

LA SANCIÓN PENAL DE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ: una mirada a sus retos y consecuencias

Renato Vargas Lozano*
Laura Castillo Garay**

artigo de revisão

RESUMO

La seguridad vial es un tema de gran actualidad debido al preocupante número de muertos y lesionados que produce la circulación automotriz; ello, sumando a la presión ejercida por los organismos internacionales, las asociaciones de víctimas y los medios de comunicación, ha generado que varios estados revisen y ensayen diferentes medidas para enfrentar ese problema. Este artículo se ocupa de los principales retos dogmáticos y político criminales que enfrenta la opción de sancionar penalmente a los conductores en estado de embriaguez.

Palavras-chave: Seguridad Vial. Conductores Ebrios. Política Criminal. Derecho Penal.

* Profesor de Derecho Penal e Investigador en la Universidad Sergio Arboleda. Abogado en ejercicio vinculado a la firma Álvaro Vargas Abogados. renatov11@yahoo.com

** Joven Investigadora del Departamento de Derecho Penal de la Universidad Sergio Arboleda y Profesora Auxiliar en la misma casa de estudios. Abogada en ejercicio. renatov11@yahoo.com

1 INTRODUCCIÓN

La circulación vial se ha convertido en un asunto de gran importancia para el desarrollo de las sociedades contemporáneas; en este sentido, sus beneficios son ampliamente conocidos y aceptados; sin embargo, en los últimos años el tema viene siendo objeto de gran atención, tanto a nivel nacional como internacional, debido a las preocupantes cifras de muertos y heridos asociadas al tráfico rodado.

Lo anterior explica que los gestores de las políticas públicas en diversos estados se hubieran interesado en el tema de la seguridad vial y que éste aparezca si-

tuado en los primeros lugares de las agendas de la mayoría de los actores nacionales y supranacionales. Lo anterior, gracias, en buena medida, a los esfuerzos de los organismos internacionales, los medios de comunicación o las organizaciones de víctimas, en el sentido de concienciar sobre la gravedad del problema y exigir de las autoridades un mayor compromiso en la reducción de los índices de siniestralidad, al igual que en la minimización de sus consecuencias.

En algunos estados, el interés de los formadores de opinión y de los gesto-

res de las políticas públicas se ha centrado, sobre todo, en los casos asociados a la conducción en estado de embriaguez, lo cual se debe a su evidente impacto en la vida o la integridad de otros y, claro, al interés mediático que suelen recibir estos hechos.

Así ha ocurrido en Colombia donde, a lo expuesto, se ha sumado una cierta insatisfacción popular frente la respuesta penal en tales supuestos y esto explica el número tan significativo de proyectos de reforma al Código Penal presentados en los últimos años, encaminados todos ellos a endurecer la sanción de estas hipótesis. Con todo, la reacción colombiana no deja de ser el resultado de una política populista de efectos ante todo simbólicos, a cuya elaboración aportan en mayor medida las presiones mediáticas y los intereses electorales, mientras que la dogmática y la Política criminal propias de un Estado democrático de Derecho tienen, si acaso, un papel residual en su formación.

Con el ánimo de contribuir a la necesaria discusión de este tema y, en especial, a su racionalización, este escrito se ocupa, en un primer momento, de las razones por las cuales la siniestralidad vial es, en verdad, un problema digno de atención; luego, en un segundo momento, se examinan las principales dificultades

inherentes a su regulación penal desde las perspectivas dogmática y político criminal. Al final, en apartados independientes, se consignan las conclusiones y se relacionan las fuentes consultadas.

Antes de entrar en materia, es importante dejar constancia en cuanto a que los temas indicados en el párrafo anterior no serán, por razones de espacio, desarrollados exhaustivamente. El objetivo de este trabajo es bastante menos ambicioso: se trata de brindar un punto de partida para reflexiones posteriores, identificando algunos de los retos a los cuales se enfrenta esta regulación e indicando brevemente ciertas ideas generales sobre cada uno de ellos.

2 LA SINIESTRALIDAD VIAL ES UN PROBLEMA QUE MERECE ATENCIÓN

La circulación de vehículos automotores constituye una preocupación internacional y local, pues, aunque no se discute su aporte al crecimiento o al desarrollo de las naciones, cada vez hay una mayor conciencia sobre sus aspectos problemáticos; en especial, por cuanto mira con sus consecuencias negativas para el medio ambiente (la contaminación asociada al uso de combustibles fósiles, por ejemplo) y en lo atinente a la siniestralidad vial (sus costos económicos y, en

particular, las altas cifras de muertos y lesionados). Sin el ánimo de desconocer la relevancia de las implicaciones medio-ambientales, este escrito se enfoca, por razones metodológicas, en el segundo grupo de efectos aludidos.

