

LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD VIAL  
EN COLOMBIA



Universidad Santo Tomás

---

NUJAD NAYIBE ORTEGA PEREZ

OPTANDO PARA EL TITULO EN MAESTRIA EN DERECHO PENAL

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

---

DIRECTOR: RAFAEL VELANDIA MONTES

Bogotá D.C.

Diciembre 2018

## Contenido

<b>Introducción</b> .....	<b>5</b>
1.1. La inseguridad vial como problemática social actual .....	5
<b>2. Metodología de Investigación</b> .....	
¡Error! Marcador no definido.	
<b>3. Algunos Aspectos Relevantes en la Investigación de la Siniestralidad Vial</b>	<b>16</b>
3.1. Inseguridad Vial .....	16
3.1.1.Ámbito global.....	17
3.1.2.Ámbito Nacional .....	19
<b>4. Percepción Social- medios de comunicación</b> .....	<b>27</b>
<b>5. Respuesta Institucional – Proyectos de Ley-</b> .....	<b>35</b>
<b>6. Inseguridad Vial y Derecho Penal</b> .....	<b>49</b>
6.1. Principios fundamentales .....	49
6.2. Bien Jurídico Colectivo .....	56
6.3. Administrativización del Derecho Penal, a propósito de los delitos de peligro Abstracto – Seguridad Vial-.....	60
6.4. Inseguridad Vial y otros medios para frenarla.....	66
<b>Conclusiones</b> .....	<b>79</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>85</b>

Nota de aceptación

Aprobada

OSCAR LEONARDO AGUILLON DUARTE

Presidente del jurado

JULIO CESAR MONTAÑEZ RUIZ

Jurado

NICOLAS SEBASTIAN SANTAMARIA URIBE

Jurado

Bogotá, 2018

### **Agradecimientos**

En primer lugar, a Dios, a mis padres quienes con su compañía permanente me animaron en la consecución de mis metas trazadas, a mi esposo e hijos quienes con su paciencia y comprensión hicieron posible que me dedicara a la realización de la presente investigación, al doctor Rafael Velandia Montes conocedor del tema, quien, con su valioso aporte y orientación profesional, hizo posible el desarrollo y culminación de este proceso y con ello poder optar para el título de Magister en Derecho Penal.

## 1. Introducción

### 1.1. La inseguridad vial Como problemática social actual

El progreso y/o crecimiento de la manufactura de automotores ha implicado muchos beneficios para la humanidad e incluso un estado de confort, pero el uso de estos también se ha convertido en una actividad riesgosa para la vida de los seres humanos, su integridad y sus bienes. Es así que ante el número elevado de lesionados y muertos cada año, la seguridad vial se ha convertido en un problema de Estado.

Por esta razón, la sociedad colombiana como sus dirigentes, están preocupados por el aumento de la accidentalidad vial y tratan de buscar mecanismos para la reducción de la misma; por lo cual estos últimos han presentado iniciativas legislativas encaminadas a la educación, prevención, vigilancia e incluso hasta la sanción en dicho asunto. Y es que la siniestralidad vial, es considerada una actividad peligrosa y riesgosa, en la cual el Estado Colombiano debe actuar de manera inmediata y oportuna, iniciando diferentes acciones educativas, preventivas, de control e incluso de criminalización.<sup>1</sup>

Como tampoco se puede desconocer el papel que podría desempeñar el ordenamiento jurídico y en forma especial, el represor, aunque este sería una de las variadas herramientas con las cuales cuenta el Estado Colombiano para hacerle frente a la inseguridad vial, ya que introducir nuevos delitos o aumentar las penas de los existentes, significaría una concepción errada y equivocada de considerar como únicas armas necesarias y útiles para frenar la supuesta

---

<sup>1</sup>La implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, para el periodo 2011-2020, como la propuesta de creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial, son iniciativas que deben ser apoyadas. La Unidad Administrativa Especial tendrá por objeto, según el artículo 2 del Proyecto de Ley 166 del 2012, servir como soporte institucional y coordinar la ejecución y el control de políticas, dirigidas a cumplir con las políticas de accidentalidad vial definidas por el Gobierno, como el fortalecimiento en la gestión de la Seguridad Vial. (Gaceta del Congreso, No. 821 de 2012, p. 13).

situación de descontrol social, la aplicación del derecho penal- como el principio de subsidiariedad o ultima ratio, entendida como la única forma de protección subsidiaria de bienes jurídicos<sup>2</sup>; ya que la intervención punitiva es la técnica de control social más lesiva y atentatoria de la libertad de las personas, y se debe recurrir a ella, solo como una solución extrema-

Por esta razón se debe recurrir a instrumentos menos lesivos que los contemplados en el derecho penal; como las otras ramas del derecho, que pueden proteger igual o incluso con mayor eficacia un bien jurídico determinado.<sup>3</sup> Y es que aparte del mencionado principio, también opera en el derecho penal, el de lesividad, cuyo comportamiento se requiere sea lesivo para terceros.<sup>4</sup>

De igual manera, se habla del carácter fragmentario del derecho penal, el cual opera como un obstáculo a su ejercicio, esto significa que no se debe sancionar todas las conductas que lesionen los bienes jurídicamente tutelados sino aquellas de mayor impacto.<sup>5</sup>

Con todo, es imperativo afirmar que la seguridad vial es una cuestión que debería tener la intervención del Estado Colombiano en el campo educativo y preventivo antes que en el sancionatorio, ya que cualquier reforma o modificación en el ordenamiento penal deberá responder a una política criminal estatal concertada, responsable y coherente y no a un populismo punitivo, - entendido este como el uso de políticas penales en un intento por resolver problemas sociales en la medida en que se amplió el sistema penal, minimiza la actividad criminal en una sociedad, en donde los miembros de los partidos políticos, encuentren una herramienta para aumentar su popularidad y favoritismo, considerando que pueden darle una solución a la comisión de conductas socialmente inaceptadas con la creación de nuevos tipos penales o el

---

<sup>2</sup> ROXIN, Derecho penal, parte general, cit., p. 65

<sup>3</sup> ROXIN, Derecho penal, parte general, cit.,p.66

<sup>4</sup> FERRAJOLI, Derecho y razón: teoría del garantismo penal, cit.,p. 466

<sup>5</sup> MIR PUIG, Derecho penal: parte general, cit., p. 90

endurecimiento de las penas de los ya existentes, convirtiéndose lo anterior en una forma práctica de hacer política, ganando votos electorales y sin analizar la situación social actual, dando lugar a un país eminentemente castigador, vengativo y sancionador<sup>6</sup>; con el cual se estaría capitalizando políticamente la sensación de inseguridad vial en la comunidad y el dolor de las víctimas, solo con un impacto simbólico, ya que para el diseño de políticas públicas y en forma concreta del estatuto represor, resulta necesario identificar los factores que inciden en el aumento de la siniestralidad vial, porque tan solo con datos reales podría diseñarse las medidas efectivas para el control del pluricitado tema. Es decir, en la medida en que se conozcan algunos factores, entre los cuales, estaría el estado de las vías, la efectividad en la atención médica de las víctimas, el estado de funcionamiento de los rodantes, el comportamiento de conductores y peatones, podrían desarrollarse las políticas públicas.<sup>7</sup>

Y es que vale la pena hacer un alto en el camino y reflexionar sobre la función del derecho penal en esta materia, máxime, cuando se piensa de forma equivocada que la inseguridad vial es una cuestión del mencionado ordenamiento represor, con lo cual se pretende crear nuevos delitos o aumentar las penas para los existentes como forma de control social. Y si en gracia de discusión se implementara tal situación se recurriría a una jurisdicción congestionada, carente de recursos logísticos, tecnológicos y de potencial humano, con los cuales no se podría atender los requerimientos que demanda la creación de nuevas conductas punibles y el aumento de las penas para los que existen, dando lugar a una caída inusitada.

---

<sup>6</sup> Populismo Punitivo\_El Colombiano. [www.elcolombiano.com/.../populismo\\_punitivo-MEC\\_263748](http://www.elcolombiano.com/.../populismo_punitivo-MEC_263748) (05/10/13)

<sup>7</sup> Esto significa que las vías de Colombia no están diseñadas con las especificaciones dadas por el Código Nacional de Tránsito Terrestre para aplicar los máximos de velocidad autorizados ([http://www.eltiempo.com/colombia/otraszonas/articulo-web-new\\_notas\\_interior-12483244.html](http://www.eltiempo.com/colombia/otraszonas/articulo-web-new_notas_interior-12483244.html))

Como es sabido, los ponentes de las iniciativas legislativas tienen una grandísima responsabilidad social, la cual deben asumir, ante la gran cantidad de proyectos de ley archivados en un corto tiempo, lo que nos permite indicar que no son producto de un estudio serio y responsable en materia de política criminal, desconociendo los principios constitucionales que inspiran el derecho penal en un Estado Social y Democrático de Derecho, y si se le suma el hecho de que esta “huida al Derecho Penal” indica acudir a un sistema atiborrado, carente de talento humano, técnico y logístico; el fracaso de dicho sistema esta mas que visualizado.

Sin embargo, esto no significa que la circulación de rodantes sea insignificante para el derecho penal, porque en gracia de discusión basta con tener en cuenta que la violación de deberes de cuidado propio de la actividad de conducción es relevante cuando se trata de muertes o lesiones personales. Y es que lo anterior origina una sensación de inseguridad vial en la comunidad<sup>8</sup>, cuya alternativa podría ser la ruta de los delitos imprudentes o dolosos (inclusive), pero que no deja de ser cuestionada dicha situación y como una segunda opción, la de criminalizar ciertos comportamientos irresponsables en materia vial, tales como conducir en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias sicotrópicas o no respetar las señales de tránsito e incluso conducir con exceso de velocidad.<sup>9</sup>

Lo anterior indica, la posibilidad de la creación de la tutela de un bien jurídico penal colectivo y no individual (la inseguridad vial), con la introducción de conductas de peligro abstracto y no de resultado e incluso de comportamientos regulados en las normas del Estatuto de Tránsito Colombiano.

---

<sup>8</sup> En los medios de comunicación, tales como las noticias que fueron tomadas del periódico de mayor circulación del país- El tiempo- las cuales contribuyen a crear un sentimiento de inseguridad vial presente en la comunidad.

<sup>9</sup> Sentencia de la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia, del 25 de agosto de 2010

Para finalizar, es importante precisar que de acuerdo con lo que señalado por la (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2016). a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, la cual ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente se alcanzan aproximadamente 3.000 fallecidos; esto además de plantear un panorama serio en términos de salud pública, lo que representa es un reto para los gobernantes, autoridades y empresarios de cada país, debiendo abordarla como un problema de orden regional y nacional, generando en la sociedad una conciencia de prevención alrededor de esta situación social; en donde entre las opciones, sería la aplicación de la normatividad de tránsito vigente.

Verbigracia, se tomaran las estadísticas del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, las cuales nos indicaran las cifras de accidentalidad vial durante el último decenio, período en el cual también se analizaran los proyectos de ley presentados (justificación, interés jurídico penal protegido y comportamientos desvalorados) para establecer con meridiana certeza la suerte que tuvieron los mismos, donde a parte de un evidente frenesí legislativo y de conocer el contenido de los mismos, se verificará la existencia de una línea de acción político criminal coherente en dicha materia, porque a pesar de la cantidad de proyectos de Ley presentados sobre el tema de investigación, tan solo hubo una modificación en el estatuto represor convertida en Ley de la República<sup>10</sup>.

En resumen lo que se pretende es establecer si es necesario la intervención del Derecho Penal para la solución de la inseguridad vial en nuestro país, teniendo en cuenta los argumentos planteados en la presente introducción, para lo cual se analizaran las estadísticas de accidentalidad vial en el último decenio, los proyectos de ley que fueron presentados durante el

---

<sup>10</sup> El proyecto de Ley 017 en Cámara de 2007 se convirtió en la Ley 1326 de 2009.

mismo tiempo y los reportes informativos por el medio de mayor circulación, como el tiempo y con base en ello, se aterrizará en la conclusión si es el derecho penal el camino a seguir para el control social de la inseguridad vial en nuestro país.

## **2.- Metodología de Investigación**

Justificada la relevancia o no de la intervención del Derecho penal en relación con la inseguridad vial en Colombia, como objeto de la presente investigación, debemos señalar que este trabajo investigativo no se hace desde una perspectiva dogmática, sino desde la sociología jurídica, entendida esta como la especialidad que conoce acerca de las instituciones atinentes al control social jurídico respecto de las prácticas sociales que se dan en una sociedad.<sup>11</sup>

Por lo cual, se parte de una perspectiva socio-jurídica, la cual busca analizar la inseguridad vial en Colombia, con el fin de verificar o establecer cuales mecanismos administrativos o de otra índole son necesarios para el control de la misma y tal vez, descartar la aplicación del derecho penal.

Por esta razón se tendrán en cuenta los diferentes proyectos de ley presentados por algunos legisladores, con los cuales se pretendía reformar la normatividad penal respecto a la accidentalidad vial; para lo cual nos preguntaremos, si el número elevado de esos proyectos daría lugar a una respuesta seria en materia de política criminal coherente y responsable, y no a un afán de penalización de los comportamientos viales.

Buscando establecer si es o no necesario el uso del derecho penal en la solución del mencionado conflicto social, analizando las estadísticas reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses sobre muertes y lesionados en el país en la última década;

---

<sup>11</sup> Silva García. Criminología. Teoría Sociológica del delito, cit.p.24

teniendo en cuenta el plan nacional de seguridad vial periodo 2011-2020; De igual manera se analizarán las cifras de la Organización mundial de la salud y la ONU sobre dicho tema; como el análisis de los proyectos de ley con los cuales han pretendido criminalizar las infracciones de tránsito y el impacto social que estos han generado en la comunidad nacional y aterrizar muy seguramente en la conclusión que el derecho penal tal vez, no es la única solución a dicha problemática social, sino que existen otras herramientas idóneas para controlar dicha situación.

Teniendo en cuenta lo anterior y conforme a los objetivos planteados por esta investigación se estableció trabajar el estudio de caso, herramienta de investigación en el área de las ciencias sociales, también denominada estrategia metodológica, con la cual se pretende “proveer abundantes descripciones y análisis de un caso particular o de un pequeño número de casos (...)” (Turner, 2006). En el mismo sentido, “el estudio del caso tiene el potencial de desarrollar nuevas hipótesis mediante el estudio de casos diversos o atípicos durante el desarrollo de la investigación y la comprensión de relaciones causales complejas”. (Velandia Montes, 2015, p.30).

Como lo señala (Fernandez, s.f.) el estudio del caso es un método, en el que se analizan temas de actualidad y fenómenos contemporáneos; como en el caso de la inseguridad vial en Colombia, flagelo que representa una problemática de la vida real, ante las continuas y múltiples muertes y lesiones ocasionadas por el tráfico terrestre y los resultados lamentables de personas discapacitadas y familias desamparadas, entre otros resultados. (El tiempo.sf).

Para Yin, considera que el método de estudio de caso “es apropiado para temas que se consideran prácticamente nuevos, pues en su opinión, la investigación empírica tiene los siguientes rasgos distintivos: examina o indaga sobre un fenómeno contemporáneo en su entorno real, las fronteras entre el fenómeno y su contexto no son claramente evidentes, se

[Escribir texto]

utilizan múltiples fuentes de datos y puede estudiarse tanto un caso único como múltiples casos”.<sup>12</sup>

Para Eisenhard (1989) concibe un estudio de caso contemporáneo como “una estrategia de investigación dirigida a comprender las dinámicas presentes en contextos singulares”.<sup>13</sup>

Para Chetty (1996) el método de caso es “ adecuada para investigar fenómenos en los que se busca dar respuesta a cómo y porqué ocurren; permite estudiar un tema determinado; es ideal para el estudio de temas de investigación en los que las teorías existentes son inadecuadas; permite estudiar los fenómenos desde múltiples perspectivas y no desde la influencia de una sola variable; permite explorar en forma profunda y obtener un conocimiento más amplio sobre fenómeno, lo cual permite la aparición de nuevas señales sobre los temas que emergen, y juega un papel importante en la investigación; por lo que no debería ser utilizado meramente como la exploración inicial de un fenómeno determinado”.<sup>14</sup>

Al utilizar este método, se intenta responder el cómo y el porqué, es necesaria o no la intervención del derecho penal para controlar la inseguridad vial en Colombia, al tenerse tal vez la creencia errada que tipificando las infracciones de tránsito y privando de la libertad a los protagonistas de estos hechos, es la forma de hacer frente a las infracciones de tránsito y lograr su disminución, sin tener en cuenta el papel que tiene el Estado en prevención y formación

---

<sup>12</sup> El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica. Martínez Carazo, Piedad Cristina. Pensamiento y Gestión, núm.20, julio, 2006, pp 165-193. Universidad del Norte, Barranquilla.

<sup>13</sup> El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica. Martínez Carazo, Piedad Cristina. Pensamiento y Gestión, núm.20, julio, 2006, pp 165-169. Universidad del Norte, Barranquilla.

<sup>14</sup> El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica. Martínez Carazo, Piedad Cristina. Pensamiento y Gestión, núm. 20, julio, 2006, pp 165-169. Universidad del Norte, Barranquilla.

ciudadana, debiéndose buscar otras herramientas para hacerle frente a este flagelo social, como la aplicación de la normatividad en tránsito.

Y es que si aplicamos dicha normatividad como debe ser, sería innecesaria la criminalización de las infracciones de tránsito -populismo punitivo- por la vía de los delitos imprudentes o dolosos, aunque toma fuerza una segunda propuesta: la de criminalizar de forma autónoma comportamientos irresponsables, como conducir en estado de embriaguez o bajo los influjos de sustancias sicotrópicas, o en exceso de velocidad y el irrespeto por las normas de tránsito, es decir, estaríamos frente a un modelo diferente, como la tutela de un bien jurídico penal colectivo (la seguridad vial) y no individual (homicidio y lesiones personales), introduciendo tipos de peligro abstracto, y la tipificación de comportamientos con supuestos de hecho consagrados en la normatividad de tránsito.

Retomando el tema de la selección de casos en este trabajo investigativo, es indispensable hacer algunas precisiones; como indicar que después de justificada su selección, se debe señalar que, para este fin, obtendremos, estudiaremos y confrontaremos la información de todas las fuentes pertinentes posibles, de acuerdo con el objeto de la investigación. Algunas de ellas son documentos y datos proporcionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, de la Organización Mundial de la Salud y la ONU, entre otros organismos, los cuales nos darán las cifras y estadísticas de las infracciones de tránsito cometidas y el resultado de las mismas durante el último decenio.

De igual manera, se tendrán en cuenta los artículos de periódicos en los cuales se fijan posiciones a favor o en contra de las propuestas legislativas y de la accidentalidad vial en Colombia, algunos proyectos de ley debatidos y archivados para penalizar las infracciones de tránsito, como los que dieron lugar a reforma normativa; lo que nos hace pensar en realizar un

[Escribir texto]

análisis investigativo como el que se pretende hacer para que la comunidad tome conciencia de la importancia de aplicar las herramientas existentes para hacerle frente a dicho flagelo y no recurrir al estatuto represor; señalando igualmente que la revisión de los artículos del periódico El Tiempo ( periódico de mayor circulación en Colombia)<sup>15</sup>; se hará por la tendencia de los medios de comunicación de reportar noticias negativas en mayor medida que las positivas, contribuyendo a dar la idea de que la inseguridad vial es peor de lo que en realidad es, sin desconocer que la actual sea la mejor. <sup>16</sup>

En síntesis, la información obtenida será revisada y analizada para llevar a efecto una descripción de la realidad social (pasado y presente) de las propuestas normativas del conflicto social mencionado, para contrastarlas con la exposición de motivos realizada por los ponentes de dicho proyectos; debiéndose utilizar este tipo de metodología para obtener un conocimiento más amplio de fenómenos actuales, como la inseguridad vial en nuestro país y para generar nuevas y descartar otras teorías inadecuadas como lo señala (Martinez, s.f.) quien indica que el estudio del caso es el deber ser de un trabajo investigativo, en donde el interés primordial está en realizar una descripción detallada sobre el proceso de investigación cualitativa; donde primordialmente se quiere demostrar las características claves como el valor, el beneficio y la utilidad práctica, que el método de estudio de caso ofrece a los investigadores, y en nuestro caso, establecer si es necesario o no la intervención del derecho penal en relación con la seguridad vial en Colombia, como estrategia metodológica de la investigación científica.

---

<sup>15</sup> [www.monitoreodemedios.co/el-tiempo/](http://www.monitoreodemedios.co/el-tiempo/) recuperado octubre 8 de 2018

<sup>16</sup> La punitividad electoral en las políticas contemporáneas, Rafael Velandia Montes, Instituto Latinoamericano de Altos Estudios, Tomo II, 2015.

Por último, podemos afirmar que esta herramienta es útil para ampliar el conocimiento en un entorno real desde variadas posibilidades, con la ayuda de múltiples fuentes con las cuales se analizará la inseguridad vial en Colombia y las distintas alternativas para solución del mismo.

En efecto, se eligió el estudio del caso por lo paradigmático, para establecer cómo opera la inseguridad vial en Colombia, observando la misma en otros países y la forma como se dirime dicho conflicto social y los mecanismos alternativos para frenarla; sin embargo es de señalar que esta investigación no es de esencia dogmática pero sí de sociología jurídica de acuerdo con lo expuesto en precedencia, ya que su objeto es la divergencia social de la relevancia penal relacionada con el conflicto social citado (inseguridad vial), para la restauración de un aparente orden social afectado por la ejecución de algunos comportamientos a través del control social jurídico penal, esto es, al parecer criminalizando infracciones de tránsito, dando lugar a un populismo punitivo, término que se ha vuelto predominante para hacer referencia al fenómeno social investigado, definido como

“doctrina política que se proclama defensora de los intereses y aspiraciones del pueblo, penetrando con fuerza arrolladora en los espacios de la justicia y so pretexto de sosegar los efectos de la inseguridad ciudadana y de la poca confianza en la efectividad del aparato judicial, ha logrado expandir el derecho penal, desquiciar el sistema de juzgamiento, socavo el espíritu garantista de las normas y acomodarlo a interpretaciones arbitrarias y restrictivas, ostensibles en la actuación de un amplio sector de fiscales y en las desconcertantes providencias de algunos jueces y magistrados”.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> [www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/.../populismo-punitivo](http://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/.../populismo-punitivo) recuperado octubre 12 de 2018

Para el dominicano Eduardo Jorge Prats, el populismo penal “es la estrategia desplegada por actores políticos y funcionarios del sistema penal, encaminada, aparentemente, a remediar problemas que se derivan del crimen y la inseguridad”.

