciones cumplidas (art.76, 76 bis y 76 ter C.P).

La defensa, además ofreció la suma de \$ 36.000, sin que lo presente implique ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad civil, lo cual tuvo el visto bueno del

juez, quien además resolvió que el imputado quede inhabilitado por el término de cinco años para conducir todo tipo de vehículo, y que dicha medida regirá hasta el 04/02/2021.

### **Conclusión:**

Del presente capítulo sería apropiado concluir que aún no puede anularse por completo la posibilidad de otorgarse el beneficio de la condena condicional, ya que para ello, el mínimo de la pena debería exceder los tres años de prisión, y el artículo 84 bis del Código Penal (artículo que posee la escala penal más alta de la Ley 27.347) posee un mínimo de tres años de prisión, con lo que aún no sobrepasa dicho mínimo; aunque para que se pueda conceder el instituto, el imputado debió haber realizado lo más discreto que menciona el artículo 84 bis C.P en su segundo párrafo, por ejemplo, causar la muerte de una sola persona mediante la conducción imprudente de un vehículo con motor a una velocidad de más de 30 kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho.

Claro está que dicho agravante no debería sobrepasar significativamente ese máximo, ya que de lo contrario se tornaría difícil que el imputado merezca una pena de tres años o menos de prisión, por ello la necesidad de que en caso de cometer un delito de los que describa el mencionado artículo sea de la manera menos exagerada; que si muere más de una persona por la conducción imprudente, que no sean cinco, sino dos; que si muere alguna persona producto de picadas ilegales, que el hecho no haya provocado otros daños o destrozos, ni que haya desencadenado otros accidentes, ni que haya durado mucho tiempo o por larga distancia, etc.

En cuanto a los fallos jurisprudenciales, el caso Trasancos, a pesar de que la Fiscalía y Querellantes hayan propuesto una pena de 25 años de prisión, lo resuelto por el tribunal fue una de 4 años y dos meses, por haber circulado a gran velocidad, infringir un semáforo en rojo, darse a la fuga y no socorrer a la víctima, donde dichos supuestos sólo encuadraban en la ley 24.449, aunque sin los requisitos de lesiones, peligro o muerte, dicho con otras palabras, lo que la ley menciona son conductas en sí mismas, sin que deba producirse un resultado, y por otro lado, el código penal no encuadraba en ninguno de sus artículos los supuestos señalados, sólo se podía acudir al artículo 84 del Código Penal de aquel entonces, que como forma agravada, decía "el que cometiere mediante la conducción imprudente de un vehículo automotor", así que los fundamentos legales de las partes en el pleito no eran otros que los artículos 84 del Código Penal, o el 79 del

mismo cuerpo normativo, donde la pena allí establecida era, para el 84, era la de dos a cinco años de prisión más sus accesorias, y el del 79, una escala de ocho a veinticinco años de prisión más sus accesorias.

En el caso Aliverti (o caso Rodas), el hecho de que la víctima haya contribuido a que ocurriera el resultado dañoso, se le redujo un año una pena que en un principio debía ser de cuatro años y seis meses de prisión, quedando en tres años y seis meses de prisión. A pesar de que conducía en estado de ebriedad y haber arrastrado por más de diecisiete kilómetros en su capot al vigilador. En este caso, también fueron recurribles los artículos 84 y 79 del Código Penal.

Si se analizan los hechos descriptos en ambos casos, cabe interpretarlos tanto como homicidio doloso o como culposo (Art. 79 y 84 C.P.) ya que no encuadraba ninguno con las conductas realizadas. Ahora, mediante la implementación de la Ley 27347, cuando se cometan dichas acciones, el artículo que se debería acudir es el 84 bis del Código Penal.

Así que más allá de que el Código Penal ha incorporado cuestiones del Derecho Administrativo, de esta manera canceló al art. 79 del Código Penal para hechos que traten de accidentes mortales o lesivos de tránsito.