2.1. LOS COSTOS ECONÓMICOS

La estimación del impacto económico en esta materia es una labor compleja; sin embargo, no hay duda en cuanto a que produce una serie de costos directos e indirectos altos, que repercuten en la economía de todos los países. En 2009, la Organización Mundial de la Salud (OMS) calculó el costo mundial de los choques y de las lesiones causadas por el tránsito en \$518.000 millones de dólares, una suma mayor a la recibida –para la época– por algunos Estados en razón de la asistencia para el desarrollo, y que representaba entre el 1% y 3% del Producto Nacional Bruto (PNB) de los países respectivos (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009, p. 2). Estas cifras coinciden con las publicadas por la Organización de Naciones Unidas (ONU), que estimó el impacto económico de las colisiones de vehículos a motor en una cifra superior a los 500.000 millones de dólares y en un porcentaje entre el 1% y el 3% del

PNB (Organización de las Naciones Unidas).

Traducido al ámbito colombiano, los desembolsos realizados con cargo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para atender –sólo– gastos médicos durante el año 2011, ascendieron a la suma de 345.000 millones de pesos (GAVIRIA, 2012, p. 22). Por su parte, el costo promedio de atender a un motociclista accidentado durante los ocho (08) días que puede permanecer en un centro de salud, ronda los ocho millones de pesos. A esto deben sumarse los gastos causados una vez es dado de alta, *v. gr.*, terapias, prótesis o incapacidades; sobre esto último, se ha dicho que la pérdida económica para la persona accidentada y su familia ronda los 282 millones de pesos, teniendo en cuenta que, a la fecha del estudio consultado, la esperanza media de vida en Colombia era de 73,4 años y el salario mínimo legal mensual era de 589.500 pesos (DUQUE, 2013).

2.2. LAS VÍCTIMAS FATALES Y LOS HERIDOS

Si las cifras económicas sorprenden, los datos atinentes a las consecuencias para la vida o la integridad de las personas son escalofriantes, al punto que el asunto ha sido considerado un verdadero

problema de salud pública (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2004, p. 4).

Según los cálculos de la OMS en el 2013, cada año se producen 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2013, p. 3). Dicha cifra es ligeramente superior a la comunicada por esa misma organización en el año 2009, cuando la fijó en más de 1,2 millones de personas; en este último Informe, advirtió que el número de personas que sufren traumatismos no mortales oscilaba entre los 20 y los 50 millones (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009, p. 53). A su turno, la ONU calcula los fallecidos anuales en accidentes de tránsito en cerca de 1,3 millones, al paso que estima el número de lesionados entre los 20 y los 50 millones de personas (Organización de las Naciones Unidas).

El caso colombiano, por su parte, no es menos preocupante y, de hecho, la accidentalidad vial ha sido considerada en algunos años la segunda causa de muerte violenta en el país, después del homicidio y la tercera causa de lesiones personales o traumatismos (CONTRALORÍA GENERAL DE LA NACIÓN, 2012, p. 6) o, como ocurrió en 2010, la primera causa

de muerte en niños de entre 5 y 14 años (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2012).

Según el Instituto Nacional de Medicina legal y Ciencias Forenses (INMLCF), los muertos relacionados con el transporte durante el año 2012 fueron 5304, lo cual sugiere su incremento en un 4.06% frente a periodos anteriores (INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES, 2012, p. 3-4); para el Fondo de Prevención Vial, el consolidado de víctimas fatales en el mismo periodo fue aún mayor, de 5693, lo cual representaría, conforme a lo indicado por el organismo citado, un aumento del 3% (FONDO DE PREVENCIÓN VIAL, 2013).

Según el INMLCF, entre los años 2002 y 2011 hubo un promedio de 16 muertes y 111 lesiones diarias producto de accidentes de tránsito, para un total de 56.686 muertes y 404.018 lesiones en el lapso señalado. En dicho periodo, los más afectados fueron los motociclistas, con 1.977 muertos y 13.682 lesionados, seguidos por los peatones, con 1.687 muertos y 9.756 lesionados, los pasajeros, con 1.188 muertos y 10.896 lesionados, los conductores, con 431 muertos y 3.255 lesionados y, en último lugar, los ciclistas, que aportaron 346 muertos y 2.210 lesionados (VALBUENA, 2011, p. 271).

Lo expuesto hasta ahora permite dimensionar la magnitud del problema y entender la razón por la cual el tema de la Seguridad Vial se ha convertido en un asunto de particular relevancia en las agendas de los organismos internacionales y de las autoridades locales: la situación es, sin duda, muy grave. A tono con lo anterior, un número importante de Estados ha adoptado diversas medidas que incluyen, entre otras cosas, la reforma de su regulación sancionatoria y, de modo más concreto, de la penal; Colombia no es la excepción y, de hecho, la mayor parte de la discusión sobre este asunto se ha centrado en la necesidad de reformar el Código de las penas, para castigar más severamente a los conductores ebrios.

Con todo, aunque recurrir al Derecho penal en estos casos parezca una alternativa necesaria e, incluso, relativamente rápida y eficaz, debe tenerse presente que tal opción no está libre de dificultades; por ello, a continuación se advierte sobre los principales obstáculos dogmáticos y político criminales que debe sortear la regulación penal de esta materia y se adelantan algunas ideas generales —aquellas consideradas de mayor interés— en punto de cada uno.