Y es que el uso excesivo del derecho penal que se observa hoy en día, nos indica que estamos frente a un afán de los políticos de tipificar en este caso en particular, las infracciones de tránsito con las cuales se originan lesiones o muertes, para buscar réditos electorales, aprovechándose de una sociedad mal informada por parte de los medios de comunicación, sin interesarles la solución de los conflictos sociales.

Teniendo en cuenta lo anterior, se determinará que el objeto de análisis de esta investigación es la inseguridad vial, debiéndose establecer las características y consecuencias de la misma, la incidencia o no del derecho penal en la sociedad actual y entendiéndose que el estudio del caso es el método más adecuado para indagar tal situación. Dado que, en este, la intuición del investigador es hacer un estudio del caso (realidad social), estableciendo el prototipo para la explicación de casos particulares, como la inseguridad vial en nuestro país, mediante la cual se pretende hacer frente a las consecuencias representadas en muertos y heridos.

### **3. Algunos Aspectos Relevantes en la Investigación de la Siniestralidad Vial**

#### **3.1. Inseguridad Vial**

Para hablar de inseguridad vial, es preciso entender que la seguridad vial se define como: el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y

normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.<sup>18</sup>

La versión negativa de la seguridad vial, fue, es y será una cuestión de vital importancia, dada las consecuencias humanas y económicas que afectan a nuestro país a diario, como a nivel mundial; razón por la cual es dable pensar que permanecerá siendo utilizada como discurso a fin de justificar posibles reformas legislativas penales, como ocurrió con las leyes 1326 de 2009 y 1696 de 2013; por lo cual se realizara un análisis del caso colombiano y a nivel global de dicho flagelo social.

### **3.1.1. Ámbito global**

En el mes de septiembre del 2015, los presidentes de algunos países que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas tomaron la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, y una de las metas precisamente fue bajar a la mitad, el número mundial de muertes y lesionados por la accidentalidad vial hasta el año 2020. (Violence injury prevention, s.f.)

Dicho flagelo – la accidentalidad vial-, es la causa de muerte más relevante en el mundo, y la principal entre los 15 y 29 años de edad, constituyéndose en un desgaste para la economía estatal y familiar de los afectados, debiéndose implementar medidas para reducirla, como un plan de choque.<sup>19</sup>

Es así que dentro del plan de acción para el decenio de la seguridad vial 2011-2020, se solicitó a las naciones comprometidas con el tema, adoptaran las medidas estipuladas a nivel internacional para mejorar la seguridad vial. Para lo cual la Asamblea General de las Naciones

---

<sup>18</sup> Culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html consultado octubre 16 de 2018

<sup>19</sup> <https://ccs.org.co>salaprensa>. Recuperado diciembre 9 de 2018

Unidas solicito a la Organización Mundial de la Salud realizara un rastreo de los adelantos efectuados en esta materia, para dar a conocer la situación real de seguridad vial en el mundo.

En el mismo sentido, el mencionado informe indica que el número de fallecidos por este flagelo (1.25 millones en el 2013) se está estabilizando, a pesar del incremento mundial de la población y del parque automotor. Esto significa que entre los años 2010 y 2013, la población ha crecido en un 4% y los automotores en un 16%, indicándonos que las medidas utilizadas en los últimos años para mejorar la seguridad vial en el mundo han funcionado y por ende ha salvado vidas y la integridad de los seres humanos. (Violence injury prevention, s.f.)

Con el ánimo de dar posibles soluciones a este flagelo vial, la ONU mediante las resoluciones Nos. 57/309, 58/9, 58/289, 60/5 y 62/244 (org. Resquide) exhorta a los gobiernos a nivel global para que tomen conciencia del incremento en lesionados y muertos por accidentes de tráfico, y se haga frente a dicha problemática, con la ayuda internacional en materia financiera y técnica y el mejoramiento de la normatividad jurídica internacional sobre seguridad vial.

Lo anterior significa una verdadera preocupación de la ONU, y por esto, en eventos como la Primera Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial llevada a efecto en el año 2009 en la Federación de Rusia (Ministerial Conference, s.f.), el fin primordial fue convocar a ministros y autoridades encargadas de transporte, educación, seguridad y salud entre otras, para que conocieran los adelantos en sugerencias formuladas en el Informe mundial sobre prevención de los problemas causados por el tránsito y las resoluciones de la Asamblea General contentivas al mejoramiento de la seguridad vial en el globo terráqueo, para ser compartidas. (Ministerial Conference, s.f.)

En realidad, vemos como la inseguridad vial ha generado pérdidas de vidas humanas y económicas, por lo que algunos entes internacionales han llamado la atención a los estados, para que se adopten políticas públicas, con las cuales se apliquen medidas administrativas para el

[Escribir texto]

mejoramiento de las condiciones del tráfico vehicular, con el fin de reducir muertes y lesiones, causa principal de dicho flagelo social.

### **3.1.2. Ámbito Nacional**

Habiendo hecho un análisis general de las consecuencias pecuniarias y humanas de la inseguridad vial global, entraremos a analizar el caso colombiano. Para lo cual se tendrán en cuenta los aportes dados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los cuales nos indican que los accidentes de tránsito como los homicidios lideran los primeros puestos como causa de mortalidad violenta en el último decenio.

Sobre el tema la OMS ( 2017) manifiesta que: “los accidentes de tránsito son declarados un problema de la salud pública, cada vez que se conduce un vehículo se deben tener en cuenta todas las condiciones de seguridad y la calidad de conductores que vamos a ser en la vía.

De acuerdo a estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el año 2017 “fueron reportados 46.869 casos atendidos por accidente de transporte, las lesiones fatales corresponden a 6.754 personas fallecidas (14.41%) y las lesiones no fatales reportan 40.115 personas lesionadas (85.59%). El análisis de resultados muestra que en el año 2017 se rompió la tendencia de los últimos años, el número de muertes, por primera vez en la década, fue menor que en el año 2016.

Para el 2017 las muertes por accidentes de transporte se redujeron en 7.23% con respecto al 2016, las víctimas no fatales durante el año 2017 presentaron un descenso de heridos en estos mismo accidentes de 11.36% comparando con el 2016...Analizando el medio de transporte, alrededor del 82% de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) “usuarios

vulnerables de la vía pública” (1) peatones (26.50%- fallecidos y 19.78% - heridos), usuarios de bicicleta (5.55% fallecidos y 6.62% heridos) y los ocupantes de motocarro o motocicletas (49.82 fallecidos y 56.36% heridos).”<sup>20</sup>.

En el año 2016 “fueron reportados 52.536 casos atendidos por accidentes de tránsito, las lesiones fatales corresponden a un total de 7.280 personas fallecidas (13.86%) y las lesiones no fatales reportan un total de 45.256 personas lesionadas (86.14%). El análisis de resultados demuestra que, para el año estudiado, repitiendo la misma tendencia de los últimos años, el número de muertes es el mayor de la última década e incluso es la cifra más alta de muertes en el siglo XXI. Es así, que para el 2016 las muertes de accidentes de transporte se incrementaron en 5.75% con respecto al 2015, a su vez 27.63% con respecto al 2010. En cuanto a víctimas no fatales durante el año 2016 presenta un descenso de heridos en accidentes de transporte de 1.20% comparando con el año 2015 y un aumento de 15.63% con respecto a 2010”.<sup>21</sup>

En el año 2015 “fueron reportados 52.690 casos atendidos por accidentes de transporte; las lesiones fatales corresponden a un total de 6.884 personas fallecidas (13.07%) y las lesiones no fatales reportan un total de 45.806 personas lesionadas (86.93%). El análisis de resultados demuestra que para el año estudiado el número de muertes es el mayor de la última década e incluso es la cifra más alta de muertes en los últimos 15 años. Es así, que para el 2015 las muertes de accidentes de transporte se incrementaron en 7.53% con respecto al 2014; a su vez 20.69% con respecto al 2010 y 27.06% con respecto al 2005. En cuanto a víctimas no fatales presenta durante el año

---

<sup>20</sup> Forensis, 2017.

<sup>21</sup> Forensis, 2016.

2015 el aumento de heridos por accidente de transporte fue del 3.70% comparado con el año 2014 y de 14.65 % con respecto a 2005”.<sup>22</sup>

Para el año 2014 “fueron reportados 50.574 casos atendidos por accidentes de transporte durante el año, las lesiones fatales corresponden a 6.402 personas fallecidas (12.66%) y las lesiones no fatales ascienden a 44.172 personas lesionadas (87.34%). El estudio de resultados evidencia que para el año de análisis el número de muertes es el mayor de la última década y es solo comparable con cifras que no se presentaban desde el año 2001 (6.346 casos). Así, para el 2014 las muertes de accidentes de transporte se incrementaron en 2.94% con respecto al 2013 y en 18.16% en relación con los casos presentados en el 2005. En cuanto a víctimas no fatales, presenta incrementos incluso mayores al tema de fatalidades, durante el año 2014 el aumento de heridos por accidentes de transporte fue de 5.62% comparado con el año 2013 y de 14.65% con respecto a 2005”<sup>23</sup>.

Para el año 2013 “fue informado de 48.042 casos atendidos por accidentes de transporte, el 12.94% pertenece a lesiones fatales para un total de 6.219 personas fallecidas, el restante 87.06% corresponde a lesiones no fatales para un total de 41.823 personas lesionadas. El análisis de resultados evidencia el aumento de víctimas mortales en 1.09% con respecto a las cifras consolidadas de 2012 y un aumento del 13.42% en la última década; cabe mencionar que el número de víctimas mortales por accidente de transporte para el 2013 es el más alto de los últimos 10 años. En cuanto a víctimas no

---

<sup>22</sup> Forensis, 2015.

<sup>23</sup> Forensis, 2014

fatales el incremento con respecto al año 2012 es de 6.04% y en la última década también se presenta un aumento que asciende a 16.45%”<sup>24</sup>.

Para el año 2012 “se informaron 45.592 casos de lesiones y muertes por accidentes de transporte, 39.440 de lesionados y 6.152 de fallecidos. El Instituto valoro directamente el 88.9% de las víctimas fatales (5.505) y no fatales (35.026). El 11.1 % restante (647 muertes y 4.414 lesiones) fue reconocido por el sector salud (médicos oficiales o médicos en servicio social obligatorio) y fue reportado al Instituto como estadísticas indirectas. El número de este tipo de víctimas fatales ha ido incrementando año tras año, teniendo para el 2012 la cifra más alta de los últimos 10 años. Con respecto a las víctimas no fatales, se disminuyeron en 1.366 casos con respecto al año inmediatamente anterior”.<sup>25</sup>

Para el año 2011 “se registraron 5.792 muertes derivadas de accidentes de transporte, cifra que señala un incremento de 1.5% frente al número de casos registrados para el 2010, y hubo 40.806 víctimas de lesiones no fatales para un aumento de 3.6% en relación con el año inmediatamente anterior. La tasa de muertes se mantuvo estable en 12.6 por 100.000 habitantes, y las lesiones no fatales evaluadas por el sistema forense presentaron una tasa de 88.6 casos por 100.000 habitantes”.<sup>26</sup>

Para el 2010 “no se evidenció un cambio importante en la incidencia de las lesiones por accidente de tránsito, ni en los patrones de ocurrencia presentados en el último año, mostrando una tasa de 12.53 muertes y 86.40 lesiones no fatales por cada cien mil habitantes, con 5.704 y 39.318 víctimas respectivamente”.<sup>27</sup> Para el 2009 “la información sobre las muertes y lesiones derivadas de eventos relacionados con el

---

<sup>24</sup> Forensis, 2013

<sup>25</sup> Forensis, 2012

<sup>26</sup> Forensis, 2011

<sup>27</sup> Forensis, 2010

tránsito, arroja 5.796 víctimas fatales cifra que señala un aumento en el 2.2% frente a los casos registrados en el 2008, entre tanto los lesionados no fatales contabilizan 39.157 casos para una reducción del 14.6% con relación a los registros del año 2008. La tasa de muerte por 100.000 habitantes se mantiene estable alrededor de 12.9%; la de lesionados evaluados por el sistema forense presenta un descenso hasta los 87.1 % por cada 100.000 habitantes”.<sup>28</sup>

Para el 2008 “fue de 5.670 accidentes fatales y 45.888 hechos no fatales y que en su orden representan un incremento de 28 casos que equivale al 0.5% con respecto al 2007 en las muertes. Las lesiones también crecieron en 2% mediante 1.186 casos más. La tasa de muertos y lesionados por 100.000 habitantes, es el indicador epidemiológico que nos permite comparar y seguir con precisión la tendencia y evolución de un evento que afecta la salud, se ubica en 12.8 muertes por 100.00 habitantes y 103 lesionados por 100.000 habitantes, cifras que demuestran la estacionalidad del fenómeno y plantea interrogantes sobre el impacto de las campañas de prevención”.<sup>29</sup>

Para el 2007 “el balance total de muertes por accidente de tránsito asciende a 5.642 casos y el de lesionados a 44.702. Cifras que superan en 3% para los casos fatales y 11% para los no fatales, los registros del año anterior. No obstante, la tasa de muertos y lesionados por 100.000 habitantes, el indicador epidemiológico que habla del riesgo de ocurrencia de un evento, se mantiene estable con 13 muertes por 100.000 habitantes, mientras que en lesiones se incrementa un 10% con 102 lesionados por 100.000 habitantes”.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Forensis, 2009

<sup>29</sup> Forensis, 2008

<sup>30</sup> Forensis, 2007

Según los datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se observa que el homicidio y los accidentes de tránsito han ocupado el primer y segundo lugar, respectivamente, como causas de mortalidad violenta en los últimos años.

Y Colombia no cuenta con elementos necesarios o mecanismos que nos permita identificar sobre el mejoramiento o empeoramiento de la inseguridad vial, pero si podemos evidenciar el aumento del parque automotor, lo que sin duda ha generado innumerables beneficios para la sociedad, pero al mismo tiempo se ha convertido en una actividad generadora de riesgos, para la vida y la integridad física de las personas; para el año 2014 los vehículos nuevos vendidos en nuestro país ascendió a la cifra de 328.526, significando un crecimiento del 10.8% frente a lo registrado para el año 2013; según el comité automotor Colombiano integrado por FENALCO, ANDI y ECONOMETRIA; ha sido la cifra más alta alcanzada en la historia del país, superior a la estipulada en los años 2011 y 2013. (El colombiano, s.f.)

A pesar de la carencia de una información clara y verdadera en Colombia sobre la inseguridad vial, la comunidad y los dirigentes políticos, se encuentran preocupados por dicho flagelo, lo que ha originado el incremento de proyectos de ley con los cuales se pretende introducir nuevos delitos o el endurecimiento de las penas para los existentes, con el fin de hacer frente a la criminalidad, desconociendo los principios constitucionales que inspiran el derecho penal en un Estado Social y Democrático de Derecho.

No obstante, lo realmente cierto es que se requiere identificar cuáles son los factores de la siniestralidad vial en nuestro país, tales como, el estado de las vías, los recursos logísticos y humanos con los que se cuenta para actuar en ese sentido, al igual que la calidad de la atención médica a víctimas, las condiciones del parque automotor y el comportamiento vial de

[Escribir texto]

conductores y peatones, para así diseñar las políticas a seguir, y en gracia de discusión, si llegar a tomar fuerza la criminalización de ciertos comportamientos irresponsables en el tránsito vial, tales como, conducción en estado de embriaguez, exceso de velocidad, irrespeto por las señales de tránsito entre otras, daría lugar a la tutela del bien jurídico colectivo (La seguridad Vial) y no individual (la vida o la integridad personal) introduciendo tipos penales de peligro abstracto y la tipificación de comportamientos contemplados en la legislación de tránsito vigente.

De ahí que los dirigentes políticos pretendan que este tipo de comportamientos sean criminalizados, al considerar que han aumentado las muertes y lesiones en accidente de tránsito, cuando la realidad pueda ser diferente, ya que, de acuerdo con las estadísticas de Medicina Legal, la tendencia es a la baja. (Salaprensa, s.f.)

En contraste con lo anterior, se afirma que los accidentes de tránsito son la segunda causa de mortalidad superada solo por el homicidio, por lo que no se puede afirmar bajo ningún punto de vista, que este fenómeno social es nuevo o que es un problema social moderno, por el contrario, es una situación social de más de una década en la cual se debe utilizar las herramientas dispuestas para tal fin y realizar los ajustes necesarios administrativos para que esta situación sea controlada y no como lo afirman los ponentes de los proyectos, que estamos frente a una situación que se ha salido de las manos, cuyo único camino a seguir es el derecho penal, para lo cual la senadora Gloria Estela Díaz afirma: “(...) ya se ha hecho de todo: inteligencia vial, entregue las llaves y conductor elegido. La vía es la penalización. Solo la cárcel frenara a los conductores ebrios”. (El Tiempo, 2006)

Precisamente de la forma como se fundamenta esa reforma, es la de asumir un modelo de prevención general negativa de la pena, como lo afirma Velandia (2013):

[Escribir texto]

Por esta razón se puede decir que son desconocidas las circunstancias bajo las cuales son probables que dichas sanciones incidan en la conducta de un ser humano, teniendo en cuenta que sobre este tema se ha advertido mucho.

De acuerdo con lo anterior, la senadora Gloria Stella Díaz, ponente de uno de los proyectos de ley con los cuales pretendían ampliar en forma injustificada el ámbito de acción del derecho Penal en temas de inseguridad vial, cuando se le preguntó si la ley 1326 del 2009, estaba o no funcionando, la cual aumentó de manera considerable la pena para el delito de homicidio culposo agravado cuando el sujeto activo al momento de cometer la conducta se encontraba bajo los efectos del alcohol, droga o sustancia que produjera dependencia física o síquica y eso hubiese sido determinante para la comisión de la conducta, cuya pena oscila“ entre un mínimo de 48 meses y un máximo de 216 meses de prisión”, pretendiendo que al aumentar las mismas los conductores dejaran de conducir en estado de embriaguez, reconoció lo siguiente: “... En la práctica no vemos los resultados. Hoy se mandan muchos mensajes de impunidad. ¿Cómo se explica que un señor mata unas personas, lo encuentran en flagrancia y lo dejan libre? Al país le falta mucho por hacer. No hay ejemplo, un indicador confiable de las muertes en accidentes de tránsito causadas por conductores ebrios, porque las incluyen como homicidio. Eso es parte de lo que debe cambiar el Gobierno” (El Tiempo, 2006)

Así las cosas, podemos decir que es un ejemplo claro de la falta de poder disuasivo de la pena y lo mencionado nos lleva a la conclusión una vez más que no es la criminalización de las infracciones de tránsito lo que debe hacerse, sino la aplicación de las leyes vigentes y mecanismos existentes para controlar la inseguridad vial.

#### **4. Percepción Social- medios de comunicación**

Con una visión general sobre la perspectiva oficial en Colombia en relación con la inseguridad vial, es importante una revisión de la misma y de la forma como fue informada por los medios de comunicación. Por lo cual se optó como fuente de información principal el diario El Tiempo y su elección obedeció a que se trataba del periódico de mayor circulación en Colombia, “con casi dos millones de impresiones dominicales y con más de 100 años en el sector, se trata del periódico colombiano más importante. Su costo es de 3.200 pesos” (Periodicos de colombia)

Justificada la elección de la fuente de noticias, es preciso señalar que para el año 2005, aparecieron algunas noticias sobre la accidentalidad vial, tales como: “En Cundinamarca, durante el 2004, se produjeron 340 accidentes de tránsito. En ese total de percances viales murieron 143 personas, una cifra que ubica a las vías del departamento como las más peligrosas del país”. (El Tiempo , 2005) y después, se indicaba que: “La cifra es el saldo de 581 accidentes que tuvieron esta trágica consecuencia, uno menos que en el 2003, año en el que se registraron 582. Sin embargo, el número de víctimas fatales presentó un leve incremento del cinco por ciento (597 el año pasado).