## **CONCLUSIÓN FINAL:**

El Derecho Penal fue participando cada vez más en los accidentes de tránsito, viéndose reflejado ya desde la sanción de la Ley 25.189, que para alguno de sus artículos incorporó penas de prisión donde sólo eran de multa, como lo hizo con su artículo primero; además, dicha ley ha marcado una notable diferencia para el caso de causar la muerte mediante la conducción imprudente y otras maneras culposas de causarla, considerando más grave a la primera, cuestión que se multiplicó con la incorporación de la ley 27.347 con sus artículos 2 y 4.

La Ley 25.189, además, ha tratado delitos de diferente gravedad con una misma pena, como lo establecía el tercer artículo de dicha ley, olvidándose el legislador que las penas deben ser proporcionales con el delito cometido; pero el principio de proporcionalidad no sólo se ha dejado de lado al establecer la misma pena para el caso de causar peligro de muerte y causar una muerte real tal como literalmente lo expresa dicho artículo, sino también lo ha omitido la Ley 27.347 en el segundo párrafo, tanto en el segundo, como en el cuarto artículo, pero en este caso, no ha sido una violación tan clara a dicho principio como lo hacía el artículo tercero de la Ley 25.189, ya que para el caso de la primera ley, la violación estaría dentro de una escala penal, a diferencia de esta última, donde se lleva a cabo mediante pena única.

Uno de los puntos más llamativos de la ley 25.189 es que para un delito de lesiones, remitía a un artículo que trataba de homicidio, tal como lo establecía el ex artículo 94 del código Penal, remitiendo a los supuestos que se encontraban en el segundo párrafo del ex artículo 84 del mismo cuerpo normativo, pero ello ya no es así, debido a la implementación de la Ley 27.347, que ha provocado la modificación de sus artículos.

Por otro lado, en dogmática penal, desde hace mucho tiempo se ha dicho que el Derecho Penal es la Última ratio, o sea, el último recurso que se encuentra en el ordenamiento jurídico para que la sociedad pueda afrontar los conflictos sociales que no se pueden solucionar por otra vía, por otra rama del Derecho, o por otras medidas, pero por lo que se ha comentado en los diferentes capítulos de este trabajo, no fue de esta manera cómo lo ha hecho la Ley 27.347, ya que al introducir dentro de sus preceptos a las conductas propias del Derecho administrativo, el principio de mínima intervención penal resulta quebrantado.

Pasar un semáforo en rojo, no respetar señales de tránsito, conducir estando inhabilitado, y todas aquellas conductas propias de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 que no llegan a ser consideradas como temerarias, se consideran que han sido incorporadas al Código Penal de manera errática, innecesariamente, ya que la mencionada ley era la encargada de tutelar los bienes jurídicos respectivos; pero ello no significa que todos los tipos penales de la Ley 27.347 han sido así, ya que supuestos tales como darse a la fuga, ir a velocidades que exceden por más de treinta kilómetros la máxima permitida en el lugar del hecho, o como el caso de la culpa temeraria, se considera que fueron agregados oportunamente.

El hecho de que fueren más de una las víctimas lesionadas (en el artículo 94 bis del Código Penal), o si fueran más de una las víctimas fatales, (que menciona el artículo 84 bis del mismo cuerpo normativo), tal vez sea una de las cuestiones más discutidas, o por lo menos considerada discutible por esta trabajo, por el hecho de que se agrava la pena por algo que ni objetiva ni subjetivamente se pudo haber aumentado, ya que en muchos casos ello ocurre de manera inesperada, sin conocimientos por parte del autor del hecho; lo que pudo saber en todo caso es que se aproximaba un vehículo, pero no que en el iban más de una persona.

Lo cierto es que cuando un sujeto que conduce un vehículo con motor de manera negligente, imprudente o antirreglamentaria, y además provoque la muerte o lesión de más de una persona, el Juez o Tribunal no tendrá otra opción más que aplicar el agravante, y de nada serviría que el imputado se excuse de que no tuvo la posibilidad de saber que había más personas en el vehículo, ya que en el supuesto no menciona “*a sabiendas de ello*”; o sea, los artículos no exigen que el responsable del siniestro cepa sobre esa circunstancia, basta con que ello ocurra de esa manera.