2 LOS RETOS DE LA SANCIÓN PENAL DE LOS CONDUCTORES EBRIOS EN CLAVE DOGMÁTICA Y POLÍTICO CRIMINAL

La sanción penal de los conductores ebrios propone una diversidad significativa de problemas, tanto teóricos como prácticos que pueden reconducirse, en su gran mayoría, a cuestiones de índole dogmática y político criminal. Dado que cada uno de los temas venideros puede desarrollarse ampliamente, conviene reiterar que con las líneas ulteriores no se pretende nada diferente de identificarlos y dejar constancia de los puntos centrales del debate que suscitan o pueden llegar a suscitar.

2.1 LAS PRINCIPALES COMPLEJIDADES EN MATERIA DOGMÁTICA

Por cuanto mira con los aspectos dogmáticos propiamente dichos, se tratarán los atinentes a, primero, el bien jurídico penal protegido; segundo, la determinación de su gravedad; tercero, la definición de los comportamientos penalmente relevantes y, cuarto, la producción de otros resultados con igual o mayor relevancia para el ordenamiento punitivo.

2.1.1 El bien jurídico penal protegido

El primero de los temas tiene que ver con una cuestión que no acaba de estar resuelta entre los autores, cual es, la relativa a la determinación del interés a cuya protección se propende o, si se quiere, lo atiente al bien jurídico tutelado (MONTANER, 2009, p. 307-308; VARGAS, 2013, p. 107-114).

Sin duda, en la regulación jurídica de esta cuestión concurren diversos bienes merecedores de ser salvaguardados tales como el interés general, el orden público, la planeación, el uso del espacio público o el medio ambiente, pero a la hora de ofrecer una explicación a la intervención penal en esta materia, la discusión suele circunscribirse a la protección directa e inmediata de la vida y la integridad de las personas o, bien, a la tutela de la seguridad pública, vial, del tráfico, etc., considerada en sí misma.

Lo primero implica dar preeminencia a un bien jurídico penal individual que suele ser el de la vida o la integridad personal, lo cual se corresponden con la mayor relevancia conferida en este contexto a las consecuencias, reales o potenciales, que puedan llegar a producirse (la muerte o la lesión de otros). De esta forma, la conducción en estado de embriaguez

termina vinculada a los supuestos más tradicionales de homicidio o de lesiones, normalmente imprudentes, que se estructuran en torno a la ocurrencia de los resultados muerte o daños en el cuerpo o en la salud de otro(s).

Acorde con la segunda opción, la sanción se articula al amparo de un bien jurídico penal colectivo, ya sea el más general de la seguridad 'pública' o el más concreto de la seguridad referida al tráfico 'rodado' o 'vial'. En este caso, la regulación se orienta a garantizar las condiciones de seguridad necesarias para minimizar los riesgos para la vida o la integridad de otro(s), anticipando la intervención penal a un momento previo a la producción de la muerte o de las lesiones y castigando, de forma autónoma e independiente, la generación de un peligro, casi siempre abstracto, para los bienes jurídicos individuales que puedan resultar comprometidos (GÓMEZ, 2012, p. 133; OLMEDO, 2002).

Dese luego, no hace falta advertir que la decisión sobre este particular incide en algo más que la mera ubicación sistemática de la conducta en el Código Penal. De hecho, toca de lleno con la estructura dogmática tradicional de los ilícitos penales: con la tipicidad en lo relativo a la selección de los elementos típicos que de-

ben cumplir las exigencias de determinación, con la antijuridicidad por cuanto los tipos de peligro, sobre todo abstracto, cuestionan la vigencia del principio de lesividad y, finalmente, con la culpabilidad debido a las consecuencias de la ingesta de bebidas embriagantes en la imputabilidad.

2.1.2 La determinación de su gravedad

Ahora bien, si se concluye que el bien jurídico merece, efectivamente, la tutela penal, debe precisarse cuál es la gravedad que le corresponde a esta conducta dentro del conjunto de infracciones penales. La fórmula para ello es algo que aún permanece oculto a los autores quienes, más allá del consenso generalizado en cuanto a la mayor relevancia atribuida a ciertos bienes jurídicos –la vida– frente a otros –el patrimonio–, debaten en torno a la posibilidad de distinguir entre los delitos y las faltas o contravenciones – penales, no administrativas–.

Aceptando, como hace la doctrina mayoritaria, que los primeros son más graves que las segundas y que ello debe reflejarse en las penas respectivas, es claro que la importancia atribuida por los políticos, los medios de comunicación y las víctimas a la conducción en estado de embriaguez, parece incompatible con la

menor entidad propia de las faltas o las contravenciones; más aún cuando el reclamo social se orienta al endurecimiento de la respuesta penal, es decir, a la imposición de una pena privativa de la libertad y a la generalización de la detención preventiva.