En total, durante el 2004 se presentaron 42.899 eventos, es decir, accidentes con muertos, accidentes con heridos y choques simples, cifra que arroja un promedio de 117 accidentes diarios. (El Tiempo, s.f). Por lo cual se dice que

"Dentro de las causales de accidentalidad tenemos que entre el 75 y el 80 por ciento corresponden a un factor humano directo", dice Francisco José Fernández, director Ejecutivo del Fondo de Prevención Vial... En el año 2004 se presentaron en Colombia 229.184 accidentes de tránsito, de los cuales el 57,8 por ciento correspondió al transporte público, el número de muertos fue de 5.483, de estos, el 45,6 por ciento los reportó el

[Escribir texto]

transporte público. Y en cuanto a heridos, la cifra llegó a 35.914, de los cuales el 45,5 por ciento correspondió a esta modalidad.” (El Tiempo, s.f)

También se encontró que para el año 2005, continúa presentándose dicho flagelo y para entonces, se reportaban las siguientes noticias, en el mencionado medio de comunicación escrito:

“Con el apoyo de las autoridades de tránsito, el Fondo de Prevención Vial inició la campaña. Las normas también se pedalean que busca reducir los accidentes de tránsito que involucran a ciclistas, y que se lanzó ayer simultáneamente en 20 ciudades del país. Según los registros de las autoridades, en el 2004 murieron 413 ciclistas y otros 3.237 resultaron lesionados en accidentes de tránsito. En los últimos cinco años la cifra de ciclistas muertos llegó a 2.380 casos. En Bogotá el año pasado fallecieron en las calles 78 y este año van 19” (El Tiempo, 2005)

Seguido a estas cifras para el año 2006, el periódico el Tiempo, indicó, entre otras noticias, que:

“(…) según el Instituto Nacional de Medicina Legal, murieron 5.481 personas por accidentes de tránsito en Colombia, 1,13 por ciento más que el 2005. En un 25,8 por ciento aumentaron las muertes por accidentes de tránsito en motos en el país y en un 16,7 por ciento el número de heridos en este tipo de vehículos. El estudio revela que se redujo en 1,69 por ciento la accidentalidad en las carreteras, a pesar de que se incrementó la movilidad vehicular en las troncales y vías rurales del país. No obstante, no hace la diferencia entre los tipos de vehículos involucrados en accidentes, sobre todo en lo referente a camiones y buses.” (El tiempo, 2005)

Posteriormente, para el año 2007, se emitieron otras noticias relacionadas con el tema, tales como que

[Escribir texto]

“En Bogotá cada 17 horas muere una persona en accidentes de tránsito. En el 2007 murieron por esta causa 542 personas, 209 más que en el 2006. Y solo en el primer trimestre de este año murieron 115 personas involucradas en este tipo de hechos. Los más afectados son los peatones, que representan el 55 por ciento de las víctimas. En segundo lugar, están las motos: 102 motorizados perdieron la vida el año pasado en accidentes en las calles de la ciudad.” (El Tiempo, 2008)

Para el 2008, este medio de comunicación, señaló entre otras noticias, que:

“(…) Para la misma fecha del 2007, habían perecido 533 personas y 17.392 habían sufrido lesiones. En ambos renglones, las cifras dan cuenta de una disminución importante: 5,6 por ciento en el caso de muertes y 28,6 por ciento en el número de heridos. Mientras en 1995 el promedio diario de muertes en accidentes de tránsito en la ciudad llegó a 3,8 casos y en 2002 a 1,8, en 2008 la media es de 1,4. De hecho, en junio de 2008 se registró el nivel más bajo de muertes por accidentes viales (17 casos). El pico más alto de los últimos 10 años se produjo en diciembre de 1999, con 101 casos. En 2008, hasta el 30 de noviembre, el récord de personas muertas estaba en 469,44 menos que en el mismo período del 2007. Sin embargo, apenas en los 21 días de diciembre, la cifra fatal se incrementó en 34 casos. Solo el domingo pasado hubo cinco muertos, tres de ellos peatones. La disminución en las estadísticas de accidentalidad en Bogotá empezó a ser significativa desde 1997 y desde 2005 la reducción ha sido mayor. Mientras entre enero de 1998 y octubre de 2005, cada mes morían, en promedio, 60 peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores, desde noviembre de 2005 hasta septiembre de 2008 el índice bajó a 39 casos. Hasta 1996 la cantidad de personas muertas en accidentes

de tránsito superaba el millar cada año. Desde 2005 está alrededor de 500.” (El Tiempo, 2008)

Ante las anteriores cifras, el representante Roy Barreras, señaló la importancia de una reforma legislativa con el fin de contrarrestar los índices de accidentalidad en precedencia, para lo cual los medios de comunicación lanzaron la siguiente noticia:

“Cárcel a conductores ebrios, que causan hasta 50% de accidentes con muertos, busca proyecto de ley El representante Roy Barreras, (‘la U’) su ponente, dijo a EL TIEMPO: “Al menos cuatro colombianos mueren diariamente por culpa de ellos y la legislación colombiana no castiga a estos irresponsables””. (El Tiempo, 2009)

En cuanto al 2009, ante la gran cantidad de noticias negativas sobre accidentalidad vial, el Representante Roy Barreras, señaló:

“Pese a lo anterior, la posibilidad de que el responsable de una o varias muertes por manejar ebrio vaya a la cárcel es prácticamente nula, porque en la mayoría de los casos se aplica la figura del homicidio culposo, es decir, involuntario, y las personas suelen recibir penas que, tras las admisión de cargos, terminan siendo excarcelables. Por eso el conductor que le quitó la vida a Pulecio está hoy en libertad. Un proyecto de ley que espera luz verde en la Cámara de Representantes y que cuenta con el apoyo de varios sectores de la sociedad civil busca acabar la impunidad de estos ‘sicarios de la vía’ y, por este camino, disminuir el número de sus víctimas. El representante Roy Barreras (Partido de ‘la U’), ponente del proyecto, dijo a EL TIEMPO: “Al menos cuatro colombianos mueren diariamente por culpa de estos conductores ebrios y la legislación colombiana no castiga a estos irresponsables”. De iniciativa ciudadana Barreras explicó que el origen del

[Escribir texto]

proyecto es una iniciativa ciudadana, liderada por el padre de un adolescente de 17 años (Alejandro Acosta) que fue atropellado y muerto por un conductor ebrio en Cali. “Y ese conductor está libre”, subrayó el congresista.” (El Tiempo, 2009)

Y es que los índices de accidentalidad vial durante el mencionado año, fueron los siguientes: “El reporte del Instituto de Medicina Legal entre enero y agosto del 2009 da cuenta de 111.109 accidentes de tránsito, que dejaron el saldo trágico de 3.363 personas muertas y 21.181 heridas.” (El Tiempo, 2009)

Para el año 2010, se registró la siguiente noticia, en la cual la congresista, Gloria Stella Díaz, hace ver que, ante el incremento en la accidentalidad vial durante dicho periodo, el camino para controlar dicho flagelo es la criminalización:

“Entre el primero de enero y el 3 de octubre de este año, 393 personas murieron y 2.214 resultaron heridas en 2.512 accidentes de tránsito, que se presentaron Bogotá. Las cifras, reveladas por la representante del movimiento Mira Gloria Stella Díaz, en la plenaria de la Cámara de Representantes, muestran un incremento del 14 por ciento en los accidentes y de un 11,5 por ciento en el número de heridos. El año pasado, en el mismo periodo, se habían presentado en la ciudad 2.203 accidentes y 1.962 heridos. Aunque el número de personas muertas no aumentó, este año hay cuatro casos menos que el año pasado, cuando fallecieron 397 personas. Entre enero y el 3 de octubre, 11 de cada 100 fallecimientos por accidentes en Colombia ocurrieron en la capital. En lo que va de 2010, las autoridades han registrado 19.842 accidentes con 23.936 heridos y 3.630 muertos, en el país.” (El Tiempo, 2010)

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Para el año 2011, el Legislativo considero necesario algunos proyectos de ley, para controlar la accidentalidad vial, para lo cual:

“Ante el incremento en las últimas semanas de los accidentes de tránsito causados por conductores ebrios, el Congreso de la República decidió ponerse la camiseta de las víctimas e intentar meterlos en cintura. El fin de semana, unos 1.000 conductores fueron multados por manejar en estado de embriaguez. El pasado miércoles, en menos de media hora, dos iniciativas encaminadas a castigar a estas personas comenzaron a rodar en el Legislativo. En la Cámara se desempolvó una iniciativa de la representante del Movimiento Mira Gloria Stella Díaz, y en el Senado se radicó nuevamente el proyecto de ley del congresista de 'la U' Roy Barreras, el cual fue hundido hace dos semanas en esa corporación” (El tiempo, 2011).

Para el año 2012, el medio de comunicación comento: “Según estadísticas oficiales, los primeros seis meses de este año se presentaron 1.258 accidentes de tránsito en las vías de acceso a la capital, 62 de ellos con personas fallecidas y 369 con heridos.” (El Tiempo,2012)

En cuanto al año 2013, se registra: “Cada día de este año, al menos 14 colombianos han muerto en accidentes de tránsito. Son ya casi 4.000, a los que se suman 28.500 heridos, muchos con lesiones de por vida” (Lanzan plan de seguridad vial por incremento de accidentes). (El Tiempo, 2013).

En el 2014, los medios de comunicación, señalaron sobre dicho flagelo: “aunque en el 2014 hay una leve reducción, según los registros de Accidentalidad Vial de la Policía de Tránsito, varias circunstancias son la causa de 287 accidentes, en los que han muerto 54 personas y 313 más han quedado heridas.” (El Tiempo, s.f)

[Escribir texto]

De igual manera, se registra la siguiente noticia en la cual indica que la accidentalidad aumenta: “El año pasado hubo 6.219 fatalidades y este año, entre enero y noviembre, la cifra llegó a las 5.172 muertes y 33.982 personas lesionadas. La preocupación del Ministerio de Transporte es que diciembre y enero son los meses de mayor accidentalidad.” (El Tiempo).

Finalmente, en el año 2015, se reportaron las siguientes noticias sobre el tema: “El año pasado, entre enero y noviembre en Bogotá fallecieron 280 peatones. Fueron 30 casos más que en 2013, para un alza del 12 por ciento.” (El Tiempo, s.f)

Para el año 2016, los accidentes de tránsito causaron la muerte a 7.158 personas, significando el 4.8% mas de víctimas fatales frente al 2015 que fueron de 6.831 (según Agencia Nacional de Seguridad Vial). ( El tiempo, s.f)

Los lesionados llegaron a los 45.230 , es decir el 1.2% menos que en el 2015, que fue de 45.778; siendo las causas entre otras, por exceso de velocidad (40.1%), no respeto por las señales de tránsito (28.9%) y conducir en estado de embriaguez (9.7%) (según Agencia Nacional de Seguridad Vial) ( El tiempo, s.f)

Para el año 2017 fueron reportados 46.869 casos atendidos por accidente de transporte, las lesiones fatales corresponden a 6.754 personas fallecidas (14.41%) y las lesiones no fatales reportan 40.115 personas lesionadas (85.59%). El análisis de resultados muestra que en el año 2017 se rompió la tendencia de los últimos años, el número de muertes, por primera vez en la década, fue menor que en el año 2016. Para el 2017 las muertes por accidentes de transporte se redujeron en 7.23% con respecto al 2016, las víctimas no fatales durante el año 2017 presentaron un descenso de heridos en estos mismos accidentes de 11.36% comparando con el 2016”.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Forensis 2017.

De igual manera, se registró la siguiente noticia en diciembre del 2017, “entre enero y noviembre del 2017 murieron 5.803 personas en accidentes de tránsito en Colombia. Las estadísticas- reportadas por el Centro de Referencia Nacional sobre violencia del Instituto Nacional de Medicina Legal- muestran que, en promedio, cada día de este año han perdido la vida 18 personas en las calles y carreteras del país” (El Tiempo, 2017)

Con lo anterior, se denota que, aunque en algunos años hubo aumento de la accidentalidad vial, en otros también hubo disminución, y los datos de unos u otros no se pueden considerar de forma aislada sin tener en cuenta el incremento del parque automotor nacional y el desplazamiento de los mismos, de lo cual esto último no se puede precisar el porcentaje, por no existir estadísticas entre los años 2007 al 2017.

Si bien es cierto no se puede decir que es positivo el balance en el número de muertos y lesionados durante el decenio señalado, no es menos cierto que la situación de seguridad vial haya empeorado, y que sea tan desastrosa como fue expuesta en el periódico El Tiempo, medio de comunicación escrito, el cual fue tomado como referente informativo.

Es más, a pesar de que la inseguridad vial es riesgosa, se vienen implementando medidas para mejorarla con resultados positivos; aunque los medios de comunicación entre otros, El Tiempo, se encargaron de hacerla ver como una situación de descontrol social. La anterior situación dio lugar a más noticias de accidentes de tránsito, destacando las mismas mediante estadísticas, fotografías y demás imágenes, donde se denotan las cifras negativas de la accidentalidad, las cuales le mermaba importancia a las cifras que indicaban una mejoría en dicho flagelo.

En resumen, la percepción que los medios de comunicación presentan a la sociedad, es de un descontrol social en materia de accidentalidad vial; preocupados más por informar noticias negativas que positivas sobre el tema, contribuyendo a que se crea que realmente la inseguridad vial ha desmejorado, cuando la realidad es otra.

### **5. Respuesta Institucional – Proyectos de Ley-**

Se han presentado varios proyectos de Ley sobre el tema a lo largo de estos últimos diez años, lo que nos indica la preocupación del legislativo por criminalizar la siniestralidad Vial en Colombia- populismo punitivo-, culminando dos de ellos en Ley de la República; los dos primeros radicados en el año 2007 (017 Cámara y 270 Cámara), en el 2008 cuatro proyectos (260 Senado, 048 Senado, 009 Cámara y 050 Senado), en el 2010 uno (110 Senado), en el 2011 dos (206 Cámara y 253 Senado) ,en el 2012 dos (080 Senado y 028 Cámara) y en el 2013 (90 de 2013 Senado, 117 de 2013 Cámara, 47 de 2013 Senado y 16 de 2013 Senado).

Por lo tanto, el análisis de las diferentes iniciativas legislativas es primordial para constatar la existencia de una línea de acción político criminal acorde en este tema, para fijar las directrices a seguir. Por esta razón, se realizará la revisión de las características de los proyectos de ley presentados entre 2007 al 2013, tales como, interés jurídico penal protegido y justificaciones, entre otros.

Siendo así, la ley 1326 de 2009 que modificó el artículo 110 del C.P., iniciando su trámite mediante el Proyecto de Ley 017 de 2007 en Cámara, con la introducción de tres causales de agravación para el Homicidio Culposo; siendo la única modificación realizada hasta la fecha del Código Penal, a pesar de que tuvo muchas modificaciones ese proyecto durante su paso por el Senado donde fue necesario conciliar los textos, se mantuvo las agravantes 3, 4 y 5, se suprimió

el artículo 2, el cual calificaba de dolosos los accidentes de tránsito, cuando el conductor estuviera embriagado, quedando así (Congreso):

Artículo 1°. Código Penal:

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1.- Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentara de la mitad al doble de la pena.

2.- Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

3.- Si al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito, la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad.

4.- Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajeros o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

5.- Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin el cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

Lo anterior nos indica que logro endurecer la intervención represora, como respuesta al clamor del pueblo, en dos sentidos, una el incremento punitivo en los numerales 1°. Y 2°, en lo atinente a la conducción bajo el influjo de bebidas embriagantes o sustancias que produzcan

[Escribir texto]

dependencia física o síquica y abandonar el lugar de comisión del hecho y la otra, en lo correspondiente a la inclusión de las circunstancias de agravación pluricitadas.

En efecto, es sumamente importante destacar lo argüido por la Corte Constitucional sobre el particular, al pronunciarse sobre la constitucionalidad de las circunstancias de agravación del artículo 110. (Sentencia C-115-08 , 2008) que “pretende sancionar el mayor riesgo generado por el agente frente a derechos como la vida y la integridad personal de los demás”.

En similar sentido de los Proyectos de Ley 47 de 2013 Senado y 16 del mismo año Senado, acumulados en el 90 de 2013 Senado y 117 de 2013 Cámara, dieron lugar a la Ley 1696 del 19 de diciembre del 2013, por la cual se dictaron disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; en materia penal, se adiciono un numeral al artículo 110 de la Ley 599 de 2000 – Código Penal Colombiano- respecto a las circunstancias de agravación punitiva para el Homicidio Culposo, “la pena prevista en el artículo anterior se aumentará: (...) si al momento de cometer la conducta el agente estuviere conduciendo vehículo automotor bajo el grado de alcoholemia igual o superior al grado 1º o bajo el efecto de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica, y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la dos terceras partes al doble, en la pena principal y accesoria”.

Adicionalmente, se analizara los proyectos de ley presentados en materia de seguridad vial, con los que pretendían criminalizar las infracciones de tránsito cometidas por conductores irresponsables ( ebrios o bajo el influjo de sustancias que produce dependencia física o síquica o por el irrespeto a las normas de tránsito, entre otros factores); consistente en el aumento de las penas para los delitos de homicidio o lesiones personales culposas, introducir circunstancias de

agravación o la inclusión de nuevos delitos y el endurecimiento en el ordenamiento procesal penal y penitenciario.

En este sentido el proyecto de ley en Cámara 270 de 2007, el cual pretendía cambiar la redacción del artículo 110 de Código Penal, en lo atinente a los agravantes del homicidio culposo introduciendo una tercera causal, con la cual se sancionaría al conductor que al momento del accidente careciera de licencia de conducción vigente o fuera reincidente en el último año, y además estuviera transportando pasajeros o carga pesada, la pena se aumentaría; para lo cual el texto de la propuesta fue así: “Artículo 1º. Adiciónese un numeral tercero al artículo 110 del Código Penal, el cual quedará así: Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de una sexta parte a la mitad, en los siguientes casos: 1.- Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia. 2.- Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta. 3.- Si en accidente de tránsito, al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción vigente, o cuando durante el último año haya reincidente en las infracciones de tránsito de que trata el literal d) del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. En estos casos la agravación será mayor y la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes cuando al momento de cometer la conducta el agente se encuentre transportando pasajeros o carga pesada, y de la mitad a la tres cuartas partes cuando se trate de transporte escolar”.<sup>32</sup>

El anterior Proyecto de Ley tenía como justificación, el aumento de la accidentalidad vial en Colombia y en forma concreta del transporte público escolar, para lo cual tomaron como

---

<sup>32</sup> Gaceta del congreso, No. 136 de 2007, p. 4

ejemplo el accidente de un bus escolar el cual dejo un menor muerto y varios heridos,<sup>33</sup> donde el conductor tenía la licencia de conducción vencida y varios comparendos consistente en conducir en estado de embriaguez; aunado al hecho de que ese conductor quedo en libertad ante la ausencia de norma que permitiera seguir privado de la libertad, lo que causo inconformidad en la ciudadanía.<sup>34</sup> Con lo anterior debían hacer algunas distinciones, ya que el grado de responsabilidad penal exigido a un conductor particular no era el mismo al conductor que transportaba pasajeros o carga pesada; quienes debían estar obligados a conducir “ a la defensiva”<sup>35</sup>; siendo necesario materializar dicha situación.

Por esta razón, dicho proyecto se mantuvo en primer debate, pero con algunos cambios; respecto a que, ante la ausencia de la licencia de conducción y la reincidencia del conductor, propusieron que estas dos situaciones debían tener una relación causal directa con el resultado, para que fuera agravado, por lo que el texto se le adiciono un número más y un inciso final, quedando así: “Artículo 1°. El artículo 110 del Código Penal quedará así: Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista ene l artículo anterior se aumentará de una sexta parte a la mitad, en los siguientes casos; 1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o psíquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia. 2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta. 3. Si en accidente de tránsito, al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción vigente o durante el último año anterior a su realización ha reincidido en las infracciones de que trata el literal d) del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, siempre y cuando ello haya sido determinante para la ocurrencia del hecho. 4. Si en accidente de

---

<sup>33</sup> Gaceta del Congreso, No. 136 de 2007, p. 4

<sup>34</sup> Gaceta del Congreso, No. 136 de 2007, p. 4

<sup>35</sup> Gaceta del Congreso, No. 136 de 2007, P. 5

tránsito al momento de cometer la conducta el agente se encontrara transportando pasajeros o carga pesada. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes si en accidente de tránsito al momento de cometer la conducta el agente se encontrara transportando escolares”.<sup>36</sup>

Con estos presupuestos fue sometido a los debates de consideración, pero por cambio de legislatura fue archivado, sin embargo, el mismo sirvió de base para la presentación del Proyecto de Ley en Cámara 017 de 2007, el cual se convirtió en la Ley 1326 del 2009, como quedó plasmado en antelación.

El Proyecto de Ley en Senado 260 de 2008, consideraba oportuno y necesario realizar una reforma significativa al Código Penal Colombiano, consistente en la inclusión de un Título nuevo, en donde se incluyera delitos contra la Seguridad vial.

Lo anterior significaba que se sancionaría la conducción a velocidades excesivas o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, la conducción con temeridad manifiesta y con desprecio a la vida y la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia para determinar embriaguez y aquellas con las cuales se podía establecer el consumo de otro tipo de sustancias; al igual que varias formas mediante las cuales era posible la ocasión de un riesgo para el tráfico.

Por consiguiente los autores del proyecto, pretendían que se creara un bien jurídico, el cual tutelara la seguridad vial de naturaleza colectiva, sin perjuicio de los otros bienes relacionados con el tráfico vial, como la vida y la integridad personal, debido precisamente a la cantidad de muertes y lesionados ocasionados por los accidentes de tránsito, al considerar que los mecanismos administrativos y demás, no eran suficiente para frenar dicho flagelo, debiendo

---

<sup>36</sup> Gaceta del Congreso, No. 173 de 2007, pp.11 y 12.

adoptar medidas extremas inmediatas como era el derecho penal, para evitar la impunidad de las infracciones de tránsito, con las cuales lesionaban la vida y la integridad de las personas.

Es así, que consideraron recurrir a los delitos de peligro abstracto, es decir adelantar la barrera de protección penal para evitar los resultados mortales o lesiones personales, con énfasis en el dolo eventual al superar el ámbito de la culpa, en el entendido de que el conductor en estado de embriaguez, con exceso de velocidad y con personas, sabía que podía ocasionar un daño en la vida o salud de las personas de estas, y sin embargo lo hizo, es decir, su juicio de reproche era mayor a la culpa.

De esta manera, el Proyecto de Ley tuvo su debate y le hicieron unas modificaciones, entre las cuales, estaba la de incluir un capítulo de delitos que atentaban contra la seguridad Pública, el cual termino archivado por tránsito de legislación.