En cuanto a la modificación que ha provocado la Ley 27.347 para el delito de picadas ilegales, al introducir los términos “con motor”, se puede decir que ha solucionado posibles problemas interpretativos, así como también lo ha hecho la intervención de la agrupación *Madres del Dolor* en cuanto a la cantidad de consumo de alcohol requerida para que se active uno de los supuestos de agravantes que establece el artículo 84 bis del Código Penal, que no hubiese estado incluida en dicho artículo si no hubiese sido por dicha O.N.G.

De los supuestos de agravantes que menciona los artículos 84 bis y 94 bis del Código Penal, la mayoría son de tipo objetivo, pero no todos, ya que el hecho de fugarse es una conducta totalmente separada de conducir un vehículo, y opuestamente al resto de los supuestos, el sujeto desea realizar la conducta típica, o sea que desea irse, y luego se va, sin importar si entorpecerá el proceso de persecución penal. Vendría a ser, por lo tanto, una conducta dolosa, pero no de homicidio, ya que el homicidio ya ocurrió, y el artículo aclara que no se debe dar el supuesto del artículo 106 del Código Penal, esto es, que muera a causa de su escape, por ende, el sujeto indefectiblemente debió haber muerto para que se pueda aplicar el supuesto, confirmando la hipótesis que plantea este trabajo de que son delitos separados.

En el resto de las conductas, si bien el sujeto tuvo momentos para pensar en que si no realizaba tal cosa tal vez no hubiese ocurrido el accidente, como el caso del consumo de alcohol, estupefacientes, lo cierto es que no se puede confirmar que en realidad quería el resultado típico, a diferencia de lo mencionado *ut supra*, donde el sujeto sí quiso ese resultado.

El supuesto de estar bajo los efectos de estupefacientes o con la cantidad de alcohol que menciona el artículo, tal vez pudo haber sido mejor si dijera "*estuviere bajo los efectos de estupefacientes o de alcohol*", ya que lo que importa no es el cuánto, sino el efecto negativo en la salud o en los sentidos, lo que importa es la reducción que dichas sustancias puedan provocar en los reflejos que necesita un conductor, y por ello la cantidad sería irrelevante, ya que científicamente se puede comprobar que no todas las personas poseen los mismos efectos con el consumo de alcohol, sino por el contrario, unos toleran más y otros menos.

La Ley 27.347 es responsable, no sólo de poner a principios como el de mínima intervención penal, Proporcionalidad y Racionalidad en tela de juicio, sino también de exageradas redundancias, como se puede extraer de lo establecido en los dos artículos que incorpora dicha ley al Código Penal, debido a que menciona cuatro veces la misma cosa, porque por un lado en el primer párrafo menciona al que condujere mediante negligencia o imprudencia, luego en el segundo párrafo dice violar señales de tránsito, después dice ir a velocidades de más de treinta kilómetros por encima de la máxima permitida, y finalmente dice con culpa temeraria; pero para decir algo a favor, en definitiva ello es mejor que un vacío legal.

La implementación de la Ley 27.347 ha tenido entonces, aspectos a favor y otros en contra, en cuanto a los del segundo grupo, se puede mencionar la exagerada intromisión del Derecho Penal, cuestionando así el principio de Última ratio; imponer las mismas penas para hechos que son unos más graves que otros, vulnerando el principio de proporcionalidad y la excesiva redundancia de los artículos segundo y cuarto de la mencionada ley, por lo que si se recuerda el problema de investigación, de si la implementación de la Ley 27.347 es violatoria de principios penales, se puede decir que sí.

Por otro lado, los aspectos a favor son, entre otros, el haber eliminado los problemas propios de la Ley 25.189 que remitía para un delito de lesiones a otro que trataba de homicidio, que atentaba en ese caso contra el principio de razonabilidad. Además, se puede notar como aspecto positivo de la implementación de aquella norma, el hecho de que no posee lagunas legales, ya que, por un lado la agrupación *Madres del Dolor* intervino para suplir el supuesto defectuoso que trataba el consumo de alcohol, brindando precisión a la cuestión, aunque todavía quede una cuestión no tan clara de fondo, porque a pesar de decir cuánta e la cantidad requerida de ingesta de alcohol, no dice que deba estar bajo los efectos.