En este sentido, la gravedad asignada a la conducción en estado de embriaguez debe materializarse, primero, en la decisión de tratarla como un delito o como una falta y, segundo, en la determinación de la consecuencia jurídica que finalmente se le asigne (tanto cualitativa como cuantitativa). Además, no puede perderse de vista que esta determinación también condiciona las normas procesales y de ejecución penitenciaria que acompañarán esta regulación, en especial, lo relativo a la detención preventiva y al régimen de cumplimiento de la pena cuando ésta fuera privativa de la libertad.

2.1.3 La selección de las conductas típicas y los elementos que las definen

En tercer lugar, la idea de sancionar autónomamente la conducción en estado de embriaguez conlleva la necesidad de precisar los elementos llamados a integrar la tipicidad respectiva, sin desatender las exigencias derivadas de

los principios de legalidad y tipicidad (VARGAS, 2013, p. 129-131).

En este sentido resultan problemáticos, de un lado, el concepto mismo de conducción, pues el de conducir es un acto integrado por varios momentos o acciones (REQUEJO, 2011) o, del otro, la relación entre el consumo de alcohol y la conducción, así: ¿es preciso comprobar que la capacidad de conducir de la persona está afectada de forma efectiva, asumiendo el riesgo de subjetividad que ello comporta? O, por el contrario, ¿basta con acreditar la presencia de alcohol en el organismo del conductor, presumiendo la influencia (CARBONELL, 2013, p. 174) y omitiendo cualquier consideración sobre las capacidades de tolerancia y absorción individuales (FERRANDIS, 2013, p. 223-224)?

Al hilo de esta tercera cuestión, resulta imperativo preguntarse por la legalidad de las muestras conseguidas, sobre todo en aquellos casos en los que su obtención conlleva una intervención corporal que no tiene por qué ser voluntaria en todos los casos. En tal virtud, algunos ordenamientos han optado por sancionar penalmente, y de forma separada, la negativa a practicarse las pruebas en comento, lo cual suscita profundas dudas entre los especialistas debido a que tal conducta,

primero, goza de un carácter meramente instrumental (ALONSO, 2013, p. 245-246); segundo, atenta de forma muy lejana contra la seguridad vial (MIRÓ, 2003, p. 70) o la vida de terceros y, tercero, parece más un ilícito de desobediencia y, por consiguiente, su sanción por la vía penal luce desproporcionada (GÓMEZ, 2012, p. 127).

2.1.4 Los posibles concursos si efectivamente ocurren la muerte o la lesión de otro

Por último, en cuarto lugar, conviene tener presente que si la conducción en estado de embriaguez constituye una conducta punible independiente, no pueden perderse de vista los posibles concursos que se generarían entre la conducción en estado de embriaguez y el delito correspondiente al resultado producido, *v. gr.*, entre la conducción en dicho estado y, por un lado, el homicidio en relación con la muerte o, por el otro, las lesiones personales respecto de los daños en la salud o en el cuerpo de otro (OBREGÓN, 2012).

En supuestos como los anotados, es relevante revisar las reglas legales que ofrece cada ordenamiento jurídico nacional para resolver los eventuales concursos, además de considerar la posibilidad de que los delitos de homicidio o lesiones

tradicionales puedan resultar calificados o agravados, justamente, por presentarse dicha circunstancia.

2.2 LAS PRINCIPALES COMPLEJIDADES EN MATERIA DE POLÍTICA CRIMINAL

Pero aunque logran superarse con éxito los obstáculos dogmáticos indicados antes, lo cierto es que un análisis reposado del tema sugiere la necesidad de mantenerse escéptico frente al papel del Derecho penal en este ámbito: por una parte, el ordenamiento punitivo goza de un carácter residual dentro del conjunto de instrumentos de acción pública, lo cual invita a considerarlo como la última opción y a preferir otras formas de intervención menos severas y, por la otra, no puede perderse de vista que los recursos humanos y materiales con los que cuenta el sistema son limitados. Por eso, si de verdad interesa que la política criminal sea eficaz, ésta debe articularse coherentemente con las políticas públicas no penales y proponer un modelo de intervención penal que sea consistente en lo dogmático y viable en lo económico.

2.2.1 El Derecho Penal debe ser el último recurso, no el primero

Vistas las cifras expuestas sobre muertos y heridos, no es difícil afirmar la insuficiencia de las demás instancias de control y, en tal virtud, apelar al Derecho penal, en su condición de último recurso, parece atendible. Con todo, antes de hacerlo así, debe verificarse si tales medidas extrapenales fueron agotadas efectivamente.

Eso es, por cierto, lo que no ha sucedido en Colombia, donde sorprende, por ejemplo, que el 44% de la malla vial de la capital está en mal estado y el 19% apenas en condiciones regulares (EFE, 2013), que las vías colombianas no sean aptas para circular a las velocidades máximas permitidas (EL TIEMPO, 2012), que el 55% de los vehículos que circulan por el país evadan la revisión técnico mecánica (CHACÓN, 2012), que los comparendos –multas administrativas– no puedan hacerse efectivos porque carecen del nombre del infractor o llevan números de identificación inexistentes (LANCHEROS, 2013) o, en fin, que algunos conductores dedicados al transporte público adeuden sumas millonarias en multas (EL TIEMPO, 2012).