En cuanto a los proyectos de Ley 048 y 009 del 2008, fueron acumulados, sin embargo es necesario tratar a cada uno, respecto del primero, era similar al Proyecto de Ley 260 de 2008, sin embargo tenía algunas modificaciones en punto de la inclusión de comportamientos punibles dentro del título I referido a los delitos contra la vida y la integridad personal, centrándose en la conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas y la negativa a someterse a la comprobación de dicho estado. (Gaceta del Congreso No. 467, 2008)

Recordemos que el proyecto de ley en Cámara 009 del 2008, pretendía la inclusión del delito de conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, y la modificación de las causales de agravación para el homicidio culposo. Esta propuesta fue justificada ante las reiteradas formas de conducir rodantes bajo la influencia de bebidas

embriagantes o sustancias alucinógenas, la gravedad de las consecuencias de dicha conducta, y la ineficacia de los medios extrapenales con los cuales se había pretendido controlar.<sup>37</sup>

Respecto al bien jurídico protegido, este proyecto no hizo ninguna referencia, aunque si, frente a las consecuencias de dicho actuar y lo que se pretendía era adelantar las barreras de protección penal, es decir, evitar un accidente de tránsito.<sup>38</sup> Entonces, la idea era modificar el Código Penal en dos partes, de un lado, sancionar a los conductores en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas y de otro, agravar la sanción por el homicidio culposo del conductor que se encontrara bajos los efectos de bebidas embriagantes o sustancias alucinógenas, quedando así el proyecto<sup>39</sup>: “ Artículo 1°. Artículo nuevo: Quien conduzca en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas incurrirá en prisión de uno a tres años. La pena podrá ser conmutada según lo establecido en la Ley 1153 de 2007. Artículo 2°. El artículo 110 de la Ley 599 de 2000 quedará así: Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. Se aplicará la pena máxima prevista en el artículo anterior, en los siguientes casos: 1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia. 2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta”.

Respecto a este proyecto, se surten dos informes de ponencia para primer debate, uno en la gaceta del Congreso No. 676 del 1 de octubre del 2008 y el otro, en la No. 718 del 16 de octubre del mismo año; los cuales en su contenido son diferentes; por eso es importante revisarlos independientemente; el 676 del 1 de octubre del 2008, tenía su justificación, en las

---

<sup>37</sup> Gaceta del Congreso, No. 432 de 2008, p. 17.

<sup>38</sup> Gaceta del Congreso, No. 432 de 2008, p. 18

<sup>39</sup> Gaceta del Congreso, No. 432 de 2008, p. 17.

preocupaciones de algunas agremiaciones y el Fondo de Prevención Vial Nacional ante el elevado número de muertes como consecuencias de accidentes de tránsito y sobre todo bajo el efecto del alcohol; con lo cual pretendían introducir un capítulo denominado “De la seguridad vial y la conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas”, dentro del Título de los delitos contra la vida y la integridad personal, con el fin de garantizar la seguridad vial y la razón de aplicar el derecho penal en esos comportamientos fue “a las graves y permanentes lesiones o puesta en peligro del bien jurídico tutelado por excelencia en todos los ordenamientos jurídicos, cual es la vida e integridad de la persona humana”.<sup>40</sup> Así las cosas, el texto quedó así; “Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto introducir en el Código Penal ley 599 de 2000, como conductas punibles en la modalidad de contravenciones, en el Libro Segundo, Parte Especial de los Delitos en Particular; Título I, Delitos contra la Vida y la Integridad Persona; un nuevo capítulo que se denominará: CAPITLO IX. DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ O BAJO EL INFLUJO DE SUSTANCIAS ALUCINOGENAS. Artículo 2. El Capítulo IX, del Título I, Del Libro Segundo de la Ley 599 de 2000, tendrá un artículo 134 A del siguiente tenor: Artículo 134 A. De la seguridad vial y la conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas. El que condujere un vehículo automotor o motocicleta bajo la influencia de sustancias alucinógenas que produzcan una disminución de sus capacidades físicas o psíquicas, y/o en estado de embriaguez a partir del segundo grado, incurrirá, siempre que la conducta no se subsuma en una contravención o delito sancionado con pena mayor, en arresto de ocho (8) a treinta (30) días. Parágrafo. El que por esta misma conducta sea objeto de sanción administrativa que implique la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas, quedará sometido en cuanto a dicha sanción administrativa a aquella sanción de mayor duración. Artículo

---

<sup>40</sup> Gaceta del Congreso, No. 676 de 2008, p. 16.

3. El Capítulo IX, del Título I, del Libro Segundo de la Ley 599 de 2000, tendrá un artículo 134 – B del siguiente tenor: Artículo 134 B. Oposición a la comprobación del estado de embriaguez o al influjo de sustancias psicoactivas. El conductor que, con sujeción a las formalidades previstas en la ley, sea requerido por la autoridad competente y se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación del estado de embriaguez o de la influencia de sustancias psicoactivas, incurrirá en arresto tres (3) a quince (15) días y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas de uno (1) a seis (6) años.”<sup>41</sup>

Ahora respecto del informe de la gaceta del Congreso 718 del 2008; el cual fue enfocado hacia las causales de agravación previstas para el homicidio culposo y las lesiones personales culposas, con énfasis en el consumo de sustancias alucinógenas y bebidas alcohólicas cuando se conducía un rodante, fue precisamente ante la falta de efectividad de las medidas (la restricción del uso de la licencia de conducción o las multas pecuniarias), ante lo cual esta propuesta quedo así: “Artículo 1. Con el fin de prevenir la causación de homicidios y lesiones personales en accidentes de tránsito, el Gobierno Nacional adelantará de manera permanente campañas de información y prevención sobre las consecuencias del consumo de sustancias alucinógenas y bebidas alcohólicas en la conducción de vehículos automotores y motocicletas. Para optimizar los resultados de estas campañas, la población objetivo estará determinada por estudios epidemiológicos realizados o contratados por el Ministerio de la Protección Social con una periodicidad no superior a un año. Artículo 2. El artículo 110 de la Ley 599 de 2000 quedará así: Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de una tercera parte a la mitad en los siguientes casos: 1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o

---

<sup>41</sup> Gaceta del Congreso, No. 676 de 2008, pp.16, 18 y 19.

de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia. 2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta.”<sup>42</sup>

Este proyecto pretendía penalizar, por cuanto los otros mecanismos no habían funcionado; finalmente fue aprobado el proyecto de ley unificado, quedando consignado en el acta número 44 del 2 de junio del 2008 y reproducidos en la Gaceta del Congreso 841 del 2009.

Para el segundo debate de los mencionados proyectos acumulados, consideraban que se necesitaba dicha reforma ante las preocupantes cifras reveladas por organismos nacionales e internacionales sobre accidentalidad vial,<sup>43</sup> y que esa reforma era necesaria para reducir esos indicadores<sup>44</sup>; continuando con los debates respectivos y siendo archivado por tránsito de legislatura.

Así mismo, es preciso mencionar el Proyecto de Ley en Senado 50 de 2008, pretendía como las demás, solucionar el flagelo social de accidentalidad vial con la aplicación del derecho penal, ante los innumerables accidentes de tránsito protagonizado por los vehículos de transporte público de pasajeros y buses escolares, siendo la segunda causa de mortalidad en nuestro país; como el relativo al alto costo de la accidentalidad vial para el Estado Colombiano, ante los daños y pérdidas ocasionadas a las personas y los bienes, pagados por las compañías aseguradoras. (Gaceta del Congreso, No. 467, 2008). Este Proyecto fue archivado por tránsito de legislatura.

Por otra parte tenemos el Proyecto de Ley en Senado 110 de 2010, que pretendía la modificación del Código Penal en lo atinente a la afectación del bien jurídico protegido, como es

---

<sup>42</sup> Gaceta del Congreso, No. 718 de 2008, p. 9.

<sup>43</sup> La organización Mundial para la salud y el Banco Mundial hicieron público que en Colombia había un muerto cada cinco minutos por accidentes de tráfico y que los costos de estos hechos alcanzaban el 1.5 del PIB en algunos países de la región.

<sup>44</sup> Gaceta del Congreso, No. 841 de 2009, pp. 1 y 5.

la vida e integridad personal en el ejercicio de las actividades peligrosas como la conducción de rodantes y velocípedos y la prevención de resultados lesivos por imprudencia,<sup>45</sup> teniendo como insumo las estadísticas de algunos organismos del Estado, en las cuales reflejaba la cantidad de víctimas como consecuencia de los accidentes de tránsito, y segunda causa de muerte violenta en nuestro país y como ingrediente adicional el consumo de licor en el aumento de la accidentalidad vial.<sup>46</sup>

Con todo el proyecto pretendía incorporar al Código Penal las conductas punibles de conducir un rodante o motocicleta bajo la ingesta de sustancias alucinógenas que diera como consecuencia la merma de la capacidad física o psíquica y/o estado de embriaguez a partir del segundo grado; al igual que aplicar sanción a quien se opusiera a la práctica de las pruebas para establecer el consumo de licor o sustancias alucinógenas en un nuevo Capítulo dentro del Título de los delitos contra la Vida y la Integridad Personal y con esto lo que se pretendía era incorporar contravenciones y no delitos, cuya pena imponible sería la de arresto, por lo que se propuso reformar el artículo 35 de la normatividad penal, para incluir esa nueva pena principal.

Para finalizar el proyecto también pretendía modificar las modalidades culposas del Homicidio y las Lesiones Personales, con un aumento de la pena cuando se usará rodantes o la privación del derecho a conducir automotores y motocicletas.<sup>47</sup>

A pesar de todo el proyecto fue votado negativamente, previo concepto emitido por el Ministerio de la Protección Social, en donde resaltaba que las medidas eran constitucionales y los comportamientos a criminalizar comprometían la vida e integridad de las personas. (Gaceta del Congreso, No. 1078, 2010).

---

<sup>45</sup> Gaceta del Congreso, No. 541 de 2008, p. 8

<sup>46</sup> Según los estudios de FASECOLDA y el Fondo de Prevención Vial. Vid. Gaceta del Congreso, No. 541 de 2008, p. 8.

<sup>47</sup> Gaceta del Congreso, No. 541 de 2008, pp. 11 y 12.

Se encuentra también que el Proyecto de ley 253 del 2011 Senado fue acumulado con el 206 del 2011 Cámara, en el primero de los nombrados “el proyecto se fundamentó en la necesidad de proteger la vida y la integridad personal, para señalar, conforme ya se había hecho en proyectos anteriores, que, para consolidar la prevención y la protección de ambos, era necesario garantizar la seguridad vial. (Gaceta del Congreso, No. 185, 2010).

Así mismo el proyecto sugirió una modificación a la normatividad penal, en el sentido de introducir una contravención sancionada con arresto, en el título de los delitos contra la seguridad pública, para reprimir a quienes conducían bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicotrópicas, la agravación de las penas de homicidio culposo, la inclusión de circunstancias de agravación para el homicidio culposo y lesiones personales culposas y la inclusión de la pena de arresto como principal. (Gaceta del Congreso, No. 185, 2010)

Ahora con respecto al Proyecto de Ley 206 del 2011 Cámara, se pretendía “como mecanismo para combatir de manera eficaz el derramamiento de sangre que hay en Colombia por cuenta de la accidentalidad vial (Gaceta del Congreso, No. 190, 2011) y el fin era “combatir con mayor severidad la pérdida de vidas humanas, y el creciente números de heridos causados en siniestros de tránsito” (Gaceta del Congreso, No. 190, 2011). Además propuso, la eliminación de ciertos beneficios como la prisión domiciliaria o la suspensión condicional de la ejecución de la pena y la imposición de detención preventiva sin sustitución, cuando se presentaban homicidios o lesiones personales culposas, derivadas de accidentes de tránsito en donde concurrieran circunstancias de agravación del artículo 110 y la sanción a quienes ocasionaban la muerte o lesiones mientras conducían en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas, quienes debían responder por homicidio y/o lesiones personales dolosas. (Gaceta del Congreso, No. 190, 2011) a pesar de todo, el Proyecto de Ley no alcanzó los votos y fue archivado.

[Escribir texto]

Y por último los Proyectos de Ley 080 y 028 del 2012, fueron acumulados y archivados por el cambio de legislatura, los cuales pretendían garantizar y fortalecer la seguridad vial, aunque las cifras de accidentalidad presentaban disminución, las tasas sobre la misma donde aparecen involucrados conductores embriagados o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas siguen siendo altos. (Gaceta del Congreso, No. 870, 2012)

Por esta razón, era necesaria la inclusión de los delitos de peligro, ya que los delitos de resultado tenían su reproche, y la conducción de rodantes y velocípedos, era una actividad de alto riesgo y peligro, siendo exigibles mayor deber de diligencia y cuidado. (Gaceta del Congreso, No. 870, 2012)

Sumado a lo anterior, ese proyecto de ley proponía el aumento de la pena para el homicidio agravado por estado de embriaguez, incorporación de nuevas causales de agravación para el homicidio culposo respecto a la licencia de conducción o a la infracción de normas de tránsito y la creación de una conducta penal, con la cual se pretendía sancionar al conductor bajo los influjos del licor y otras sustancias psicotrópicas. (Gaceta del Congreso, No. 870, 2012).

En síntesis, los mencionados proyectos legislativos tratan de una situación social latente y actual, enfocada en la necesidad de actuar frente a la accidentalidad vial, pero lo real es que esas propuestas muestran un preocupante desconocimiento de los principios fundamentales del derecho penal, tales como de intervención mínima o el carácter subsidiario, fragmentario y de ultima ratio ( al pretender sancionar infracciones contenidas en la legislación de tránsito); por eso es necesario preguntarse si el Derecho Penal puede contribuir a la solución de la inseguridad vial, o si por el contrario una mejor utilización de los recursos públicos daría mejor resultado.

## **6. Inseguridad Vial y Derecho Penal**

Las consecuencias humanas y económicas de la inseguridad vial tanto de forma global como nacional y las estadísticas suministradas por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses dan como conclusión que no se cuenta con información clara y necesaria para lanzar un juicio sensato sobre si la inseguridad vial ha empeorado, disminuido o se ha mantenido.

Sin embargo con la información existente se puede afirmar que ha servido de insumo para que el legislativo considere la necesidad de criminalizar, no siendo procedente atender la construcción social que de la seguridad vial dicen los legisladores, máxime cuando la reforma al Código Penal en este tema no responde a una política criminal seria y sensata sino al afán desmesurado de los congresistas en ampliar el marco de acción del derecho penal, argumentando que la inseguridad vial ha empeorando por los datos suministrados con antelación, los cuales son alejados de la realidad, indicando a su vez que la única solución sería la aplicación del derecho penal para controlar dicho flagelo.

### **6.1. Principios fundamentales**

A continuación, se analizará si es necesaria o no la intervención del derecho penal para mejorar las condiciones de seguridad vial en Colombia con el fin de proteger la vida y la integridad física de las personas.

Dado que los congresistas ponentes pretendían criminalizar las infracciones de tránsito, dichas propuestas no fueron atendidas, ya que recurrir al aparato punitivo debe ser la última opción en tanto constituye el mecanismo de intervención más severo<sup>48</sup>, siendo necesario utilizar

---

<sup>48</sup> “La utilización de la vía penal ha presentado, desde siempre, serios problemas tanto a nivel legislativo, como de orden constitucional y de aplicación judicial de los tipos penales”. (MARTINEZ ARRIETA, A.

otro tipo de acciones extrapenales de corte educativo e incluso de orden administrativo para evitar vulnerar principios del derecho penal, como intervención mínima o el carácter subsidiario, fragmentario y de ultima ratio, a parte como lo afirma Velandia (2013), con la criminalización de dichos comportamientos, no se asegura que la seguridad vial mejore, porque lo que se pretende es que el Estado adopte medidas para atacarla y no pensar que todo se debe solucionar con el derecho penal y menos aún un conflicto social como la inseguridad vial; porque por tradición se sabe que es el método más violento para la consecución de los fines del Estado, ya que pretender llevar a la órbita de aplicación del derecho penal el mínimo de conductas transgresoras como las infracciones de tránsito es algo excesivo como se afirma;

“Si bien suele entenderse que por aplicación del principio de ultima ratio el derecho penal sólo podría legitimarse respecto de las infracciones más graves y como el recurso final, precisamente, una de las principales críticas que algunos formulan al llamado derecho penal moderno es su carácter de prima ratio...” (rodriguez, 2014).

De esta forma, el derecho punitivo no es el único medio de control social, si bien es cierto los bienes jurídicos tienen en el mencionado derecho un instrumento para su protección, no es menos cierto, que sea el único, es ilógico pretender utilizarlo en todas las situaciones diarias, de ser así, el Estado dejaría de ser de derecho, permaneciendo los ciudadanos bajo la amenaza y el temor del derecho penal, donde reinaría la inseguridad y no la seguridad, por qué;

“Es común afirmar, cuando se examinan los límites al poder punitivo del Estado, que uno de los principios más importantes es el de *ultima ratio*, entendido como una de las expresiones del principio de necesidad de la intervención del derecho penal.

---

Derecho Penal y Seguridad Vial. En: Derecho penal y Seguridad vial. Thomson-Aranzadi. Cizur Menor, 2007, pp.15 a 30.

Esencialmente, apunta a que el Derecho penal debe ser el último instrumento al que la sociedad recurre para proteger determinados bienes jurídicos, siempre y cuando no haya otras formas de control menos lesivas "formales e informales". Si se logra la misma eficacia disuasiva a través de otros medios menos gravosos, la sociedad debe inhibirse de recurrir a su instrumento más intenso” (Rodríguez, 2014)

En consecuencia debemos abordar el principio de intervención mínima el cual está compuesto por dos postulados; el carácter subsidiario y el fragmentario del Derecho Penal; significa que esa intervención mínima, parte de que las penas y medidas de seguridad no son los únicos medios de protección de la sociedad con los que dispone el ordenamiento punitivo; de tal suerte que las perturbaciones más leves al orden jurídico deben ser objeto de reproche de las otras ramas del derecho, tales, como el administrativo o civil; por eso es el carácter subsidiario, el cual debe utilizarse como último recurso (ultima ratio).

Por lo tanto, atendiendo el mencionado principio, el derecho penal debe ser la última razón, el último recurso a utilizar ante la falta de otros medios menos lesivos o agresivos. Debiéndonos ubicar en el principio de fragmentariedad del derecho penal, cuya razón de ser, es la protección de los bienes jurídicos, no es menos cierto que todo bien jurídico debe ser protegido penalmente, pero el ataque a los mismos no significa que deba permitirle la intervención al derecho penal, como sucede con las infracciones de tránsito que solo son una desorganización o descontrol social, en donde el Estado debe tomar medidas para lograr el control, que no es otro que aplicar la normatividad administrativa dispuesta para tal fin; como lo señala Puig (2013) “el principio de exclusiva protección de bienes jurídicos...posee un fundamento plural que procede de los tres principios de la formula, siempre presente en este autor, de un Estado social, democrático y Derecho” y Sánchez (2001) afirma que

“el derecho penal debe cumplir el fin de reducción de la violencia social, ha de asumir también, en su configuración moderna, el fin de reducir la propia violencia punitiva del Estado. Esta reducción tiene lugar por dos maneras: sobre la base del principio utilitarista de la intervención mínima y sobre la base de los principios garantísticos individuales”.

Entonces, como se ha expuesto en precedencia, el Derecho penal solo debe utilizarse en casos extremos y graves, cuando los demás mecanismos no hayan funcionado, solo en esos eventos se debe criminalizar los comportamientos que atentan contra las reglas mínimas de la convivencia social, previo el agotamiento del Estado de todos los mecanismos no penales para el descontrol social (inseguridad vial) y estos no hayan funcionado ( normatividad administrativa), pues podría entonces pensarse en la intervención del derecho penal, mientras tanto, sería un descalabro, pretender resolver todo con el derecho penal, es algo desproporcionado, ya que la intervención estatal debe ser mínima y sometida a unos límites, de ahí que el derecho penal signifique ultima ratio, y no la primera razón.

Con lo anterior, no podemos dejar de lado las penas en el evento que la inseguridad vial fuera criminalizada, y decimos que las mismas solo deben ser impuestas como último recurso, en donde se debe tener en cuenta la naturaleza y la gravedad del delito, así, como las circunstancias jurídicamente relevantes y personales del sujeto activo de la conducta punible, que en nuestro caso, sería el infractor vial; por esta razón el derecho penal y la pena deben constituir la última ratio entre los mecanismos con que cuenta el Estado, como garante de la convivencia ciudadana.

En realidad, no podemos negar que es una necesidad que el derecho penal exista en un Estado social y democrático de derecho como lo es Colombia, pero no tenerlo como de primera mano para criminalizar comportamientos de menor entidad como la inseguridad vial, en el entendido de proteger la vida y la integridad física de las personas, porque pensar encargarse de

[Escribir texto]

criminalizar los accidentes de tránsito, es un despropósito y resquebrajamiento de los principios que rigen el derecho penal como el de mínima intervención y fragmentariedad.

Lo anterior, porque no estamos en los tiempos en que el Estado en su arbitrio podía criminalizar lo que le provocaba y en la forma como le antojaba; estamos en otros tiempos y solo se debe tipificar conductas que enmarcan mayor peligro para la sociedad, que no son precisamente las infracciones viales; pues el derecho penal solo debe intervenir en los casos de ataques más graves a los bienes jurídicos tutelados relevantes, siempre que existan otros mecanismos distintos al derecho penal para la defensa de los derechos individuales, los cuales serán de aplicación preferente, porque son menos lesivos; para mantener un sistema penal justo y coherente con los fines del estado social y democrático de derecho en nuestro país.