Otro punto a favor de la implementación de dicha ley es el hecho de haber incorporado la figura de *Culpa Temeraria*, cuestión que ahora queda clara de antemano, en el sentido de que si se cometiere con culpa exagerada, el artículo que se debería usar sería el 84 bis del Código Penal, o en su caso, el 94 bis del mismo cuerpo normativo, cuestión que antes daba lugar a más de una interpretación, había hechos en que el homicidio doloso no alcanzaba, y para el homicidio culposo sobraba, pero ahora ya se sabe que esos hechos temerarios que eran dudosos, hoy son merecedores de dichos artículos, ya que los mismos adoptan la culpa temeraria.

Otro aspecto positivo de la incorporación de los artículos de la Ley 27.347 al Código Penal es que ya no habrá tantos enfrentamientos (como por ejemplo, el caso Trasancos) entre los artículos 84 y 79 del Código Penal a la hora de tipificar los hechos de accidentes de tránsito que provoquen la muerte o lesiones de una o más personas cuando sean cometidos, ya sea en estado de ebriedad, bajo efectos de estupefacientes, fuga, no socorrer a la víctima, violar señales de tránsito, realizarlo con culpa temeraria o mediante picadas ilegales, porque serán absorbidos por el actual 84 bis del Código Penal.

En cuanto a la condena condicional, aún queda posibilidad para concederla, aunque sea mínima, ya que a pesar de que se le imponga la pena agravada (en la manera más sutil o menos exagerada), en algunos casos se le darán la de tres años, o sea, su mínimo, por ejemplo, que en el supuesto de ir a más de treinta kilómetros/hora por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, que sea treinta y uno, y no cuarenta, pero en el caso de que la pena sea de tres años y medio, por ejemplo, no se podrá conceder, y el imputado deberá afrontar la pena que se le atribuya sin ese beneficio.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Legislación:**

Constitución Nacional.

Código Penal.

Ley penal Nacional n° 11179, n° 25189, n° 26362, y n° 27347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas.

Ley 27372 de derechos y garantías de las personas víctimas de delitos.

Código Procesal Penal de la Nación.

Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

### **Doctrina:**

Bacigalupo, E. (1996). *Manual de Derecho Penal*. Santa Fe de Bogotá, Colombia: Temis

Buompadre, J.E. (2017). *Seguridad Vial y Derecho Penal*. Resistencia, Chaco: Contexto libros.

Roben, G.J. (2008). *El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional*. Quito, Ecuador: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de Ecuador.

Sampieri, R.H. (2006). *Metodología de la investigación*. México D.F, McGraw-Hill Interamericana.

Sampieri, R.H. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F, McGraw-Hill Interamericana.

Figari, R.E. (2017). *Ley 27347 (arts. 84, 84 bis, 94, 94 bis, 193 bis del C.P). Visión dogmática: La Ley*.

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal (parte general tomo I, fundamentos. La estructura de la teoría del delito)* España, Madrid: Civitas

Zaffaroni, E.R. (2006). *Manual de Derecho Penal, (parte general)*. Buenos Aires, Argentina: Ediar.

Lascano, C.J (H). (2005). *Derecho Penal (parte general)*. Córdoba, Argentina: Advocatus.

Haro, R. (2011). *Manual de derecho constitucional*. Córdoba, Argentina: Advocatus.

**Jurisprudencia:**

Caso Trasancos, Causa n° 49997/2013 (interno n° 4516).

Caso Martín Miguel Quinteros (Expediente n° "Q" 02/2012).

**Páginas web:**

Asociación civil Madres del dolor: [Https://www.madresdeldolor.org.ar](https://www.madresdeldolor.org.ar).

Campana Estrellas amarillas: ([www.estrellas amarillas.com.ar](http://www.estrellasamarillas.com.ar)).

Caso Pablo García Aliverti: ([www.infobae.gov.ar](http://www.infobae.gov.ar)).

## ANEXO:

1)- Evolución del artículo 84 del Código Penal, desde la Ley 11.179 hasta la actualidad.