Resulta imperativo, entonces, despenalizar la discusión sobre la seguridad y

la siniestralidad viales e incorporar al debate otros aspectos tales como el estado de las vías y de su señalización, las condiciones de los vehículos, los programas de educación y concienciación enfocados a los usuarios de las vías (conductores, pasajeros y peatones), los controles administrativos y el cumplimiento efectivo de las sanciones previstas en el Código Nacional de Transporte y Tránsito. Atender todas estas variables conjuntamente es imprescindible.

Además, de admitir –siempre en gracia de discusión–, que la intervención penal es necesaria en razón del fracaso de las otras instancias sociales y jurídicas, tal constatación sería, por sí sola, insuficiente para apoyar la reforma penal: constatar la necesidad de acudir al Derecho penal no significa admitir, sin más, su idoneidad ni su proporcionalidad (SILVA, 2009, p. 15).

2.2.2 El sistema penal no está en capacidad de responder adecuadamente

Cualquier reforma al Código Penal debe tener la vocación de ser aplicada y hay varias dificultades de orden teórico (VARGAS, 2013), probatorio (MARTÍNEZ, 2007, p. 21) y, en especial, práctico, ne-

cesitadas de resolverse. Ahora interesa detenerse, aunque brevemente, en las últimas, que son, sin duda, las más difíciles de salvar, ya que dicen relación con la (in)capacidad del Sistema Penal para satisfacer dicha demanda popular de mayor seguridad y de castigos más severos.

En este sentido, lo acontecido en Colombia resulta ilustrativo, pues si la conducción en estado de embriaguez fuera un delito autónomo, el sistema penal debería contar con unos recursos, humanos y logísticos, de los que carece: sólo en Bogotá, cada 43 minutos es sorprendido un conductor embriagado (EL TIEMPO, 2013); durante un fin de semana ordinario, se detectan unos 250 casos de conductores en tal estado (EL ESPECTADOR, 2012) y, si el fin de semana es festivo, la cantidad se multiplica por cuatro (EL ESPECTADOR, 2013). La situación no es menos preocupante en otras ciudades (SALDARRIAGA, 2013).

Según la Fiscalía General de la Nación, durante el año 2012 se impusieron 70 mil comparendos a personas por conducir en estado de embriaguez; de suerte que, nuevamente, si la conducción en tal estado fuera un delito autónomo, tendrían que haberse celebrado, como mínimo, idéntico número de audiencias de legalización de captura, de imputación de

cargos y de medida de aseguramiento a nivel nacional; para ello, la entidad necesitaría unos 300 fiscales más y 100 mil millones de pesos anuales adicionales (COLPRENSA, 2013).

Por su parte, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que el represamiento judicial en materia penal afecta a un número de más o menos un millón de hechos que están, sencillamente, paralizados (EL TIEMPO, 2013). Semejante situación, catastrófica de por sí, vendría a verse agravada si los jueces tuvieran que ocuparse de un número tan cuantioso de nuevos asuntos.

A lo anterior, debe añadirse que el hacinamiento carcelario supera, en la actualidad, **el 50% a nivel nacional. Mensualmente, ingresan** entre 3000 y 3500 personas a las prisiones y el porcentaje de salida apenas ronda el 10% de esa cifra; la situación es tan compleja, que para remediar esta situación habría que ‘inaugurar’ una cárcel nueva cada mes (EL TIEMPO, 2013).

Ante este panorama, no resulta descabellado afirmar que las nuevas normas terminarían siendo inaplicadas o aplicadas tardíamente y, como consecuencia de ello, el efecto motivador/disuasorio propio de las disposiciones penales, al que tanto se alude para justificar la refor-

ma al Código de las penas, se diluiría hasta desaparecer. Asimismo, ha de insistirse en que la creación de nuevos delitos sancionados con penas de prisión o la agravación de las penas para los delitos ya existentes, ahondaría tanto la crisis judicial –por la congestión y la morosidad– y penitenciaria –debido al hacinamiento– que ya sufre el Estado colombiano en ambos frentes.

2.2.3 Las propuestas de reforma deben responder a una Política Criminal seria

Cualquier reforma penal en esta materia debe ser consecuencia de una Política criminal articulada y coherente, no coyuntural, que se integre armónicamente al conjunto de políticas públicas extrapenales encaminadas a garantizar la seguridad vial.

Una vez más, el caso colombiano permite advertir sobre las consecuencias de no hacerlo así: los distintos proyectos de reforma presentados están –o han estado– orientados, en mayor o en menor medida, a endurecer la respuesta penal por la vía de agravar las penas para el homicidio o las lesiones, crear nuevos delitos o contravenciones penales o hacer más severas las condiciones procesales y penitenciarias. Sin embargo, las propues-

tas carecen de un hilo conductor político criminal y no responden al propósito de desarrollar un plan de acción discutido y elaborado previamente en el marco de las políticas públicas.