Es evidente que si recurrimos al derecho penal para criminalizar la inseguridad vial, como una forma de control social, estaríamos vulnerando el principio de subsidiaridad del derecho penal, al cual se recurre solo cuando los otros controles menos gravosos son insuficientes, es decir, cuando no son efectivos y fracasan en la protección de las barreras del bien jurídico las otras ramas del derecho; pero en el caso de la accidentalidad vial no es necesario la aplicación del derecho penal, debiendo dar aplicación a las normas de tránsito vigentes; porque el derecho penal no puede ser tenido como prima o única ratio para la solución de los problemas de tránsito, ya que puede ser perfectamente perforado o permeable por las otras normas vigentes mencionadas; toda vez que el derecho penal es la última ratio, interviniendo solo cuando hayan fracasado los demás controles o normas vigentes, porque no es el único instrumento sancionatorio del ordenamiento jurídico; no toda lesión a un bien jurídico debe ser criminalizada por el derecho penal, porque para que este intervenga se debe tener en cuenta dos constantes; de una parte, que el bien jurídico tenga importancia relevante y de la otra, que la lesión al bien sea violenta y no es

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

el caso de las infracciones de tránsito; las cuales se encuentran reguladas en su respectiva normatividad vigente.

Podemos decir entonces que el derecho penal es considerado como una forma de control social formal de reacción, pero no el único, entonces ¿por qué pretender utilizarlo frente a todas las situaciones?, en este caso el Estado dejaría de ser de derecho y se volvería en Estado de policía, donde los ciudadanos estarían bajo la amenaza penal constante, cuando la intervención del derecho penal es mínima; debiendo ser la última ratio de la política social del Estado para la protección de los bienes jurídicos más importantes frente a los ataques más graves que puedan sufrir.

Por esta razón, hablamos de un principio de intervención mínima, en el cual el derecho penal interviene solo en aquellos casos que atentan contra las reglas mínimas de la convivencia social de manera grave, y cuando decimos que el Derecho Penal es la última ratio, nos referimos a que la intervención penal solo debe ser permitida en aquellos casos en los que el Estado ha agotado todas las posibilidades no penales para la prevención del reato, y pese a ello, persisten los conflictos.

Precisamente la definición del derecho penal mínimo como lo señala Sánchez (2001) debe ceñirse al fin de la reducción de la violencia social, o violencia del Estado, en la medida que esa intervención sea mínima, dando aplicación al principio de ultima ratio del derecho penal; porque es el último instrumento al que la sociedad recurre para proteger determinados bienes jurídicos, siempre y cuando no exista otras maneras de control menos dañinas.

Es importante comprender el alcance del principio de ultima ratio, cuya base es de carácter político, porque la decisión de intervenir es del legislativo y precisamente una de las

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

principales críticas que se le hace al derecho penal moderno es su carácter de prima ratio, en donde se observa una tendencia expansiva, recurriéndose de forma excesiva a los bienes jurídicos de peligro abstracto; notándose que ya no es posible hablar de ultima ratio sino de prima ratio, en donde se utiliza el derecho penal para prevenir ciertas conductas sin examinar siquiera si es eficiente y necesario su aplicación, dándose a todas luces una expansión del Derecho punitivo, donde se vislumbra un aumento en el intervencionismo penal, bien sea por la agravación de las penas o por ampliación del tenor de los tipos penales o la inclusión de nuevos reatos al código represor, en donde se nota una tendencia de huida al Derecho Penal, para criminalizar conductas de peligro abstracto, esto es comportamientos irresponsables en el tráfico vial (conducir en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias prohibidas, exceso de velocidad o en modo temerario), con lo que implicaría encontrar un sistema penal más congestionado, debilitado en el talento humano, logístico y técnico y no suficiente para atender la demanda de la creación del bien jurídico penal colectivo ( la seguridad vial) y el aumento de las penas para los existentes ( la vida y la integridad personal), siendo esto un fracaso total en materia penal.

Vemos como las sociedades modernas son complejas, y de riesgos, y estos determinan la creación de tipos penales, los cuales suponen adelantar la barrera punitiva a casos donde no puede apreciarse un víctima o esta se torna difusa “delitos de peligro abstracto”: lo anterior puede ser cierto, pero también se puede correr el riesgo que al adelantar dicha barrera se termine castigando conductas que pueden ser consideradas en otra materia, como es el caso del derecho administrativo y en forma concreta en nuestro país, la normatividad de tránsito.

Y es que el adelantamiento de la intervención penal al momento de que se genere un peligro (presunción de peligrosidad),<sup>49</sup> este debe ser concreto, y no abstracto; porque entonces no estaría justificada dicha intervención.

## **6.2. Bien Jurídico Colectivo**

A continuación, analizaremos, la intervención del Estado en materia de seguridad vial, cuyo fundamento constitucional está relacionado con la libertad de circulación o locomoción, natural de los ordenamientos de occidente.

En Colombia, en su artículo 24 de la carta magna, contempla que todos los connacionales tienen derecho a desplazarse libremente por el territorio nacional con las limitaciones establecidas en la normatividad. En efecto se trata de un derecho fundamental relacionado con la libertad individual y con otros derechos fundamentales de igual entidad, el cual tiene unos límites, y es precisamente la regulación del tránsito terrestre y en forma concreta, la conducción de rodantes y velocípedos, la cual indica una restricción al mencionado derecho.

A pesar de que es el legislativo el encargado de regular normas sobre el aspecto tratado, no es menos cierto que debe tener en cuenta los principios de necesidad, razonabilidad y proporcionalidad, como respuesta a fines constitucionales legítimos. (Sentencias C-017, C-018 de 2004 y C-981 2010).

Así las cosas, tratándose de la vida y la integridad personal el principio es el de “estructurar la regulación penal a partir de la tutela de los posibles bienes individuales vulnerados, no hace falta insistir en que la circulación vial puede comprometer la vida, la integridad personal y los bienes de las personas. (Carbonell, 2007, p.61)

---

<sup>49</sup> Artículo 11 del Código Penal. Antijuridicidad. Para que una conducta típica sea punible se requiere que lesione o ponga efectivamente en peligro, sin justa causa, el bien jurídicamente tutelado por la ley penal; ante esta exigencia, dicho adelantamiento de la barrera punitiva iría en contravía.

Por esta razón ese tipo de conductas preocupa a la población cuando se presentan muertes y lesiones personales en sucesos relacionados con el tráfico vial, lo que hace pensar la necesidad de criminalizar dichos comportamientos.

De hecho, en la exposición de motivos del proyecto de ley que culminó con la aprobación de la Ley 1326 del 2009, mencionaba la necesidad de modificar el ordenamiento penal, debido a los accidentes de tránsito y los daños ocasionados por estos, tanto a las personas como a los bienes. (Gaceta del Congreso, No. 339, 2007) Al igual que los proyectos de Ley que dieron lugar a la Ley 1696/13, por medio de la cual se modificó la Ley 599 de 2010 y 769 del 2002.

De igual manera sucedió con los demás proyectos de Ley archivados, con los cuales predicaban como sustento: “la gran cantidad de muertes y daños en la salud, por la integridad física y la vida de los asociados, a la insuficiencia de los medios extrapenales para evitar las muertes y las lesiones graves, a las agresiones a la vida y a la integridad personal, a la gravedad de las consecuencias, al gran número de muertes causadas, a las lesiones o puestas en peligro graves y permanentes de la vida o a la conveniencia de sancionar con mayor severidad la pérdida de vidas humanas”. (Proyectos de Ley 260 de 2008, 048 de 2008, 009 de 2008, 50 de 2008, 110 de 2010, 253 de 2011 y 206 de 2011.)

En igual sentido puede mencionarse del Código de Tránsito – Ley 769 de 2002-, cuya motivación fue la necesidad de prevenir las consecuencias para la vida, integridad personal y los bienes como consecuencia de los accidentes de tránsito, por esta razón la Corte Constitucional consideró esos motivos como fundamentales para la aprobación del mencionado código. (Gaceta del Congreso, No. 289 de 2000. P.18 y sentencias C-104 de 2004 y C-468 de 2011)

En realidad, si la alternativa del legislador es la de proteger la vida y la integridad personal, las conductas punibles deben ubicarse en el título destinado para tales comportamientos, cuando de conducción de rodantes y velocípedos se trata, en donde se  
[Escribir texto]

materializa la infracción al deber objetivo de cuidado, originándose una responsabilidad culposa para el autor del hecho. (Feijoo,2003). De igual manera, se podría pensar en la regulación en este título, respecto a la agravación de las penas cuando se presente supuestos imprudentes como la conducción en exceso de velocidad o bajo el influjo del licor.

Lo anterior, significa que si bien es cierto se tipifica comportamientos imprudentes (ante la violación al deber objetivo de cuidado, ingrediente que no procede en los delitos de peligro abstracto), los cuales traen consigo penas, estas son inferiores, cuando se trata de comportamientos dolosos; y es que la infracción a las normas de tránsito debe ser, una fuente de responsabilidad imprudente.

La segunda posición del legislativo, es incluir en el Código Penal la protección de un bien jurídico tutelado diferente de la vida y la integridad personal, como es la seguridad vial, y uno de los motivos por los cuales se expidió el Código de Tránsito, fue precisamente el de hacerle frente a la seguridad vial.<sup>50</sup>

Según esto, si la solución fuera el de proteger la seguridad vial, los comportamientos atentatorios de esta, estarían incluidos en un título nuevo destinado a la protección de dicha seguridad vial o en un capítulo dentro del título existente de seguridad pública, donde se sancionaría la creación de un riesgo, esto es, la conducción excediendo los límites de velocidad o bajo los efectos de sustancias embriagantes o psicotrópicas sin resultados, los cuales se castigarían en forma autónoma sin importar si afectan o no otros bienes jurídicos tutelados; estos riesgos que no pueden ser tolerables y aceptados con los cuales se evitaría la acusación de un daño en la vida o la integridad personal de terceros, justificaría la creación de los tipos de peligro abstracto.

---

<sup>50</sup> Gacetas del Congreso No. 289 (p.18) y 301 (p.20) de 2000 y sentencias C-355 de 2003, C-104 de 2004 y C-468 de 2011. Ante el elevado número de muertes y lesiones personales con motivo de accidentalidad vial superaba los asociados al llamado “orden público” (Cfr. Gaceta del Congreso, No. 289 de 2000.p.19).

Pero en gracia de discusión, si esta decisión legislativa tutelara bienes jurídicos colectivos, que satisfaga los requerimientos preventivos, iría en contravía de los principios del derecho penal, como el de intervención mínima o carácter subsidiario, fragmentario y de última ratio; lo que significa la anticipación de las barreras de protección ante un mero riesgo.

De hecho, si se opta por la criminalización de los delitos de seguridad vial, debe considerarse la ocurrencia de las consecuencias, muerte y/o lesiones personales, daños a bienes muebles, entre otros.

Precisamente en cuanto al tránsito vial, se le imputa al infractor la responsabilidad a título de culpa – homicidio y lesiones personales según el resultado (López,s.f.), cuyas penas principales son prisión y multa de conformidad con los artículos 109 y 120 de la legislación penal y si el infractor conduce vehículos automotores para la ocurrencia del hecho, será acreedor de la privación del derecho a conducirlos por un determinado tiempo.

Aunado con esto, al infractor es posible imputarle las circunstancias de agravación, si estaba bajo los efectos de bebidas embriagantes o psicotrópicas, o no tenía licencia de conducción o estaba suspendida, o transportaba pasajeros o carga pesada, niños o ancianos; estas últimas causales fueron introducidas con la Ley 1326 de 2009- se aprobó esta ley ante los accidentes de tránsito presentados en Colombia. (Gaceta del Congreso, No. 339, 2007)

Así las cosas, opinamos que la regulación en tránsito vial solo gira en torno a proteger la vida e integridad personal, como resultado del actuar del infractor conductor imprudente.

Ahora bien, ante la latente preocupación de la población por la ocurrencia de los accidentes de tránsito y la insatisfacción de la misma, al considerar que no existe un escarmiento ejemplar para el autor del hecho, ha logrado que algún sector de la Corte decida castigar al infractor vial como responsable a título de dolo eventual, examinado a la luz de la teoría de la

representación y no de la teoría del consentimiento<sup>51</sup>; lo que indica que si la Corte opto por ese criterio, entonces los resultados antijurídicos ocasionados por actividades peligrosas – conducción de rodantes bajo los efectos de sustancias embriagantes o psicotrópicas, en exceso de velocidad y el irrespeto por las normas de tránsito, serian imputados a título de dolo eventual; porque el infractor conocía y sabia el daño que podía llegar a ocasionar; decisiones que han sido tomadas por la Corte Suprema de Justicia sobre la materia. Comentario de Velásquez en (Velásquez, Wolffhugel, CH.)

Aún más, con esta línea surgieron unos proyectos de ley, donde pretendían hacer responsable por el delito de homicidio y lesiones personales dolosas, a quien lesionara estos dos bienes jurídicos tutelados bajo los efectos de sustancias embriagantes y psicotrópicas- proyecto de ley 206 de 2011 y 028 de 2012-; propuestas que no fueron aprobadas precisamente porque el dolo debe ser probado- artículo 22 del ordenamiento penal – y como consecuencia desvirtuar la presunción de inocencia y la distribución de la carga de la prueba y en los mencionados no era posible presumirse.

### **6.3. Administrativización del Derecho Penal, a propósito de los delitos de peligro Abstracto – Seguridad Vial-**

Teniendo en cuenta los proyectos de ley señalados con antelación, con los cuales se pretende criminalizar algunos comportamientos relacionados con la accidentalidad vial en nuestro país, es importante preguntarse si existe dentro del marco jurídico Colombiano regulación sancionatoria sobre dicho tema, y la respuesta es que existe la normatividad de transito – Ley 769

---

<sup>51</sup> “Hasta el año 2001 la legislación colombiana se mantuvo fiel a los postulados de la teoría del consentimiento, como estructura dogmática que busca explicar la frontera entre el dolo eventual y la culpa con representación. Pero en la Ley 599 de 200, tomó partido por la teoría de la representación, al definir el dolo eventual él (sic) los siguientes términos: “también será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar” (Cfr. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Proceso 32964, Sentencia de 25 de agosto de 2010).

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

de 2002- de carácter sancionatorio no penal, la cual solo es cuestión de aplicarla, pero se empeñan en afirmar que las infracciones de tránsito son de relevancia penal.

De ahí que, en los proyectos de ley enunciados con antelación, son enfáticos en señalar que el camino para controlar la seguridad vial, es la aplicación del derecho penal, cuando sabemos que, en el Código de Tránsito, existen comportamientos incluidos como la conducción bajo la influencia de sustancias alcohólicas y psicotrópicas y el exceso de velocidad, los cuales tienen su respectiva sanción, sin tener que recurrir al derecho penal.

La mencionada legislación, ha tenido varias modificaciones por las leyes 933 de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010, 1397 de 2010 y 1503 de 2011; con las cuales buscaban actualizar dicha normatividad vial y hacerle frente a la inseguridad vial con medidas preventivas, educativas y por ultimo sancionatorias en el actual Código Nacional de Tránsito y Transporte; para salvaguardar la vida, integridad personal y bienes asociados con dicho flagelo. (Sentencias C-355 de 2003, C-1090 de 2003, C-577 de 2006, C-144 de 2009, C-886 de 2010 y C-089 de 2011.)

Es por esta razón, que en dicha normatividad administrativa, se le impone a conductores, peatones, ciclistas y motociclistas unos deberes y prohibiciones, por cuanto su actividad genera un riesgo para la seguridad vial, debiendo respetar las señales y autoridades de tránsito, caso contrario, se hacen acreedores de las correspondientes sanciones, como amonestación, suspensión o cancelación de la licencia de conducción, la inmovilización del rodante, entre otras, con lo cual se garantiza el respeto por esta normatividad en poder de las autoridades de tránsito. (Artículo 3 del CNTT.)

Siguiendo con este tema, tenemos entonces que los delitos, implican la afectación de un bien jurídico- lesión o puesta en peligro-, en cambio el comportamiento administrativo, comporta la desobediencia de una norma y/o los deberes del ciudadano. (Cerezo Mir, 1995)

[Escribir texto]

En realidad, en el derecho penal su objeto son las conductas más graves- teniendo en cuenta los principios de ultima ratio, fragmentariedad, etc.- por sus consecuencias jurídicas (las penas); en cambio el derecho administrativo, se ocupa de comportamientos graves, cuya sanción no es una pena. La Corte Constitucional indica que la potestad administrativa sancionatoria, es un poder de sanción, ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aun a las mismas autoridades públicas, con el fin de conservar el orden público.<sup>52</sup>

Por lo dicho, en Alemania, como en Argentina fue utilizado como argumento legitimante de la arbitrariedad estatal, al punto que el derecho administrativo, como rama del derecho público que estudia el ejercicio de la función administrativa y la protección judicial existente contra ésta, parece actualmente regirse bajo la norma básica del “Estado todo lo puede”; según lo cual afirma Zaffaroni (1998), la apresurada producción legislativa en materia penal, dio lugar a leyes que combinaba sanciones de diversa naturaleza, entre ellas, penas, sin duda desdibujando los principios rectores del derecho penal.

Zaffaroni (1998) señala que estas uniones legislativas de sanciones restitutivas y reparadoras, de medidas y de penas, tiene su origen por distintos motivos, entre ellos a las necesidades políticas de impresionar a la opinión pública con una respuesta legislativa y calmar a la vez al constituyente primario; pero la realidad es que existe una tendencia en la mayoría de los países del mundo y Colombia no es la excepción, a la introducción de nuevos tipos penales, lo que se conoce en la doctrina como la “expansión del derecho penal”; ampliando el espectro de los espacios de riesgo jurídico penalmente relevantes y la relativización de los principios político criminales de garantía.

---

<sup>52</sup> Sentencia C030 del 2012.

Para hallar un significado a la administrativización del derecho penal debemos, pues, dirigir nuestra atención a estos cambios que trae consigo el fenómeno expansivo.

Pues bien, vimos ya como el derecho penal moderno ha sustituido el modelo tradicional de la lesión o peligro concreto de bienes jurídicos individuales, por otro con predominio del peligro abstracto e incluso presunto como contenido material de los tipos penales; ya que lo que se pena en los delitos de peligro abstracto es la desviación de reglas o del estándar de funcionamiento de los subsistemas sociales, la simple infracción del deber, la mera desobediencia a la norma. La solución de los problemas específicos de la sociedad de riesgos, de la protección de seguridad, es, en definitiva, el derecho de policía, el derecho administrativo sancionador, al que pertenecen en propiedad los tipos de peligro abstracto que, según su criterio, no deberían ser admitidos en el derecho penal.

El rechazo a los delitos de peligro abstracto es mayor cuando están referidos a bienes jurídicos universales o colectivos. Estos hechos debían ser monopolio del derecho administrativo. Su criminalización implicaría una administrativización del derecho penal, una usurpación por éste de funciones que corresponden al derecho administrativo.

En efecto, el derecho administrativo persigue la ordenación de la actividad de determinados sectores de la vida social, que se manifiesta en diferentes ámbitos y que afectan a la organización administrativa estatal. El derecho penal, en cambio, tiene como finalidad la protección de bienes jurídicos, castigando la lesión de los mismos o su puesta en peligro; sin embargo, en la actualidad ya no se limita a la protección de bienes jurídicos, sino que se encarga de velar por la correcta gestión de los riesgos generales, y esto es lo que se denomina “administrativización” del derecho penal. Los tipos penales castigarían comportamientos de peligro para modelos sectoriales de gestión para el buen orden del sector de actividad determinado, o bien la inobservancia de normas organizativas.

[Escribir texto]

Nuevamente nos encontraríamos aquí en el debate sobre si la inclusión como delito de esta clase de conductas en los ordenamientos penales, que antes ya estaban tipificadas en el derecho administrativo, se justifica por las modificaciones operadas, en este caso, en el orden económico y social; o si, por el contrario, aquello se opondría a los principios de ultima ratio e intervención mínima que inspiran al Derecho penal; para esto se debe hacer un análisis minucioso de la naturaleza del bien jurídico tutelado que se pretende proteger, la gravedad de la conducta lesiva y por ende la incapacidad manifiesta de la vía administrativa para hacerse cargo a dichos requerimientos.

Esta desnaturalización de los principios del derecho penal, encuentra su fundamentación en el mayor grado de protección que merece el bien jurídico tutelado, y en el hecho de que, para alcanzar un eficiente resguardo del mismo, se requiere establecer principios político-criminales más severos y estrictos que los postulados por el derecho penal.

Es por esta razón, que en la medida que se trate de ventilar cual sería la solución más acertada, lo que indicaría un concienzudo análisis sobre el destino que debe adoptar el derecho penal, donde se tendría que dar un auténtico debate dogmático, con nuevas propuestas, lo que interesaría, es tener muy claro que la modernidad del derecho penal es una realidad y ante esta, debemos estar preparados para hacerle frente a los diferentes desafíos que trae dicho fenómeno.

Lo anterior, para lograr un equilibrio entre las necesidades de intervención penal, ante el surgimiento de nuevas conductas antisociales, que afectan bienes jurídicos de importancia y la reglamentación garantística del debido proceso, asegurando el respeto por la dignidad humana y los derechos fundamentales.

Dicho equilibrio se hace aún más palpable cuando vemos que, en determinadas situaciones, el fenómeno expansivo del Derecho penal no sólo se traduce en una flexibilización de las reglas de imputación clásicas y de los principios político-criminales de garantía, sino que,  
[Escribir texto]

habida cuenta del apareamiento de nuevas formas de delincuencia, se ha ido creando un espacio de derecho penal de privación de la libertad con reglas de imputación y procesales relativizadas al máximo, nuevamente por aquella idea del riesgo que tiene presente el derecho penal moderno y que tiene que ver con que en las sociedades actuales, existe un serio aumento de la delincuencia, y con ello también el sentimiento de inseguridad de ciertos sectores.