		<b>Primer Párrafo</b>	<b>Segundo Párrafo</b>
<b>ART. 84 C.P</b>	<b>Ley 11.179</b>	Sera reprimido con prisión de 6 meses a 5 años e inhabilitación especial en su caso, por 5 a 10 años, al que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro la muerte.	
	<b>Ley 25.189</b>	IDEM	El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales (o <u>si el hecho hubiere sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor.</u>
	<b>Ley 27.347</b>	La única diferencia es que parte de 1 a 5 años	El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales.

2)- Tipicidad omisiva vinculada al supuesto de darse a la fuga del artículo 84 bis del Código Penal (art. 2 ley 27.347)

	REQUISITOS	DESCRIPCIÓN	DATOS	
PROPIA	Situación típica generadora.	Que la víctima se encuentre en peligro.	No se aplica	IMPROPIA
	Exteriorización de una conducta distinta de la debida (lo que dice el precepto).	No socorrer a la víctima.	Se aplica	
	Posibilidad fáctica para realizar la conducta debida.	En este caso, no se puede socorrer porque la persona, desde el comienzo está muerta.	No se aplica	
	Nexo de evitación.	Hipótesis en la que si el autor hubiese realizado lo que dice la norma, el hecho hubiere cambiado	No se aplica	
	Posición de garante	No puede constituirse por analogía <i>in malam partem</i> .	Se aplica	

3)-Cuadros comparativos de los artículos que componen a las Leyes 25.189 y 27.347

	<b>Artículo 1 (anterior art.84 C.P).</b>	<b>Artículo 2 (anterior art. 94 C.P).</b>	<b>Artículo 3 (actual art. 189 C.P).</b>	<b>Artículo 4 (actual art. 196 C.P)</b>	<b>Artículo 5 (anterior art. 203 C.P)</b>
<b>Penas de prisión</b>	Seis (6) meses a cinco (5) años.	Un (1) mes a tres (3) años.	Un (1) mes a un (1) año.	Seis (6) meses a tres (3) años.	-
<b>Conducta imprudente</b>	Causar a otro la muerte.	Causar a otro un daño en el cuerpo o en la salud.	Causar incendio u otros estragos.	Causar descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo.	La de los art. 200, 201 o 202 del C.P; o (si no resultare enfermedad o muerte de alguna persona).
<b>Penas del Agravante</b>	El mínimo se aumenta a dos (2) años.	El mínimo de la pena aumenta a seis (6) meses.	Eleva el máximo de pena a cinco (5) años.	Prisión de uno (1) a cinco (5) años.	Seis (6) meses a cinco (5) años.
<b>Supuesto del agravante</b>	Si fueren más de una las víctimas fatales, o mediante la conducción imprudente de un automotor.	Si las lesiones fueran las de los art. 90 o 91, y concurriere alguna de las circunstancias del 2 <sup>do</sup> Párrafo del art.84 C.P.	Poner en peligro de muerte a alguna persona o causar la muerte de alguna persona.	Si resulta lesionada o muerta alguna persona.	Si de los art. 200, 201 o 202 resultare enfermedad o muerte.
<b>Cambios en el Código Penal</b>	Sustitución del artículo 84 C.P	Sustitución del art.94 C.P	Sustitución del art. 189 C.P	Sustitución del art.196 C.P.	Sustitución del art.203 C.P.