Ello es evidente, primero, porque entre los años 2007 y 2013 se ha presentado más de una decena de Proyectos de reforma al Código Penal que no han prosperado (CASTILLO; Vargas, 2013) y, segundo, debido a la manifiesta diversidad de propuestas en temas fundamentales como son, por ejemplo, los del bien jurídico penal protegido, las conductas relevantes o, en fin, su inclusión como tipos autónomos o agravantes.

Las iniciativas obedecen, más bien, a un populismo punitivo (LARRAURI, 2006) que se alimenta de la actitud oportunista de quienes desean capitalizar electoralmente, por una parte, los sentimientos de solidaridad y de respeto que merecen, sin lugar a dudas, las víctimas (MARTÍNEZ, 2008, p. 189) y, por la otra, el reclamo de mayor seguridad (GARCÍA; PÉREZ, 2009) realizado por una opinión pública desinformada (SÁNCHEZ-MORALEDA, 2011, p. 35) y que teme ser la próxima víctima.

Propuestas como las presentadas en Colombia se afincan en la inseguridad y el miedo social (SOTO, 2005, p. 4) ex-

acerbados mediáticamente, responden a los modelos de seguridad ciudadana (DIEZ, 2007) y a las políticas de tolerancia cero (MUÑOZ, 2005, p. 1), abusan de la función simbólica del Derecho Penal (SÁNCHEZ-MORALEDA, 2011, pp. 2-13), disminuyen la calidad técnica de la leyes penales (DIEZ, 2008, p. 5) y, en fin, favorecen los modelos penales autoritarios y expansivos.

Por lo demás, si se trata de evitar las muertes y las lesiones asociadas a la circulación automotriz, deben identificarse las distintas causas que contribuyen a producirlas y, al menos en Colombia, está claro que la cifra de fallecidos debido a los conductores ebrios no es, necesariamente, la más significativa y, de hecho, hay otras igual o más relevantes (OSPINA, 2013) que no reciben tanta atención: desobedecer las señales de tránsito, conducir a velocidades excesivas, circular con vehículos en mal estado –las fallas mecánicas– o la conducta de los peatones (VALBUENA, 2011, p. 281).

En definitiva, centrar toda la atención en los conductores ebrios no solo resulta equivocado, sino contraproducente ya que oculta la dimensión real del problema y los factores que lo causan. Un modelo de intervención penal que pretermita esta importante cuestión, es decir,

que ignore la realidad social a cuya mejora pretende contribuir, está llamado a fracasar ruidosamente.

2.2.4 La falsa idea sobre la lenidad de la normatividad penal

Actualmente existe una cierta insatisfacción popular frente a la respuesta de las autoridades colombianas y del Derecho nacional frente a estos casos, pues se entiende que es benevolente; tal sentimiento de inconformidad constituye, tal vez, el motivo principal para sugerir la reforma del ordenamiento penal. Sin embargo, no parece atinado calificar de benignas las penas a que puede haber lugar hoy en día, cuando un conductor ebrio ocasiona la muerte de otra persona, pues estos eventos pueden ser investigados y/o juzgados bajo el delito de homicidio doloso o culposo/imprudente, según el caso.

Tratándose del primero, las penas actuales oscilan entre los 208 y los 450 meses de prisión (art. 103 CP) y, en la modalidad culposa, las penas parten de entre 48 y 90 meses (en tanto se utilizan medios motorizados) y pueden aumentarse, por razón del influjo de bebidas embriagantes, de la mitad al doble (arts. 109 inc. 2º y 110 #1 CP), es decir, podrían llegar a un máximo de 180 meses. Ade-

más, en ambos casos es posible imponer al conductor una medida de aseguramiento privativa de la libertad, siempre que se reúnan los demás requisitos legales (arts. 308 a 312 CPP), en tanto el mínimo de la pena es igual o supera los cuatro años (art. 313 CPP).

Conforme puede verse, el ordenamiento jurídico penal colombiano sí cuenta con herramientas y no hay ninguna razón para dudar que las mismas sean, tal y como están previstas en la actualidad, tan severas como graves. Desde esta perspectiva, quizás la discusión no tenga que girar en torno a la gravedad de las sanciones, sino, más bien, en la manera de garantizar su aplicación y, claro, en las condiciones de su ejecución.

3 CONCLUSIONES

La solución al problema de la siniestralidad vial va más allá de la simplista idea de reformar el Código Penal; el tema es serio y, precisamente por eso, no puede tomarse a la ligera.

Sancionar con penas privativas de la libertad a los conductores ebrios no contribuirá a reducir significativamente las cifras de muertos y heridos en accidentes de tránsito, porque la disminución del número de víctimas, fatales o no, impone

coordinar y articular varias políticas públicas y no sólo la criminal: deben mejorarse las vías y su señalización, aumentarse la seguridad de los vehículos, generarse actitudes responsables en los usuarios de las vías (no sólo en los conductores, también de peatones y en los pasajeros) e intensificar las campañas públicas de educación, prevención y control, que son, sin duda, la clave.