Así las cosas, vemos como afirma Velandia (2013)

“Dentro de las políticas públicas de los países del mundo occidental una de las herramientas que ha adquirido protagonismo frente a otras medidas como mecanismo de intervención estatal para contrarrestar a la inseguridad vial es el derecho penal. En este sentido, son actuaciones frecuentes el aumento de penas para comportamientos en los que se acusan resultados lesivos (homicidios y lesiones) en el tráfico vial; así como la creación de tipos penales de peligro abstracto en los que se representan un peligro estadístico en la circulación, en lo que se conoce como administrativización del derecho penal. Esta Política ha sido objeto de censura no solo por su contribución en la erosión de los principios del derecho penal, sino también porque se duda sobre su capacidad en la mejora de la seguridad vial y, por ende, se le atribuye un carácter simbólico, como quiera que no se está buscando la solución o mejora real del conflicto social representado en la inseguridad vial, sino simplemente transmitir la idea de que el Estado esta efectivamente adoptando medidas para atacarla. De esta forma, lo que se percibe es que se está haciendo un uso político de la notoriedad social que la inseguridad vial ha adquirido, en virtud del excesivo cubrimiento noticiosos que se le da a este tipo de hechos, en especial cuando el alcohol está involucrado, pues sólo así, se pueden entender propuestas de reforma normativa que desconocen, de manera flagrante, la información existente en relación con este problema el conflicto social representado en la inseguridad vial”.

[Escribir texto]

En síntesis, a pesar de la cantidad de proyectos de ley presentados en su oportunidad, con el fin de sancionar los comportamientos relacionados con la inseguridad vial desde el derecho penal, la Ley 769 del 2002, contiene medidas suficientes, las cuales podrían contribuir en parte a la solución de la circulación vial, al contener disposiciones orientadas hacia la prevención de las infracciones de tránsito.

#### **6.4. Inseguridad Vial y otros medios para frenarla**

Como se explicó, en Colombia existen escasos estudios relacionados con los comportamientos y los resultados de riesgos, eventos, muertes y lesiones por accidentes de tránsito;

“El fenómeno de la inseguridad vial es una problemática de salud pública y de promoción de la salud, en la que deben trabajar todos los sectores y actores sociales, así como diversas disciplinas y medios de comunicación para informar, orientar y prevenir la accidentalidad y aumentar la seguridad vial”. (Aristizábal, Pico, Noreña 2011)

Entonces la inseguridad vial es todo aquello que implica daño o riesgo y supone la tendencia de accidentalidad vial (aspecto negativo); dando como resultado lesiones y muertes, por lo que cada año se presenta la muerte de 1.2 millones de personas y 50 millones de lesionados y en Colombia en promedio ocurren 90 accidentes diarios desde el año 2011; para lo cual se señala que:

“De acuerdo a estadísticas de la Policía Nacional el año 2013 marco un pico en la tendencia de los últimos años frente a accidentalidad vial; se presentaron 33.621 accidentes, aumentando en un 33% los casos con respecto al año anterior... Reflejado en las estadísticas de los últimos cuatro años, donde en promedio mueren por año 5.610 personas, el Instituto Nacional de Medicina Legal califico la accidentalidad vial como la

[Escribir texto]

segunda causa de muerte violenta en el país... Del 100% de los que mueren son hombres y 20% son mujeres, manteniendo la tendencia de mortalidad por género en los últimos 4 años. Es decir, que diariamente en promedio ocurren 90 accidentes, 16 de ellos son mortales, en los cuales mueren 13 hombres y 3 mujeres. Otro aspecto importante a analizar es la edad de las personas que fallecen en accidente en las vías. Desde el año 2011 al 2014, el rango de edad promedio esta entre los 20 a 25 años con 749 eventos, seguido por persona de 25 a 30 años con 694 eventos y de 30 a 35 años con 6094 eventos. Frente a los actores de las vías con mayor accidentalidad ocupan el primer lugar las motociclistas (38%) seguidos por los peatones (27%) tendencia que se mantiene constante en los años 2013 y 2014". (Salaprensa,2015)

En sentido similar podemos afirmar que las causas de esa inseguridad vial, son entre otras, fallas mecánicas, conducción bajo el efecto de alcohol y estupefacientes, la realización de maniobras imprudentes y la omisión de las señales de tránsito por parte de conductores inexpertos e irresponsables, desplazamiento en contravía o adelantamiento en curva de los mismos, conducción en exceso de velocidad, precaria salud física y mental de los conductores y/o de los peatones, la no utilización de puentes peatonales o transitar por lugares prohibidos de peatones, por lo que "Hay conductas que en la vía aumentan el riesgo de tener accidentes como la embriaguez, la alta velocidad, la falta de respeto por las normas de tránsito y por la autoridad". (Sala prensa 2015)

Colorario con lo anterior, el Gobierno de Colombia define como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial, la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV para los años 2013-2021. En ese sentido, el Plan orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el

[Escribir texto]

objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales a nivel nacional, para lo que se debe tener en cuenta que:

“según la organización Mundial de la Salud los accidentes de tránsito son declarados un problema de salud pública, cada vez que se conduce un vehículo se deben tener en cuenta todas las condiciones de seguridad y la calidad de conductores que vamos a ser en la vía. Renán Alfonso Rojas, Presidente del Consejo Colombiano de seguridad (CCS) hace un llamado al gobierno para tomar medidas efectivas que pongan freno a los altos índices de mortalidad en material vial... Es necesario fortalecer la cultura de la seguridad tanto en las organizaciones como en la comunidad, los graves eventos presentados en materia vial en los últimos años deben servir de reflexión acerca del grado efectivo de compromiso con los sistemas de gestión de los riesgos y con las decisiones fundamentalmente relacionadas con la prevención y la efectiva protección frente a posibles eventos que generan lamentables sucesos (...). Se ha hablado mucho sobre el tema en el país y no se han concretado aún medidas efectivas que reduzcan los accidentes de tránsito que están generando lesiones y muertes en muchos colombianos (...) se hace un llamado al gobierno para fortalecer el compromiso del país con la década mundial de la ley vial y, en la práctica, ser congruentes con los propósitos de este compromiso”. (Sala prensa 2015)

Empero, la Seguridad vial debe ser un objetivo permanente de la gestión de tránsito en las vías públicas, que aglutina todo un conjunto de acciones y tecnologías, destinadas a disminuir los riesgos de accidentes, minimizar las tasas de accidentalidad y sus consecuencias; pero vemos como el Estado Colombiano no interviene de la forma que debería hacerlo, por cuanto no asume la seguridad vial como política de Estado, a pesar de contar con la Ley 1503/11: “por la cual se

promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía” y el Decreto 2851/13, el cual reglamento los artículos 4, 7, 9 y 10:

“por medio de la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, establecieron como obligatoria en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media académica, la enseñanza en educación vial de manera sistemática y señaló que el Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, y con apoyo de la Corporación Fondo de Prevención Vial, deberá orientar y apoyar el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles, desarrollando los programas marco para la implementación de la misma” .

No se conoce hasta la fecha la implementación de dicha ley y el decreto reglamentario de la misma, como tampoco los controles eficientes y eficaces del tránsito terrestre, pero lo que no hace el Estado no nos exime de lo que puede hacer cada uno de los ciudadanos, porque desde nuestro rol debemos educarnos y culturizarnos para frenar los efectos de esta enfermedad social y cultural que estamos; es por esta razón que:

“El CCS reitera el llamado a la ciudadanía para que siga siendo corresponsable con el cuidado y respeto de la vida de todas las personas en el sistema vial. De esta manera, se plantean algunas medidas útiles para prevenir lesiones y muertes en las vías”. (Medicina forense,s.f.)

En efecto, se puede decir que la seguridad vial es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados. (Ley 1702/ 2013).

Como ya se expuso, la seguridad vial es un reto que surge a medida que los países mejoran su ingreso e incrementan su motorización. Con mayor cantidad de carros y motos en el

[Escribir texto]

mundo, la seguridad vial se ha vuelto una prioridad en un entorno que exige armonizar el acelerado progreso con la protección permanente de la vida; vemos como

“El Fondo de Prevención Vial, creado mediante la Ley 100 de 1993 y en operación desde 1995, está enfocado en proteger la vida de los actores de la vía a través de un trabajo integral en prevención, monitoreando, analizando y entendiendo la siniestralidad vial en Colombia a partir del sistema compuesto por la infraestructura, equipos y vehículos, comportamiento humano e institucionalidad”. (Corporación fondo de prevención vial, s.f.)

De esta forma, la seguridad vial desde la perspectiva de infraestructura exige reconocer que sin importar cuánto aprendan los seres humanos siempre tenderán a equivocarse y un error no les debe costar la vida. Por ello, resulta imprescindible que la infraestructura contribuya con la protección de las personas, la disminución de riesgos, la mitigación de los efectos en caso de ocurrencia de un choque y la reducción de la cantidad de energía que recibe una persona.

Entonces, a través de la cifras sobre incidentes viales, proporcionadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), el Ministerio de Transporte en su Registro Nacional de Accidentes de Tránsito y los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito, entre otras fuentes, la Corporación Fondo de Prevención Vial compila y analiza la información sobre seguridad vial en Colombia, para ofrecer una perspectiva sobre la problemática, sus causas, su naturaleza y su evolución en el tiempo, y proponer de esta manera correctivos y soluciones que mitiguen los impactos de la mayor motorización.

Los objetivos de las medidas sobre la infraestructura vial incluyen aspectos relativos a la implementación de estándares de seguridad en los proyectos de infraestructura, con la creación de protocolos y mecanismos de fiscalización y control; la identificación de lugares que concentran los mayores niveles de siniestralidad y su intervención con medidas correctivas; la elaboración y actualización de la normativa para mejorar la seguridad de la infraestructura incluyendo en ella

[Escribir texto]

elementos de seguridad; la conservación y acondicionamiento de la infraestructura existente; aspectos que presentan una competencia directa, en este caso para entidades del sector infraestructura a nivel nacional, como son el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura.

En sentido similar, se debe tener en cuenta que:

“El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP), es una entidad sin ánimo de lucro con sede en Inglaterra. El IRAP, en desarrollo de su objeto, elaboró una metodología de evaluación de las carreteras, teniendo en cuenta los diversos riesgos de los distintos usuarios para registrar datos que generen propuestas de solución a riesgos en tramos de vía uniformes, información que se obtiene a través de tecnología de punta con equipos de alto rendimiento y con la utilización de un software especializado”.

(Corporación fondo de prevención vial , s.f.)

Con la “Resolución 1283 del 30 de marzo de 2012 se crea el Comité de Seguimiento y Evaluación de la implementación del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en Colombia (Proyecto IRAP – Colombia), en virtud del Convenio de Cooperación y Asistencia Técnica, suscrito por la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial y el International Road Assessment Programme (IRAP)”.

De hecho, el INVÍAS tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte;

“Actualmente la entidad tiene a su cargo de la red vial nacional no concesionada, que a julio de 2012 posee una longitud de 11.673,41 km de vías, dicha red está conformada por 7 troncales, que recorren el país de Norte a Sur, y de las 8 transversales que unen a dichas

[Escribir texto]

troncales en su tránsito Oriente - Occidente; tales como la troncal de la magdalena y la ruta del sol entre otras”. (Contraloría, s.f.)

De esta forma el marco normativo referente a la seguridad vial en Colombia es amplio, variado y de gran complejidad, lo cual genera limitaciones en su aplicación por parte de las autoridades competentes, a quienes se les facilitaría su gestión si tuvieran un marco de disposiciones integral, claro y efectivo, frente al ejercicio de las diferentes competencias y a las condiciones regulatorias, de cada uno de los aspectos de la seguridad vial.

El Gobierno de Colombia ha aprobado dos planes de seguridad vial: el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004 - 2009 y Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, que es el vigente y fue adoptado mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte. Este último define cinco líneas estratégicas como pilares: aspectos institucionales, comportamiento humano, vehículos seguros y equipos de transporte, infraestructura vial, y atención y rehabilitación de víctimas.

De otro lado, en el marco de la proclamación del «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» 2010-2020, Colombia, por primera vez incluyó en su Plan Nacional Cuatrienal de Desarrollo (Ley 1450 de 2011) la Seguridad Vial como tema prioritario de Política Pública, que debe trascender de una Política de Gobierno a una Política de Estado, planteándose la necesidad de evaluar la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Ahora bien, las lesiones y muertes causadas por las infracciones de tránsito, constituyen un problema de salud pública, que se repiten cada año y a pesar de los muertos, lesionados y el costo económico, la sensibilidad de las autoridades y del público en general solo se manifiesta en los momentos en que se produce una racha de accidentes, que es percibida por todos como fuera de lo normal y es en este momento que se toma partido por parte de los congresistas para

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

proponer proyectos de ley, con los cuales pretenden criminalizar la seguridad vial, muy a pesar de no contar con datos reales, sobre cuántos rodantes circulan o cuántas personas tienen licencia de conducción o cuántos desplazamientos se realizan en la red vial del país, para establecer con meridiana certeza si la inseguridad vial ha empeorado o mejorado.

Por lo anterior es relevante tener en cuenta la información y noticias frente a la accidentalidad en Colombia, como la siguiente:

“Un dato del Ministerio de Transporte indica que aproximadamente 5.600 personas mueren en el país debido a estos accidentes y que es en la actualidad la principal causa de muerte de los niños entre 5 y 12 años. Fallas mecánicas, imprudencia y conductores embriagados son algunas de las causas de estos siniestros. Tres menores de edad fallecieron en accidente de tránsito en Ibagué. (El tiempo, 2015). Hombre que provoco accidente de tránsito quedo en libertad provisional. (El tiempo, 2015).

Por esta razón, los congresistas ven en este problema social la oportunidad de contar con seguidores y convertir esta situación en votos para sus diferentes campañas políticas, promulgando proyectos de ley para criminalizar las infracciones de tránsito, con cifras y estadísticas apartadas de la realidad, con los cuales pretenden demostrar una supuesta situación de descontrol en el número de víctimas por accidentes de tránsito y para lo cual han presentado diferentes proyectos de ley, los cuales no han prosperado, precisamente porque desconocen los principios constitucionales que inspiran el derecho penal en un Estado Social y Democrático de Derecho, sin una verdadera política criminal coherente, con un sistema penal congestionado y carente de recurso humano y logístico.

[Escribir texto]

De todas maneras para lograr ese sistema de seguridad e iniciativa vial, el Estado debe propender por un buen diseño del transporte público y particular, con una red vial sostenible y segura, tanto para automotores, como para velocípedos y peatones, en donde los usuarios sepan plenamente el comportamiento y manejo en las vías y carreteras del país; los cuales deben estar habilitados para conducir, mantener un respeto por los límites de velocidad, mínimos niveles de atención, respeto por las señales de tránsito, cero consumo de alcohol y de sustancias sicotrópicas o estupefacientes, etc. para evitar accidentes de tránsito. (OMS, 2004)

Con todo lo anterior, podemos decir que en nuestro país como lo afirma Velandia (2013), no se cuenta con una información veraz y oportuna, para emitir un juicio moderado y ecuánime sobre si la inseguridad vial ha mermado, aumentado o simplemente se han mantenido las cifras y en consecuencia las valoraciones emitidas del tema no pueden ser tenidas en cuenta como lógicas, porque a pesar de que se han presentado propuestas legislativas para criminalizar las infracciones viales bajo el argumento que la seguridad vial ha empeorado, dicho soporte se encuentra apartado de la realidad por cuanto son cifras irreales, pretendiendo a través del derecho penal solucionar dicho flagelo; porque es el sentir de los medios de comunicación y de algunos congresistas, quienes a todas luces pretenden penalizar las infracciones de tránsito, cuando la cuestión es de conciencia ciudadana y de aplicar las normas de tránsito vigentes, teniendo en cuenta los ajustes sobre arreglo de malla vial, sensores de velocidad en las carreteras y demás mecanismos de seguridad en el tráfico de automotores y velocípedos.

De ahí que las propuestas legislativas archivadas se basan en la suma de los fallecimientos y lesionados entre los años 2002-2013, casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito. Esta accidentalidad vial en Colombia se ha convertido en la segunda causa de muerte violenta en el país según el (Instituto de Medicina Legal y Ciencias

[Escribir texto]

Forenses, Fondo de Prevención Vial) y la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos, menores de 30 años (Sala prensa, s.f.).

y a nivel mundial, de acuerdo a (Medicina Legal, 2010) de 1.2 millones de personas fallecen por esta causa y alrededor de 50 millones quedan lesionados; razón por la cual a nivel mundial se ha declarado el periodo del 2011 al 2020 como la década de la seguridad vial, en la cual se impulsarán acciones que permitan en los países la disminución de un 50% en las muertes por accidentes de tránsito.

Es de destacar como se ha dicho, que Colombia se comprometió con la reducción de la accidentalidad vial incrementando acciones en el periodo del 2011 al 2020 para apoyar el desarrollo de estrategias que permitan salvar vidas en las carreteras. Para lo que se han unido instituciones públicas, privadas y de la sociedad civil como los Ministerios de Transporte, Protección Social y Educación Nacional, las Alcaldías de las principales ciudades, a través de sus Secretarías de Movilidad, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Liga Contra la Violencia Vial y la Corporación Fondo de Prevención Vial, para llevar a efecto tal situación.

Tenemos entonces que para el año 2012, según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se presentaron 45.592 accidentes de tránsito, de los cuales resultaron lesionados 39.440 personas y 6.152 muertos; lo que nos indica que se presentó un aumento de 6.2% de muertes por accidente de tránsito con respecto al 2011, y una reducción en el número de lesionados del 3.3%.

El mencionado análisis nos arroja el aumento de víctimas mortales en 1,1% respecto al año 2012 y un aumento de 13,42% con relación a los presentados en el año 2004; es de señalar

que las muertes por accidentes de tránsito en el 2013 es el más alto de los últimos 10 años, pero respecto al 2014 ha disminuido.

En cuanto a lesiones no fatales el incremento fue del 6,04% respecto al 2012 y en la última década se presentó un aumento del 16,45%. Continuando con las cifras reportadas del año 2013, tenemos según el informe Forenses que “durante ese año se presentaron 14.294 casos de homicidios, 6.219 muertes en accidentes de tránsito, 2.643 accidentales, 1.810 suicidios y 1.657 muertes indeterminadas. En total, 26.623 muertes violentas, 1.873 menos que en 2012.”

De igual manera revisando con mayor detalle los casos del 2013, se pudo evidenciar que el homicidio continuó ocupando el primer lugar de causa de muerte violenta con un total de 14.294 fallecidos, lo que representó el 30.33% de los casos, mientras que los choques de tráfico, en segundo lugar, ocasionando un total de 6.219 víctimas mortales, significando un 13,20%. Por su parte, el tercer lugar correspondió a las muertes accidentales que produjeron 2.643 muertos, lo que representó el 5.61%. La cuarta causa fue el suicidio, con 1.810 decesos, lo que representó el 3.84%. El último lugar fue ocupado por causa indeterminada, con un total de 1.657 decesos, lo que es igual al 3.52%. Ahora en relación con la mortalidad derivada de choques de tráfico, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2016) señaló que;

“en el año 2013... fue informado de 48.042 casos atendidos por accidentes de transporte; el 12,94% pertenece a lesiones fatales para un total de 6.219 personas fallecidas, el restante 87.06% corresponde a lesiones no fatales para un total de 41.823 personas lesionadas. El análisis de resultados evidencia el aumento de víctimas mortales en 1.09% con respecto a las cifras consolidadas de 2012 y un aumento de 13.42% en la última década; cabe mencionar que el número de víctimas mortales por accidentes de transporte para el 2013 es el más alto de los últimos diez años”.

Así mismo se puede evidenciar en el informe Forensis, que, en las lesiones no fatales, la violencia interpersonal ocupó el primer lugar con 158.798 lesionados; el segundo lugar lo ocupó la violencia intrafamiliar con 68.230 lesionados. Por su parte, el tercer lugar correspondió a las lesiones por accidentes de tránsito, que produjo 41.823 lesionados. La cuarta causa fue exámenes medico legales por presunto delito sexual, con 20.739 casos y el último lugar fue ocupado por lesiones accidentales, con un total de 12.894 lesionados.

En la publicación Forensis (2013) se confirma esta tendencia en el año 2012, donde se observa un aumento relativo de la tasa a 13.21 representando un total de 6.136 personas fallecidas por esta causa en dicho año. Vale la pena indicar que, desde hace una década, Colombia no superaba los 6.000 fallecidos en accidentes de tránsito, sin embargo, no se debe descartar la importancia que se le debe poner al tema en pro de la seguridad vial en el territorio nacional.

Paso seguido tomaremos las cifras para el año 2014, entre los meses de enero a noviembre donde hubo menos accidentes de tránsito y lesionados, falleciendo 534 personas, de los cuales 126 fueron motociclistas en un 34%, 66 pasajeros en un 25% y 54 ciclistas en un 17%; presentándose 31.050 accidentes de tránsito y 13.921 lesionados menos que los años anteriores es decir el 1% menos accidentes y 5% menos lesionados que en el año 2013, siendo la primera causa el homicidio por arma de fuego, mientras que los accidentes de tránsito ocuparon el segundo lugar; siendo Bogotá, la segunda ciudad del país con menor tasa de mortalidad en la vía por cada 100.000 habitantes.

Tenemos entonces que, “Las muertes derivadas de los accidentes de tránsito, se constituyen, desde hace varios años en Colombia, como una de las principales causas de muertes no orgánicas o biológicas; en efecto, en el año 2002 las muertes por accidente de tránsito representaban el 15% del total de muertes violentas, superada solamente por los homicidios que

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

en dicho año representaban el 71% de muertes no orgánicas o biológicas” (Medicina legal y Forensis, s.f.)

Lo anterior nos indica que es una problemática social de más de una década y no una situación actual o novedosa, en la cual se han presentado aumentos y disminuciones en el número de heridos y muertos en accidentes de tránsito, sin embargo la sociedad ha pretendido que una forma de controlar dicho flagelo es utilizando el derecho penal como mecanismo de intervención estatal para controlar la inseguridad vial, contrario al deber ser de la legislación penal en un Estado Social, Democrático y Derecho como Colombia, desconociendo los principios de intervención mínima o el carácter subsidiario, fragmentario y de ultima ratio.