	<b>Artículo 1(84 C.P).</b>	<b>Artículo 2 (84 bis C.P).</b>	<b>Artículo 3 (94 C.P).</b>	<b>Artículo 4 (94 bis C.P).</b>	<b>Artículo 5 (193 bis C.P).</b>
<b>Penas de prisión</b>	De uno (1) a cinco (5) años.	De dos (2) a cinco (5) años.	Un (1) mes a tres (3) años.	De uno (1) a tres (3) años.	Seis (6) meses a tres (3) años.
<b>Conducta imprudente.</b>	Causar a otro la muerte.	Causar la muerte a otro mediante conducción de un vehículo con motor.	Causar a otro un daño en el cuerpo o en la salud.	Si las lesiones de los art. 90 o 91 fueran ocasionados por la conducción de un vehículo con motor.	Causar situación de peligro para la vida o integridad física de personas mediante participación de pruebas de velocidad o destreza de un vehículo con motor sin la debida autorización.
<b>Penas del agravante.</b>	El mínimo se eleva a dos (2) años.	De tres (3) a seis (6) años.	El mínimo será de seis (6) meses.	De dos (2) a cuatro (4) años.	-
<b>Supuesto del agravante.</b>	Si fueren más de una las víctimas fatales.	Fuga-no socorrer a la víctima-estar bajo efectos de estup.- alcoholizado-exceso de velocidad(+30 km)-inhabilitado para conducir-violar señalización del semáforo-culpa temeraria-si fueren más de una las víctimas fatales o cuando se dieran las circunstancias del artículo 193 bis C.P.	Si las lesiones fueran algunas de art. 90 o 91 C.P o si fueren más de una las víctimas lesionadas.	Fuga-no socorrer a la víctima-estar bajo efectos de estup.- alcoholizado-exceso de velocidad(+30 km)-inhabilitado para conducir-violar señalización del semáforo-culpa temeraria-si fueren más de una las víctimas lesionadas o cuando se dieran las circunstancias del artículo 193 bis C.P.	-
<b>Cambios en el Código Penal.</b>	Modificación del art. 84 C.P.	Incorporación del artículo 84 bis C.P.	Modificación del Art. 94 C.P.	Incorporación del artículo 94 bis C.P.	Modificación del artículo 193 bis C.P.

**ANEXO E – FORMULARIO DESCRIPTIVO DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN**

**AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR Y DIFUNDIR TESIS DE POSGRADO O GRADO A LA UNIVERIDAD SIGLO 21**

Por la presente, autorizo a la Universidad Siglo21 a difundir en su página web o bien a través de su campus virtual mi trabajo de Tesis según los datos que detallo a continuación, a los fines que la misma pueda ser leída por los visitantes de dicha página web y/o el cuerpo docente y/o alumnos de la Institución:

<b>Autor-tesista</b> <i>(apellido/s y nombre/s completos)</i>	CAMMERTONI DANIEL
<b>DNI</b> <i>(del autor-tesista)</i>	33264030
<b>Título y subtítulo</b> <i>(completos de la Tesis)</i>	Los nuevos tipos penales regulados en la Ley 27.347 de accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones graves y/o gravísimas.  Principios penales y Condena Condicional.
<b>Correo electrónico</b> <i>(del autor-tesista)</i>	Dancam_22@hotmail.com
<b>Unidad Académica</b> <i>(donde se presentó la obra)</i>	Universidad Siglo 21
<b>Datos de edición:</b> <i>Lugar, editor, fecha e ISBN (para el caso de tesis ya publicadas), depósito en el Registro Nacional de Propiedad Intelectual y</i>	

<i>Autorización de la Editorial (en el caso que corresponda).</i>	
---	--

Otorgo expreso consentimiento para que la copia electrónica de mi Tesis sea publicada en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21 según el siguiente detalle:

<b>Texto completo de la Tesis</b> <i>(Marcar SI/NO)<sup>1</sup></i>	SI
<b>Publicación parcial</b> <i>(Informar que capítulos se publicarán)</i>	

Otorgo expreso consentimiento para que la versión electrónica de este libro sea publicada en la en la página web y/o el campus virtual de la Universidad Siglo 21.

**Lugar y fecha: Bell Ville, 07/02/2019**



**Firma autor-tesista**

CAMMERTONI, Daniel

**Aclaración autor-tesista**

Esta Secretaría/Departamento de Grado/Posgrado de la Unidad Académica:

\_\_\_\_\_ certifica que la tesis adjunta es la aprobada y registrada en esta dependencia.

\_\_\_\_\_  
Firma Autoridad

\_\_\_\_\_  
Aclaración Autoridad

<sup>1</sup> Advertencia: Se informa al autor/tesista que es conveniente publicar en la Biblioteca Digital las obras intelectuales editadas e inscriptas en el INPI para asegurar la plena protección de sus derechos intelectuales (Ley 11.723) y propiedad industrial (Ley 22.362 y Dec. 6673/63). Se recomienda la NO publicación de aquellas tesis que desarrollan un invento patentable, modelo de utilidad y diseño industrial que no ha sido registrado en el INPI, a los fines de preservar la novedad de la creación.