El Derecho penal sólo puede cumplir un papel secundario y, si se quiere, residual, ya que siempre llega tarde: la pena se impone cuando el resultado muerte o lesiones ya se ha producido y, en tal medida, no hay nada más por hacer. Adicionalmente, aunque sancionar a los conductores ebrios produjera el efecto deseado por los promotores de la reforma penal, lo cierto es que este factor –la conducción en estado de embriaguez– es apenas uno, y no necesariamente el más relevante, de los varios que contribuyen a engrosar dichas cifras.

Como si esto fuera poco, el sistema penal ya cuenta con herramientas lo sufi-

cientemente severas para sancionar a quienes conducen un vehículo en estado de embriaguez y causan la muerte de otro (medidas cautelares, imputaciones a título doloso o culposo y beneficios penitenciarios); otra cosa es, desde luego, el uso que se hace de las mismas. Lo importante, está claro, no es tanto la severidad de la pena, cuanto la certeza sobre su imposición.

La intervención en esta materia, empezando por el diseño de las políticas públicas correspondientes, debe responder a una política estatal integral, no sólo criminal, ajena a los golpes de opinión, que reconozca las limitaciones humanas y logísticas del sistema penal, donde la educación y la prevención estén llamadas a jugar un papel bastante más importante que el ordenamiento penal, cuya reforma, en los términos que se ha venido discutiendo durante los últimos años, cuando menos en Colombia, poco o nada aportará a resolver un problema urgido de tomarse en serio.

CRIMINAL SANCTIONS FOR DRUNK DRIVERS: a review of its challenges and consequences

ABSTRACT

Nowadays, road safety is a matter of great interest due to the alarming number of deaths and injuries resulting from road accidents. Because of that, international organizations, victims and mass media, require from local authorities effective actions to address this issue; some of the measures actually taken involve legal changes. This article focus on the main challenges –theoretical and practical- related to the criminalization of drunk drivers.

Keywords: Road Safety. Drunk Drivers. Criminal Policy. Criminal Law.

Recebido em: 21/09/2014

Aceito em: 29/10/2014

REFERÊNCIAS

- ALONSO, A. El delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas tóxicas en el ordenamiento jurídico español. In: VARGAS, Á.; VELÁSQUEZ, F. V. **Seguridad Vial y Derecho Penal: La reforma a la Ley penal colombiana y la experiencia española.** Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2013.
- BEJARANO, R. **Los borrachos asesinos.** [S.I.]: El Espectador, 2012.
- CARBONELL, J. C. La Ley Orgánica de reforma al Código Penal español en materia de Seguridad Vial. VARGAS, Á.; VELÁSQUEZ, F. V. **Seguridad Vial y Derecho Penal.** Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2013.
- CASTILLO, L.; VARGAS, R. La modificación de la Ley penal colombiana al hilo de la 'Siniestralidad Vial'. In: VARGAS, Á.; VELÁSQUEZ, F. V. **Seguridad Vial y Derecho Penal: La reforma a la Ley penal colombiana y la experiencia española.** Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2013.
- CHACÓN, J. **Tres millones de autos e- vaden la revisión tecnicomecánica.** [S.I.]: El Espectador, 2012.
- COLPRENSA. **Sistema penal no está preparado para medidas contra conductores ebrios:** Fiscalía. [S.I.]: El Colombiano, 2013.
- CONTRALORÍA GENERAL DE LA NACIÓN. **Seguridad Vial en Colombia.** Especial seguimiento a los resultados de la política pública. [S.I.: S.n.], 2012.
- CÓRDOBA, A. **¿Accidentalidad o violencia vial?** [S.I.]: El Espectador, 2013.
- DIEZ, J. L. **La política criminal en la encrucijada.** Buenos Aires: B de F, 2007.
- DIEZ, J. L. **La política legislativa penal iberoamericana a principios del siglo XXI.** [S.I.: S.n.], 2008.
- DUQUE, J. G. **Los costos de chocarse en moto.** [S.I.]: El Colombiano, 2013.
- EFE. **Lanzan campaña "Bogota me mata" para denunciar mal estado de las calles.** [S.I.]: El Espectador, 2013.