Se pretende con lo anterior, ampliar injustificadamente el ámbito de acción del derecho represor, contraviniendo los principios de una democracia como la nuestra, debiéndose aplicar con rigurosidad las leyes vigentes administrativas en el campo de la inseguridad vial; ya que el número de muertos y heridos por si solos no son elementos suficientes para indicar que la inseguridad vial haya empeorado o mejorado, porque vemos que dicha información carece de datos relevantes, tales como la de un registro oficial confiable de los rodantes que circulan por el país, el número de personas poseedoras de licencia de conducción y datos sobre los desplazamientos en la malla vial.

Puede entonces decirse que si se contara con esta información podríamos afirmar sin vacilaciones que dichas valoraciones son razonables y servirían para tener en cuenta si es o no necesario cualquier otra herramienta normativa penal o de otra rama del derecho, pero mientras tanto no es necesario recurrir al derecho penal para contrarrestar dicha situación social, porque lo que se debe hacer es aplicar e implementar medidas tecnológicas e inteligentes en los rodantes y vías, para minimizar los resultados de pérdidas humanas y lesionados, sin dejar de lado que

[Escribir texto]

mientras la conducción sea realizada por seres humanos, el error estará ahí, y en consecuencia los accidentes de tránsito seguirán presentándose y con ellos los muertos y lesionados.

Esta tendencia se ha mantenido durante los últimos años, la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito, un porcentaje todavía aún mayor que el del año 2002 y

“De ello dan cuenta, también, las estadísticas también del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del año 2013 en que las mortalidades a consecuencia de la siniestralidad en el tránsito, se mantienen en segundo lugar entre las causas de muertes violentas o no orgánicas, solamente superadas por los homicidios, pero ahora en un porcentaje superior al que representaban en el año 2002, con un 20% de fatalidades”.

Respecto de los lesionados en accidentes de tránsito, durante la última década se observa cierta oscilación en las estadísticas, ya que si bien en el año 2013, producto de los accidentes de tránsito se registraron 41.823 personas lesionadas, esta cifra, en el año 2006, fue de 34.889 personas lesionadas y en el año 2008 fue de 45.846 personas lesionadas y para el año 2014 fue de 13.921 lesionados; esto nos indica que no ha empeorado en las lesiones no fatales como lo quieren hacer ver algunos legisladores en sus proyectos de ley cuyo animo es la criminalización de las infracciones de tránsito, como método de represión y control social, con el único fin de reflejar que el Estado está adoptando medidas para atacar la inseguridad vial, alternativa que no debe llevarse a efecto, por las explicaciones que más adelante se expondrán.

En el análisis estadístico que se desarrolla en éste Plan Nacional de Seguridad Vial para Colombia, resulta de gran importancia, el establecer de acuerdo a las cifras oficiales, cuáles son los sectores geográficos en donde se concentran la mayor cantidad de fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito y sabemos que existen algunas ciudades como departamentos los cuales presentan mayor siniestralidad.

[Escribir texto]

De acuerdo a la organización político administrativa del país, tienen especial relevancia las entidades territoriales, por ello también hay que recordar que ciertas funciones de regulación del tránsito y del transporte se encuentran descentralizadas. Según el análisis presentado en el Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional. Colombia (2013) del Ministerio de Transporte, la Corporación Fondo de Prevención Vial y de la Universidad de Los Andes, los entes territoriales que concentran un mayor porcentaje de fallecidos por accidentes de tránsito son el de Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca; por lo cual en ellas “se concentran el 65% de las muertes derivadas de accidentes de tránsito, estadística indispensable para el planeamiento de las acciones a desarrollar e implementar focalizándolas en esos territorios geográficos para obtener mejoras en la seguridad vial del país”. (Organización Iadb, s.f.)

Luego del análisis de datos y estadísticas realizadas, se incorporan como parte integrante del presente Plan, las conclusiones y recomendaciones contenidas en el Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional. Colombia (2013) que ha sido fundamental para establecer un contexto y una situación clara, tanto de la siniestralidad vial como de los lesionados y fallecidos que de ella se derivan, especialmente en el año 2013; en donde “Las motocicletas siguen siendo una de las prioridades en términos de seguridad vial. El mayor número de muertes en accidentes de tránsito en 2013 corresponde a motociclistas. Un porcentaje significativo de las muertes de estos se genera por choques contra objetos físicos o caídas; como responsables de los atropellos que causan la muerte a peatones”.

También se hace importante reconocer que una de las poblaciones más vulnerables en Colombia, en lo relacionado con los accidentes de tránsito es la de adultos mayores, dado que:

“A pesar de no representar un número tan importante en el total de la población, sí suman un alto número de muertes anuales, especialmente en su condición de peatones.

[Escribir texto]

Considerando esta situación, es fundamental revisar que las medidas que se plantean para mejorar la seguridad de estos últimos considere las limitaciones de movilidad, accesibilidad, y otras físicas que tienen los adultos mayores.” (Organización Iadb, s.f.)

Aunado con lo anterior, tenemos que el transporte de carga incide de manera importante en los accidentes mortales (16%), a pesar de no ser más que un 4% del total del parque automotor, siendo que el 60% de los accidentes mortales se dan en carretera y en horas de la madrugada.

Según esto, esta actividad se da dentro de un marco empresarial regulado por el Estado, es procedente reforzar las obligaciones, procesos y controles para mejorar la calidad de los procedimientos que garantizan una adecuada seguridad en dicho medio de transporte. Es necesario evaluar las condiciones de trabajo de los conductores, los niveles de fatiga que pueden generar y la calidad de los procedimientos de mantenimiento de los rodantes, entre otros factores a tener en cuenta.

En términos de mejoramiento de la eficiencia de las intervenciones de la Autoridad, el hecho de que se presenten mayores probabilidades de accidentes graves en algunos periodos del día, en algunos días específicos, se realizan operativos mucho más ambiciosos por parte de la Policía de Tránsito y Transporte, donde se instala sensores de velocidad y detección electrónica para controlar los excesos de velocidad e infracciones de tránsito, con el ánimo de prevenir muertos y lesionados.

Sin embargo, para la determinación de metas realistas en términos de seguridad vial, es necesario comprender cuáles son las variables que han venido influyendo en el número de accidentes, pudiéndose pensar que puede ser el crecimiento del parque automotor, ya que:

[Escribir texto]

“los vehículos nuevos vendidos en el 2014 fueron de 328.526 unidades, significo un crecimiento del 10.8% frente a lo registrado en el 2013; según el Comité Automotor Colombiano, integrado por Fenalco, Andi y Econometría; la máxima cifra alcanzada en la historia del país, al superar los del 2011 y 2013”. (El Espectador)

De igual manera, no se puede desconocer el parque de los velocípedos, donde se presenta un crecimiento de la movilidad asociado al crecimiento económico, el crecimiento de nuevos e inexpertos conductores, son variables que tienden posiblemente a incrementar el número accidentes. Siendo así, los recursos y la prioridad dada a la seguridad vial, las cuales deben aumentar para alcanzar las metas exigentes que se ha fijado el país; sin desconocer que la sola actividad automovilista por si sola es riesgosa. (Plan Nacional De Seguridad Vial Colombia 2011 -2016, 2011)

Como ya se expuso, esa inseguridad vial se presenta por diferentes factores, entre otros, por la falta de autoprotección, el mal comportamiento de los conductores y peatones en las vías, irrespeto por la autoridad y de la ley, lo que necesariamente nos indica que se debe hacer un cambio de actitud de los mismos, y lograr el acatamiento de las normas de tránsito y en el caso de las autoridades de tránsito aplicar la normatividad administrativa con rigurosidad.

Por lo anterior, según la última encuesta de percepción ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos, tan solo el 8% de las personas consideran que si cometen una infracción de tránsito podrán ser sancionadas, al resto no les preocupa y es precisamente porque el Estado no es serio cuando de imposición de gravámenes o multas se trata; dando lugar a que los infractores no paguen nada y se burlen una vez más del sistema vial, reflejándose una cuestión de cultura ciudadana, la cual también hay que colocar atención y tomar las medidas correspondientes para ejercer un control social de dichos comportamientos.

[Escribir texto]

Así las cosas, lo pertinente es aplicar la normatividad de tránsito y hacer uso de los dispositivos electrónicos y tecnológicos instalados en algunas de las vías del país, junto con los mecanismos de prevención de accidentes de tránsito para controlar la inseguridad vial, pero nunca pretender aplicar el derecho penal para este tipo de comportamientos generadores de un peligro apenas abstracto, ya que sería un desacierto.

Pues si bien es cierto, nuestros políticos de turno consideran que el único camino para la solución de este flagelo es criminalizar, vemos que no es así, y que su pretensión es ganar votos y simpatizantes ante el afán desmesurado de presentar proyectos de ley para criminalizar las infracciones de tránsito y de hecho habían varias propuestas legislativas en forma concreta sobre la conducción en estado de embriaguez o el exceso de velocidad en la malla vial, y solo dos de esas fueron aprobadas y convertidas en la Ley 1326 de 2009, con la cual se modificó el artículo 110 del Código Penal en lo atinente a las circunstancias de agravación punitiva del homicidio culposo y la Ley 1696 de 2013, con la cual se modificó el numeral 6 del artículo 110 del Código Penal y el párrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, artículo modificado por el artículo 7° de la Ley 1383 de 2010.

Sumado a lo anterior, tenemos que para dimensionar la problemática social, y entender de fondo la importancia de la reforma planteada, era necesario revisar los proyectos de ley en donde algunos congresistas afirmaban que la inseguridad vial estaba en aumento, por las estadísticas reportadas por Medicina Legal y Ciencias Forenses, entre ellos Roy Barrera y Gloria Estela Díaz Ortiz, los cuales consideran que las infracciones de tránsito se deben penalizar; en tanto se pronuncian respecto al proyecto de Ley 28 de 2012 de la Cámara de Representantes, Así:

“Las cifras revelan una marcada tendencia de algunos ciudadanos a conducir sus vehículos en estado de embriaguez, así como a irrespetar en general las normas de

[Escribir texto]

tránsito; conductas que han contribuido a incrementar las cifras por homicidio en Colombia, según lo señala el Instituto de Medicina Legal el Boletín Estadístico Mensual de diciembre de 2011(...) Dentro de las principales causas de los siniestros de tránsito atribuibles al conductor del vehículo siempre está la de embriaguez.”

Ahora respecto del proyecto de Ley 80 del 2012 del Senado de la República, sostuvo, en su exposición de motivos:

“Numerosos estudios de asociaciones, fundaciones, federaciones y agremiaciones, tales como la Federación de Aseguradores Colombianos FASECOLDA, han reflejado la gran preocupación que les asiste por las numerosas muertes producidas en accidentes de tránsito, y en tal medida por aquellas ocasionadas bajo el influjo de bebidas embriagantes (...).”

Sin embargo cuando se analizan las estadísticas de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se establece que la principal causa de muerte y lesiones en accidentes de tránsito, fue por el desacato de las señales de tránsito, la segunda por exceso de velocidad, la tercera por fallas mecánicas, la cuarta por estado de embriaguez, la quinta malas condiciones de las vías, la sexta malas condiciones ambientales, la séptima falta de mantenimiento mecánico, la octava violación de otras normas de tránsito, novena violación de normas de tránsito por parte de los peatones y décima conducir en contravía.

Esto denota que la conducción en estado de embriaguez no es la principal causa de los accidentes de tránsito, existiendo otras más importantes o de mayor relevancia como el desacato de las señales de tránsito que da como resultado también lesionados y muertos, pero este tema lamentablemente no se escapa a la creencia errada de que la inclusión de nuevos delitos o el

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

endurecimiento de las penas en los existentes ( homicidio y lesiones personales culposas), como resultado de la acción efectuada por un conductor en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicotrópicas, constituyen la única forma de penalizar dichos comportamientos ante el populismo punitivo, cuando lo que se debe fundamentarse es una política criminal seria y meditada y no “legislar por legislar” con el único ánimo de crear en el constituyente primario la sensación de que el Estado ha tomado partido de la situación y va a contrarrestar dicho flagelo, cuando la realidad es que existe dichas infracciones contempladas en el ordenamiento administrativo las cuales solo deben ser aplicarlas.

Y es por todo lo anterior, que puedo afirmar sin vacilaciones que el derecho penal solo debe intervenir en los casos más graves de ataques a intereses sociales fundamentales, cuando los bienes jurídicos necesitados de protección pueden serlo por mecanismos menos lesivos al ciudadano, debiéndose acudir a estos.

De ahí que se hayan propuesto sustitutivos penales, sanciones no punitivas civiles y administrativas; ya que el derecho penal no tiene el carácter preventivo de los accidentes de tránsito y en cambio el derecho administrativo si tiene dicho carácter y es que pretender solucionar este conflicto social con el derecho penal, es pensar que los demás mecanismos son ineficaces y sería necesario su intervención, obviamente vulnerando algunos principios del derecho punitivo, tales como la intervención mínima o el carácter subsidiario, fragmentario y de ultima ratio, sancionando infracciones viales contenidas en el Código Nacional de Tránsito y Transporte.

De tal manera que todos los proyectos de ley presentados por los diferentes ponentes, se ocupaban de una situación social actual y latente, pero estos no respondían a una línea de acción política criminal coherente, ya que pretendían, crear nuevas conductas punibles ya existentes en

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

la legislación administrativa, como conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas, exceso de velocidad, entre otras, en un Título nuevo del Código Penal, a parte del Título dedicado a la vida e integridad personal; así mismo, pretendían endurecer las penas para los delitos de homicidio y lesiones personales culposas, incluyendo causales de agravación para estos, cuando se trataba de la conducción bajo el influjo de bebidas embriagantes o sustancias psicotrópicas, exceso de velocidad y por ultimo endurecer los beneficios a los infractores de tránsito, como la negación de la detención domiciliaria o suspensión de la condena de ejecución condicional.

También se pretendía considerar doloso el homicidio y las lesiones personales en accidentes de tránsito; reformas que solo denotaba un desconocimiento total de los principios fundamentales del Derecho Penal en un Estado Social y Democrático de Derecho, donde tan solo de esa gama de proposiciones, el Proyecto de Ley 017 de Cámara de 2007 se convirtió en la Ley 1326 de 2009, con la cual se modificó el artículo 110 del Código Penal, en lo correspondiente a la introducción de tres causales de agravación y los proyectos de Ley 90,117,47 y 16 de 2013, se convirtieron en la Ley 1696 de 2013, con la cual se dictaron disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; de resto los demás proyectos fueron archivados.

## **Conclusiones**

1.- La inseguridad vial es un tema de preocupación mundial y nuestro país no es la excepción, si tenemos en cuenta que como consecuencia de dicho flagelo se presentan pérdidas humanas y económicas, lesionados, menores desprotegidos y daños psicológicos en familiares y víctimas. Sin embargo, tales resultados no son novedosos pues el fenómeno de los choques de tráfico se ha presentado desde que inicio el uso del automóvil y consigo la afectación de la población. Por esta razón, fue necesario una política de seguridad vial estatal que apuntara a la disminución de los accidentes de tránsito, bajo la idea central de que mientras el ser humano esté a cargo de la conducción, aquellos seguirán presentándose por ser el error un aspecto inherente a este.

No se trata de pretender que no ocurran los choques de tráfico, lo que se estima imposible por ser una actividad realizada por el hombre, sino de buscar disminuir su ocurrencia con el menor número de muertos y heridos posibles, aplicando la normatividad vigente en la materia.

2.-En realidad, no existe en nuestro país un sistema confiable que indique con meridiana certeza, cuántos rodantes circulan por las vías y carreteras colombianas, cuántas personas tienen licencia de conducción y como se realiza ese proceso de formación para la adquisición de las mismas, cuántos son los desplazamientos en la red viaria, cual es el estado de los rodantes y velocípedos, cual es la salud de los conductores y los recursos humanos y tecnológicos del gobierno para realizar los controles de seguridad vial.

3.- Las cifras de muertos y heridos por sí solas no tienen la capacidad de indicar si la inseguridad vial ha empeorado, mejorado o se ha mantenido, toda vez que ello solo se puede determinar si se analiza en conjunto con el número de desplazamientos, dato este, que, como se

[Escribir texto]

ha indicado, se desconoce en el caso colombiano, lo que pone de presente una, entre otras tantas, de las deficiencias en el manejo de la seguridad vial en Colombia.

4.- De acuerdo con lo que arroja los medios de comunicación y en forma concreta el periódico El tiempo, la comunidad siente que la inseguridad vial esta en descontrol y la única solución inmediata es criminalizar algunos comportamientos constitutivos de infracciones de tránsito, tales como la conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas, exceso en los límites de velocidad, carecer de licencia de conducción, etc.- , estigmatizados como sus generadores principales; y ese sentir y dolor de las víctimas es capitalizado por los congresistas de turno, quienes consideran que es la herramienta más apropiada para controlarlos cuando la realidad es otra, ya que lo que se debe es agotar las herramientas extrajurídicas y jurídicas con las cuales cuenta nuestro país para enfrentar el mencionado flagelo social, aplicando la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, normatividad que hace referencia a la formación de hábitos, comportamiento y conductas seguras en la vía, respetando la vida y la de los demás y la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito y Transporte- la cual contempla esos comportamientos viales y la respectiva sanción no penal ( multas altas, inmovilización del rodante del conductor sorprendido en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicotrópicas, cancelación y/o suspensión de las licencias de conducción, etc.)

5.-Si en gracia de discusión se recurriera al derecho penal como alternativa para solucionar el supuesto descontrol social, se estaría vulnerando los principios sublimes del estatuto represor, como intervención mínima o el carácter subsidiario, fragmentario y de ultima ratio entre otros, dándose así la expansión del derecho penal; toda vez que no puede el derecho penal intervenir en la comisión de infracciones de tránsito, como herramienta para controlar dicho

[Escribir texto]

flagelo, ya que sería como solucionar todo con el derecho penal, cuando es la última ratio y no la primera razón en lo que concierne al conflicto social vigente, siendo ineficaz, porque mientras la conducción de rodantes o velocípedos sea realizada por seres humanos, la actividad de riesgo se mantendrá y no es precisamente criminalizando las infracciones de tránsito la manera de mermar las consecuencias de los mismos, esto es, reduciendo muertes y lesionados, sino aplicando la normatividad de tránsito vigente y realizando ajustes en la malla vial en cuanto a modernización e instalación de dispositivos electrónicos con los cuales se controlara los excesos de velocidad y las infracciones de tránsito y educando al ser humano como se tiene considerado en la Ley 1503 de 2011.

6.-Respecto a los rodantes, podemos afirmar que los fabricantes de estos se han preocupado por la seguridad de los mismos, con el fin de proteger la vida del conductor, la activa y pasiva, instalando mecanismos de protección para evitar accidentes de tránsito, tales como; sistema de frenado, dirección y suspensión entre otros; así como la instalación de elementos que reduzcan los daños que puede producir dichos accidentes cuando es inevitable, tales como, cinturones de seguridad, los airbags, reposacabezas, etc.; los cuales redundaran en beneficio y tranquilidad ciudadana, siempre y cuando el conductor así lo acepte; esto significa que antes de optar por la aplicación del derecho penal es supremamente importante e indispensable haber agotado las herramientas extrajurídicas y jurídicas que están a nuestro alcance, y después de haber verificado su incapacidad para hacerle frente a la inseguridad vial, podríamos pensar en recurrir a él (en casos de delitos de peligro abstracto); por cuanto el derecho administrativo tiene competencia suficiente para la regulación de los conflictos sociales de tránsito, con los cuales se puede detectar los infractores viales y de esta forma el cumplimiento oportuno y efectivo de la sanción administrativa correspondiente; siendo ágil en su procedimiento.

7.- Con el fin de controlar el flagelo social (inseguridad vial), se deberá aplicar la normatividad vigente de tránsito con bastante rigurosidad y seguir en la búsqueda de medidas tecnológicas en seguridad activa y pasiva; deberá seguirse avanzando en vías inteligentes y dar aplicación a la Ley 1503 de 2011 y al Decreto 2851 de 2013 en lo que hace referencia a la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, respetando la vida y las señales de tránsito; esto significa que si se brinda educación en seguridad vial podemos pensar que los conductores actuales y futuros tomarán conciencia de los resultados funestos que la transgresión de las normas de tránsito puede ocasionar, educación que debe darse como cátedra de seguridad vial en los grados de primaria y secundaria en los diferentes planteles educativos del país, tal y como lo reza la normatividad señalada y desde allí se genere una concientización de la importancia de la seguridad vial y que su existencia depende más del conocimiento y respeto de las normas de tránsito que de la criminalización de algunos comportamientos que han sido estigmatizados como conductas que afectan a aquella.

8.- Tanto los cursos de sensibilización como la educación sobre seguridad vial, serán unas de las consecuencias jurídicas forzosas de las infracciones de tránsito al igual que la multa, para los conductores y peatones actuales que hacen parte del tráfico vial; esto significa que una vez el infractor haya vulnerado la seguridad vial, se hará acreedor de una sanción educativa sobre la materia y el pago de la correspondiente multa (la cual afectara su pecunia); estas medidas muy seguramente leccionará al infractor cuando de futuras infracciones de tránsito se trate. En este sentido, se deberá dar aplicación urgente a la ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 del 2013, en lo concerniente a la cátedra en educación vial que deberá ser impartida en las escuelas y colegios en los grados de primaria y secundaria, lo cual contribuirá al mejoramiento de la seguridad vial (positiva).

9.- Otra situación muy compleja para Colombia es el atraso en infraestructura vial, en donde se evidencian las deficiencias o carencias en puentes, viaductos, túneles, taludes y carreteras que le restan productividad y competitividad a la hora de enfrentar un mercado abierto a los grandes conglomerados, a pesar de que hay vías intervenidas y con mejoras importantes en donde incluso existen sensores de velocidad y detección electrónica de excesos de velocidad, pero aún quedan vías muy antiguas.

Colombia no podrá actualizarse sin un sistema vial de alta calidad; cuando se viaja por el territorio se aprecia en algunos tramos el estado desfavorable y anticuado de las carreteras nacionales las llamadas vías primarias las que conectan municipios, como las secundarias y las rurales o terciarias; la mayoría de las vías nacionales son de dos carriles, en mal estado en general y sometidas a trancones y demoras; sobre este aspecto Colombia debe incentivar esfuerzos y arreglar la malla vial total.

10.- Es importante que, en el momento de presentar una reforma penal, esta debe ser de cara al interés jurídico relevante que se pretenda proteger (procedencia o no) y no por un populismo punitivo y en contravía de los planteamientos dogmáticos del Derecho Penal, en un Estado Social y Democrático de Derecho, evitando desgaste en tiempo y recursos, como se ha visto en los últimos años frente al sinnúmero de proyectos de ley archivados.

11.- La intervención penal debe ser concreta, no de peligro –abstracto-, es decir, lo que se pretende proteger es la vida y la integridad personal- resultado-; aunque no se puede desconocer la relevancia -inseguridad vial- de este bien jurídico, el cual debe estar controlado, pero no adelantando las barreras del mismo, cuando solo estaríamos hablando de una presunción de peligrosidad, es decir, el pensarse en una incorporación en el estatuto penal de forma autónoma,

no sería posible sino como circunstancias de agravación; debiéndose sancionar por la vía administrativa.

12.- En sentido contrario, es decir, que se criminalizara los comportamientos viales- conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicotrópicas, desacato de señales de tránsito, etc.- como delitos autónomos, y las consecuencias de ese actuar, requieran afectación de la libertad -pena-, es de tener en cuenta si el Estado Colombiano- Fiscalía y Rama Judicial- está en la capacidad de responder de forma rápida y eficaz a esas exigencias procedimentales y penitenciarias; porque la respuesta en la vía administrativa si lo es.

### **Bibliografía**

Acosta, O. Rozas, P y Silva, A. (2008). *Documento Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Presentación ¿Aprovecha el país el momento económico?* Del Departamento Nacional de Planeación *antijuridicidad material*.

Bogotá: Ibáñez

Alexy, R. (2005). “*Interpretación jurídica y discurso racional*”, en *Teoría del Discurso y Derechos Humanos*, Bogotá: Universidad Externado de Colombia. Código Penal Colombiano.

Arboleda Vallejo, Mario [2007]. *Código penal anotado*. Bogotá: Leyer.

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). *Decenio de acción para la seguridad VIAL 2011–2020*. Génova: Organización de las Naciones Unidas.

Banco Interamericano de Desarrollo – BID (2011). *Iniciativa de seguridad vial: Cerrando la brecha de siniestralidad*.

BANCOLDEX S.A, (2012) *Calificación de riesgo. Calificación de riesgo país de Colombia*.

BID. (2012). *Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción*.

Bliss, T., & Raffo, V. (2013). *Mejorar la seguridad vial mundial: Hacia un desarrollo equitativo y sostenible*. Buenos Aires: Fondo Global para la Seguridad Vial; Unión Internacional de Promoción de la Salud y Educación para la Salud; Banco Mundial.

Bobbio Norberto y Nicola Matteucci. *Diccionario de Política*, 2ª. Ed. En español. José Aricó y Jorge Tula, Madrid, siglo XXI, 1983, “populismo”.

Bustos Ramírez, Juan [2008]. *Derecho penal. Control social y sistema penal*. Tomo II. Bogotá: Leyer

Cabrera G, Velásquez N, Valladares M. *Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI*. Rev. Fac Nac Salud Pública 2009; 27(2):218-25.

Caicedo, J. (2010). *Infraestructura & Desarrollo*. Revista No. 33. Cámara Colombiana de la infraestructura. Bogotá, Colombia.

Camos. J. (2011). *Historia de la seguridad vial*. [En línea]. Disponible en:

<http://www.circulaseguro.com/seguridad-activa/la-historia-de-la-seguridad-vial-ano-por-ano>

Carbonell M, J.C., (2007). “*La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial*”, en *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial: Aspectos penales, civiles y procesales*, (Coord. MORILLAS CUEVA), Ed. Dyckinson, Madrid.

Cardona SA, Molina CF, Arango CM, Pichott JT. *Caracterización de accidentes de tránsito y valoración tarifaria de la atención médica en el servicio de urgencias*, Caldas-Antioquia 2007-2008.

Carnevali. R, *Derecho Penal como última ratio. Hacia una Política Criminal Nacional*.

Carreteras seguras. *Una década de acción para la seguridad vial*. (2009). Comisión para la seguridad vial mundial. [En línea]. Disponible en:

[http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade\\_of\\_action\\_report\\_es\\_lr.pdf](http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_es_lr.pdf)

Cerezo Mir, J. (1995). *Curso de Derecho Penal Especial*. Parte General. I. Introducción. 5ª-edición. Tecnos. Madrid. Pp.46-47

Código Nacional de Tránsito. (2002). *Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002*. Bogotá, Colombia.

Código Penal Colombiano.

Colombia, Ministerio de Transporte. *Decreto 2053 de 2003*.

Colombia, Ministerio de Transporte. *Plan Nacional de Seguridad Vial: Hacia una nueva cultura de seguridad vial*. Bogotá D.C.: 2004.

Colombia. *Plan Nacional de Seguridad Vial. Resolución 4101 de 2004*.

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Conde P.F, C.: *Contestaciones de Derecho Penal al programa de Judicatura*. Parte general, 1ª ed., Madrid, 1.996.

Congreso de la República de Colombia. *Gacetas del Congreso*. Nos. 289 de 2000, 301 de 2000, 339 de 2007, 467 de 2008, 533 de 2008, 541 de 2008, 519 de 2009, 1078 de 2010, 185 de 2010, 190 de 2011, 465 de 2012, 518 de 2012, 536 de 2013, 870 de 2012.

Contraloría General de la República. (2013). *Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012*.

Comisión Europea. (2010). *Mejores prácticas de seguridad vial – Manual de medidas a escala nacional*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.

Corte Constitucional Colombiana. *Sentencias C-115 de 2008, C-017 de 2004, C-018 de 2004, C-981 de 2010, C-104 de 2004, C-468 de 2011, C-1104 de 2004, C-190 de 2003, C-577 de 2006, C-.144 de 2009, C-886 de 2010, C-089 de 2011*.

Decreto 2851/13 (diciembre 6) por el cual reglamento los artículos 4, 7, 9 y 10.

De Burbano Castrillo, E.: «*La privación del derecho a conducir*» en Boletín de Derecho de la Circulación, El Derecho Editores, nº 4, enero 2007.

Duperrex O, Roberts I, Bunn F. *Educación de peatones en temas de seguridad para la prevención de lesiones*. En: La Biblioteca Cochrane Plus [en línea] 2007 [citado 2010 Jul 15];

DWORKIN, R. (1992). *Los derechos en serio*, Barcelona: Gedisa. El Tiempo (2011). Las muertes por accidente de tránsito aumentaron durante 2009. Disponible en <http://www.motor.com>.

*El BID le apuesta a la seguridad vial en Colombia*. (2013, noviembre 21). Portafolio.co, Economía. [En línea]. Disponible en: [http://www.portafolio.co/especiales/infraestructura-vial/el-bid-le-apuesta-la-seguridad-vial-](http://www.portafolio.co/especiales/infraestructura-vial/el-bid-le-apuesta-la-seguridad-vial) Colombia Consultado febrero 4 de 2014.

El nuevo siglo. (2011) *Atraso en infraestructura, flanco débil de los TLC*. (Artículo electrónico)

LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

El Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia 2011 – 2016. (2011). Ministerio de transporte.

[En línea]. Disponible en:

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=1330>

Estado de vías en Colombia solo da para ir a 40 km/h. (2013, octubre 28). Eltiempo.com, redacción vehículos. [En línea]. Disponible en:

[http://www.eltiempo.com/colombia/ARTICULO-WEB-NEW\\_NOTA\\_INTERIOR-13147884.html](http://www.eltiempo.com/colombia/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-13147884.html)

Feijoo Sánchez, Bernardo [2007]. *Normativización del derecho penal y realidad social*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Fernández, H. O. (1998). *La Planeación Estratégica Situacional aplicada al Sector Vial*, Instituto Nacional de Vías, Bogotá, Colombia.

Ferrajoli Luigi, Derecho y razón, Teoría del Garantismo Penal. Madrid, ed. Trotta, 1995

Forero, L. J. (2013). *Proyecto: observatorio de la seguridad vial*. Ministerio de Transportes de Colombia.

Fundación por la Vía por la Vida. *Análisis de la Siniestralidad Vial en Colombia*

G. Cabrera N. Velásquez. M. Valladares. *Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI*. (2009, agosto). Revista Facultad Nacional de Salud Pública. Vol. 27. núm. 2. ISSN 0120

Galeano M. E. (2004). *Estrategias de investigación social cualitativa*, Medellín: La Carreta Editores E.U.

García A, R., “*La nueva política criminal de la seguridad vial, Reflexiones a propósito de la Lo 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal*”, en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, RECPC 09-11 (2007), <http://criminet.ugr.es/recpc>

García V, C. (Direct.): *Diccionario de Ciencias Penales*, Madrid, 2.000.

Gracia Martin, L., *Prolegómenos para la lucha por la modernización y expansión del Derecho penal y la crítica del discurso de resistencia*, Tirant lo Blanch, Valencia 2003.

[Escribir texto]

LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Habermas, J. (1998). *“Indeterminación del Derecho y Racionalidad de la administración de Justicia”*, en Facticidad y Validez, Bogotá: Editorial Trotta.

Hassemer, Winfried [1998]. *Crítica al derecho penal de hoy*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. (2013).

Institucional 2007/2010 *“Infraestructura para la Competitividad, Integración y Desarrollo de Colombia”*. Bogotá, Colombia.

Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos (2003). *La Teoría Visión Cero sobre la Seguridad Vial*, Centro Zaragoza, D. L., Zaragoza, España.

Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. *Muertes y lesiones por accidente de Tránsito. Colombia 2009*.

Instituto Nacional de Vías (2011). *Informes ejecutivos Gerencia de Grandes Proyectos*.

Instituto Nacional de Vías (2012). *Criterio Técnico Artículo Electrónico*.

KINDHÄUSER, Urs [1996]. *Derecho penal de la culpabilidad y conducta peligrosa*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Ley 105 de 1.993 *“por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*.

Ley 1383 de 2010 (marzo 16). *Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002*

Ley 1450 de 2011 (junio 16). *Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014*.

Ley 1503 de 2011 (29 de diciembre) *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*

Ley 769 de 2002 (agosto 6). *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y Transporte*

Ley 993 de 2004 *Reserva estatutaria sobre habeas data*

[Escribir texto]

LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Ley 1005 de 2006 *por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*

Ley 1239 de 2008 *Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002*

Ley 1281 de 2009 *Reglamentada por la Resolución del Min. Transporte 349 de 2009*

Ley 1310 de 2009 *mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales*

Ley 1397 de 2010 *por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002*

Ley 1326 de 2009 *Por la cual se modifica el Artículo 110 del Código Penal".*

Martínez Arrieta, A. (2007). *Derecho Penal y Seguridad vial. En: Derecho Penal y Seguridad Vial.* Thomson. Aranzadi. Cizur Menor.

Martínez C, P.C. (2006). *El método de estudio de caso. Estrategia metodológica de la investigación científica.*

Mejía, L., Botero, F y Rodríguez R. (2008) *¿Pavimentando con votos? Apropiación presupuestal para proyectos de infraestructura vial en Colombia, 2002-2006.* Revista Colombiana Internacional No. 68. Universidad de los Andes. Facultad de Ciencias Sociales Departamento de Ciencias Políticas. (PP. 14-42)

Mendoza, B., *El Derecho penal en la sociedad del riesgo*, Civitas, Madrid, 2001.

Ministerio de Transporte (2011) *Diagnóstico del Transporte.* Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Vías (2010). *Plan Estratégico.*

Ministerio de transporte e Instituto Nacional de Vías (2011) *Presentación Corredores.*

Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Vías (2011). *Plan Estratégico Institucional 2011.* “Construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial nacional para la prosperidad del país”. Bogotá, Colombia.

[Escribir texto]

Ministerio de Transporte, Decreto 087 de 17 de enero de 2011 “*Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias*”

Ministerio de Transporte, Resolución 1282 de 30 de Marzo de 2012 “*Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad vial 2011-2016*”.

Ministerio de Transporte, Resolución 1283 de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte. “*Por la cual se crea el Comité de Seguimiento y Evaluación de la implementación del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en Colombia (Proyecto IRAP – Colombia), en virtud del Convenio de Cooperación y Asistencia Técnica, suscrito por la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial y el International Road Assessment Programme (IRAP)*”

Ministerio de Transporte. *Diagnóstico del transporte 2010*. Colombia.

Miralles, E. (2010). “*Auditorías de seguridad vial*”, Seminario, Segundo Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, Asociación Española de la Carretera, Buenos Aires, Argentina.

Mir Puig, S. (2013). *Constitución y Sistema Penal*.

Mir Puig, S. (2015). *Derecho Penal. Parte General*.

Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte (2010). *Diagnóstico del Transporte*. Bogotá, Colombia

Organización de Naciones Unidas – ONU (2010). *Resolución 64/255 de la Asamblea General*.

Organización de Naciones Unidas – ONU (2011). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*.

Organización Mundial de la Salud – OMS (2009). *Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial*

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial*. Plan Mundial para la Década de Acción 2011 2020. Ginebra.

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Organización Mundial de la Salud, *Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP)*.

Pérez, Luis Carlos [1967]. *Tratado de derecho penal*. Tomo II (1ª ed.). Bogotá: Temis.

Planes de seguridad vial. (2013). [En línea]. Disponible en:

[http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/seguridad-vial/formacion-cursos/curso-planes/planes-seguridad-vial.jsp](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/formacion-cursos/curso-planes/planes-seguridad-vial.jsp)

Policía Nacional. Dirección De Tránsito Y Transporte. *Estrategia Institucional de Seguridad Vial*.

Portafolio (2012): “*De aquí al 2014, el Gobierno hará contrataciones equivalentes a todas las hechas en últimos 20 años*”.

Portafolio.co. (2011) *Inversión extranjera en Colombia sigue creciendo*. Economía y Negocios (artículo electrónico)

Resolución 0202 del 26 de enero de 2010.

Resolución 3027 de 2010 (Julio 26). *Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones*.

Roxin, C. (2006). *Derecho Penal. Parte General. Fundamentos. La estructura de la teoría del delito*. T.I. Thomson Civitas. Madrid. Pp.1001-1002

Silva G, G. *De la desviación a la divergencia: introducción a la teoría sociológica del delito*.

Silva G, G. *Criminología: Teoría Sociológica del delito*, ed. ILAE, 1ª. Edición, Junio 2011.

Silva S, J. (2001). *La expansión del Derecho penal*, 2da edición, Madrid, Civitas, PP. 20 y ss.

Tapia J. *La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud*. Rev Panam Sal Pública 1998; 3(3):137-51.

Universidad Javeriana. (2010). *Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial*. Ministerio de Transportes de Colombia.

[Escribir texto]

Vassallo J. M. Izquierdo, R. (2010). *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España* Cap. 1 Sin infraestructura no hay desarrollo (pp.13 - 14).

Velandia M, R. *Inseguridad vial y política penal en Colombia* Revista N° 45 Oct.-Dic. 2013

Velandia M, R. (2015). *La Punitividad Electoral en las políticas contemporáneas*. Tomo II. Instituto Latinoamericano de Altos Estudios. (Pp.9-221)

Velásquez V, F. (2009). *Derecho Penal*. Parte General. 4ª. Edición. Comlibros. Medellín.

Zaffaroni, R. (1998). *Manual de Derecho Penal*.

El Espectador. (s.f.). Obtenido de [www.elespectador.com](http://www.elespectador.com)

El tiempo. (s.f.). Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2405156](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2405156) 3 de marzo de 2007

El Tiempo. (s.f.). Recuperado el 2016, de [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12031591](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12031591) 12 de octubre de 2006

El Tiempo. (s.f.). Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1627918](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1627918) 15 de enero de 2005

El Tiempo. (s.f.). Obtenido de <http://www.eltiempo.com/noticias/accidentesdetransito> 17 de octubre de 2016

El Tiempo. (s.f.). Alcohol, sicario impune en las vías. Recuperado el 2016, de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3456776](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3456776) 24 de mayo de 2009

El Tiempo. (s.f.). Cárcel a conductores ebrios, que causen hasta 50% de accidentes. Recuperado el 2016, de [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-5261067](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-5261067) 23 de mayo de 2009

El Tiempo. (s.f.). En un año murieron 413 ciclistas en la vía. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1624216](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1624216) 25 de abril de 2005

El Tiempo. (s.f.). Exceso de velocidad y conductores embriagados, principales causas de accidentes en carreteras. Recuperado el 2016, de Exceso de velocidad y conductores embriagados, principales causas de accidentes en carreteras. Recuperado en [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6251730](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6251730) 1 de octubre de 2009

El Tiempo. (s.f.). Lanzan plan de seguridad vial por incremento de accidentes. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12433297](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12433297) 7 diciembre de 2012

El Tiempo. (s.f.). Los accidentes absurdos en vías que cobraran 54 vidas este año. Obtenido de [www.eltiempo.com/politica/justicia/...por-accidentes.../14150175](http://www.eltiempo.com/politica/justicia/...por-accidentes.../14150175) sf

[Escribir texto]

## LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

El Tiempo. (s.f.). Motociclistas y peatones, las principales víctimas en vías de Bogotá. Obtenido de [www.eltiempo.com/bogota/cifras-de...en...bogota/15130579](http://www.eltiempo.com/bogota/cifras-de...en...bogota/15130579) sf

El tiempo. (s.f.). Puja en Congreso para castigar conductores ebrios. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-9184260](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-9184260) 18 abril de 2011

El Tiempo. (s.f.). Subió índice de accidentes. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2405156](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2405156) 3 de marzo de 2007

El Tiempo. (s.f.). Transporte público: un coctel muy explosivo. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1842110](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1842110) 26 de noviembre de 2005

El Tiempo. (s.f.). Van 393 muertos en accidentes de transito este año en Bogotá. Obtenido de [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-8092067](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-8092067) 7 de octubre de 2010

El Tiempo, E. (s.f.). Aumentan accidentes de tránsito en el País. Obtenido de [www.eltiempo.com/colombia/...accidentes-de-transito.../150000347](http://www.eltiempo.com/colombia/...accidentes-de-transito.../150000347) sf

El Tiempo.(s.f). Balance de accidentalidad vial durante 2016 en Colombia. Obtenido de [www.eltiempo.com/.../balance-de-accidentalidad-vial-durante-2016-en-colombia-107278](http://www.eltiempo.com/.../balance-de-accidentalidad-vial-durante-2016-en-colombia-107278) 01 de julio de 2017

**Otra Cibergrafía.**

[Http//www.elespectador.com](http://www.elespectador.com) (consultada Febrero 23 de 2016)

[http//www.elpais.com](http://www.elpais.com) (consultada Febrero 23 de 2016)

[http//www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/](http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/) (consultada febrero 23 de 2016)

[Http//int/violence\\_injury\\_state/es/](Http://int/violence_injury_state/es/) (consultada febrero 23 de 2016)

[http//ccs.org.co/...lindex.php?option...view...accidentalidadvial](http://ccs.org.co/...lindex.php?option...view...accidentalidadvial).(consultado febrero 23 de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2011/preliminares.pdf> (consultado el 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2010/introducción.pdf>  
(consultado 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2009/introducción.pdf>  
(consultado 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2008/introducción.pdf>  
(consultado 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2007/introducción.pdf>  
(consultado 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/images/stories/FORENSIS/2006/contenido.pdf> (consultado 23 de febrero de 2016)

<http://www.medicinalegal.gov.co/.../Forensis+2016+Datos+para+la+vida.pdf> (consultado 28 de marzo de 2018)

[www.movimientomira.com/ley-1326-de-2009-aumento-de-penas-a-conductores-que-borrachos-o-bajo-efecto-de-sustancias-psicotropicas-ocasion...](http://www.movimientomira.com/ley-1326-de-2009-aumento-de-penas-a-conductores-que-borrachos-o-bajo-efecto-de-sustancias-psicotropicas-ocasion...)

[www.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/es/](http://www.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/es/)

[www.who.int/features/factiles/roadsafety/es/](http://www.who.int/features/factiles/roadsafety/es/)

[Escribir texto]

LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

[www.un.org/Depts/dhl/resguide/r60sp.htm](http://www.un.org/Depts/dhl/resguide/r60sp.htm)

[www.who.int/roadsafety.ministerial\\_conference/conference\\_booklet.pdf](http://www.who.int/roadsafety.ministerial_conference/conference_booklet.pdf)

[www.un.org/depts/dhl/resguide/r62sp.shtml](http://www.un.org/depts/dhl/resguide/r62sp.shtml)

[www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?](http://www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?)

[www.elcolombiano.com/.../en-colombia-se-vendieron-328-526-carros-nuevos-en-2014-KE1125815](http://www.elcolombiano.com/.../en-colombia-se-vendieron-328-526-carros-nuevos-en-2014-KE1125815)

[www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?...accidentalidadvial...](http://www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?...accidentalidadvial...)

[www.metodologiadeinvertidacioni.blogspot.com/.../introduccion-la-informacion-existente.html](http://www.metodologiadeinvertidacioni.blogspot.com/.../introduccion-la-informacion-existente.html)

[www.ciruelo.uninorte.edu.co/.../5-el-metodo-de-estudio-de-caso.pdf](http://www.ciruelo.uninorte.edu.co/.../5-el-metodo-de-estudio-de-caso.pdf)

[www.contraloria.gov.co/...vial.../](http://www.contraloria.gov.co/...vial.../)

[www.iadb.org/projectDocument.cfm?id=36941677](http://www.iadb.org/projectDocument.cfm?id=36941677)

# LA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

[Escribir texto]