- EL ESPECTADOR. **Sancionan a 250 conductores por conducir en estado de embriaguez.** [S.I.]: El Espectador, 2012.
- EL ESPECTADOR. **982 conductores sancionados por conducir en estado de embriaguez en puente de fin de año.** [S.I.]: El Espectador, 2013.
- FERRANDIS, D. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas tóxicas y otras sustancias tóxicas. VARGAS, Á.; VELÁSQUEZ, F. V. **Seguridad Vial y Derecho Penal: La reforma a la Ley penal colombiana y la experiencia española.** Bogotá: Universidad Sergio Arboleda, 2013.
- FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. **2012: balance mixto para la seguridad vial en Colombia.** [S.I.: S.n.], 2013.
- FONDO NACIONAL DE PREVENCIÓN VIAL. Universidad de Los Andes. **Anuario estadístico de Seguridad Vial.** [S.I.: S.n.], 2010.
- GARCÍA, M.; Pérez, L. Agenda de los medios y agenda política: Un estudio del efecto de los medios en las reformas del Código Penal Español entre los años 2000-2003. **Revista de Derecho Penal y Crimiología**, v.3, p.260-290, 2009.
- GAVIRIA, R. Ampliación de las coberturas de gastos médicos en el SOAT. **Fasecol-da**, v.146, p.22-24, 2012.
- GÓMEZ, P. La reforma de los delitos contra la seguridad vial. **Revista Jurídica Universidad Autónoma de Madrid**, Madrid, v.25, 119-148, 2012.
- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES. **Boletín Estadístico Mensual:** enero. [S.I.: S.n.], 2012.
- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES **Boletín Estadístico Mensual:** diciembre. [S.I.: S.n.], 2012.
- LANCHEROS, Y. **Alerta por posibles fraudes con los comparendos en Bogotá.** [S.I.]: El Tiempo, 2013.
- LARRAURI, E. Populismo punitivo ... y cómo resistirlo. **Jueces para la democracia**, v.55, p.12-22, 2006.
- MARTÍNEZ, A. Derecho Penal y Seguridad Vial. In: CANO, T. et al. **Derecho Penal y Seguridad Vial.** Navarra: Aranzandi, 2007.
- MARTÍNEZ, M. Populismo punitivo, mayorías y víctimas. **NOMOS-** Universidad de Viña del Mar, v.2, p.183-199, 2008.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE. Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia 2011-2016. **Resolución 1282.** [S.I.: S.n.], 2012.
- MIRÓ, F. La interpretación del delito de negativa al sometimiento de la prueba de alcoholemia tras la Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de marzo de 2002. **Actualidad Penal**, v.1, p.65-91, 2003.
- MONTANER, R. **Los nuevos delitos contra la seguridad vial:** una muestra de la Administración del Derecho Penal. Documentación administrativa (284-285). [S.I.: S.n.], 2009.
- MUÑOZ, F. La reforma de la Parte Especial del Derecho Penal español en el 2003: de la "tolerancia cero" al "Derecho Penal del enemigo". **Revista General de Derecho Penal**, v. 3, mayo 2005.
- OBREGÓN, A. Los concursos entre delitos contra la seguridad vial y delitos de resultado lesivo tras las últimas reformas penales: estudio del artículo 382 del Código

- Penal. **Revista Jurídica Universidad Autónoma de Madrid**, Madrid, v. 25, p.149-165, 2012.
- OLMEDO, M. DAspectos prácticos de los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los arts. 379 y 380 del Código Penal. **Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología**, v.4, 2002. Disponible em: <http://criminet.ugr.es/recpc/recpc_04-02.html>. Acceso em: 13 abr. 2014.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020**. [S.l.: S.n., 201?].
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. **Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito**. [S.l.: S.n.], 2004.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: Es hora de pasar a la acción**. [S.l.: S.n.], 2009.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Apoyo al decenio de acción (resumen)**. [S.l.: S.n.], 2013.
- OSPINA, G. **Velocidad, la más reportada**. [S.l.]: El Colombiano, 2013.
- EL TIEMPO. **En Bogotá, cada 43 minutos sorprenden a un conductor embriagado**. [S.l.: S.n.], 2013.
- EL TIEMPO. **Estos son los diez choferes con más multas**. [S.l.: S.n.], 2012.
- EL TIEMPO. **Las vías del país no aptas para ir a 120 kilómetros por hora**. [S.l.: S.n.], 2012.
- EL TIEMPO. **Cada mes, 3000 nuevos reos agravan hacinamiento**. [S.l.: S.n.], 2012.
- EL TIEMPO. **Corte pide al Congreso parar leyes que aumentan penas**. [S.l.: S.n.], 2013.
- REQUEJO, C. **Delitos relativos al tráfico viario**. Valencia: Tirant lo Blanch, 2011.
- SALDARRIAGA, L. J. **A 236 conductores la rumba los dejó sin pase**. El Colombiano. [S.l.: S.n.], 2013.
- SÁNCHEZ-MORALEDA, N. Instrumentalidad y sombolismo en los delitos contra la seguridad vial. **Revista General de Derecho Penal**, v.16, p.1-39, 2011.
- SILVA, J. M. El populismo punitivo. **Escritura Pública**, v. 55, p.15, 2009.
- SOTO, S.. La influencia de los medios en la percepción social de la delincuencia. **Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología**, v.46, p.1695-10194), sept. 2005.
- VALBUENA, S. J. Muertes y lesiones no fatales de transporte, Colombia, 2011. **Fo-rensica**, p. 269-309, 2011.
- VARGAS, R. La 'Siniestralidad Vial' y el Derecho Penal en Colombia. In: VARGAS, Á.; VELÁSQUEZ, F. V. **Seguridad Vial y Derecho Penal. La reforma a Ley penal colombiana y la experiencia española**. Bogotá D.C.: Universidad Sergio Arboleda, 2013.
- VARGAS, R.; CASTILLO, L. La sanción penal de los conductores ebrios en Colombia: entre las dificultades dogmáticas y la ausencia de una política criminal coherente. **Revista Civilizar Ciencias Sociales y Humanas**, v.26, p.67-86, 2014.