

PROYECTO DE LEY SENADO

Por el cual se crea y adiciona un párrafo del artículo 52 y se modifica el artículo 110 de la Ley 599 de 2000

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º .- Se adiciona párrafo al Artículo 52 de la ley 599 de 2000 quedará así:

PARAGRAFO.- En los casos de homicidio culposo en los que el agente utilizaba medio motorizado, vehículo escolar o de servicio público de pasajeros o se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica, se impondrá pena accesoria de inhabilitación para manejar vehículos automotores **por un tiempo igual al doble de la pena.**

Artículo 2º .- Se modifica el Artículo 110 de la ley 599 de 2000 quedará así:

Artículo 110

La pena prevista en el artículo anterior se aumentará del doble, a el doble y medio en los siguientes casos:

- 1.- Si al momento de cometer la conducta el agente utilizaba medio motorizado o vehículo escolar o de servicio público de pasajeros o se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica.
2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta.

Artículo 3º Promulgación y vigencia de la presenta ley.- La presente ley rige a partir de su promulgación.

Atentamente

Javier Cáceres Leal
Senador de la Republica.

PROYECTO DE LEY SENADO

Por el cual se crea y adiciona un párrafo del artículo 52 y se modifica el artículo 110 de la Ley 599 de 2000

I.- EXPOSICION DE MOTIVOS

HONORABLES SENADORES

Presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República, el Proyecto de Ley por medio de la cual se crea y adiciona un párrafo del artículo 52 y se modifica el artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el primero como una nueva pena accesoria de inhabilidad para conducir, afecta exclusivamente al homicidio culposo, ocurrido en accidente de tránsito y modifica el Código Penal vigente en su Artículo 110, con un aumento de la pena y modifica el numeral primero estableciendo una nueva causal de agravación punitiva para el Homicidio Culposo, en accidente de tránsito, resaltando la responsabilidad para el agente que actúa bajo el influjo de bebidas alcohólicas o otras sustancias o en vehículo escolar y de uso público.

Es información conveniente sobre el tema relieves que este Proyecto de Ley, ha sido colocado a estudio junto con otros similares al Congreso de la República en legislaturas anteriores sin que hayan logrado terminar el trámite legislativo.

El proyecto persigue en primer lugar poner en estudio para su análisis y su posible posterior aprobación, el problema de la ***alta accidentalidad en el tránsito en Colombia***, y su consecuente, necesidad de crear normas, que la ataquen los hechos y reduzcan las estadísticas y normas que de manera ejemplar enfrenten la conducta de conductores irresponsables, haciéndoles más gravosa la misma.

Según el Ministerio de Transporte, “Por tipo de servicio, los vehículos que más se accidentan en Colombia son los de transporte público de pasajeros; el 49% de los accidentes de tránsito incluyen a lo menos un vehículo de transporte público...”

Esta situación es grave, y por lo mismo amerita una revisión al tratamiento legal, revisión que nos lleva a precisar, otro aspecto que genera gran impacto es el de los accidentes de tránsito en los que se ven involucrados vehículos de transporte escolar. En Bogotá, por ejemplo, en el 2004 resultaron involucradas

220 personas en accidentes de tránsito del transporte escolar y en el 2005 este tipo de transporte registró 2 accidentes con muertos, 58 accidentes con lesionados y 117 choques simples. Bástenos recordar algunos casos recientes, como el sucedido en la segunda semana del mes de abril de 2007 con el accidente del bus escolar del Gimnasio Colombo Británico en el que perdió la vida un niño de catorce años de edad, y otros trece resultaron heridos. Según las versiones de prensa, (El Tiempo, Abril 16 de 2007), el conductor del vehículo causante de la tragedia, a pesar de tener su licencia de conducción vencida y trece comparendos impuestos en los últimos tres años (entre ellos uno por conducir en estado de embriaguez), prontamente quedó en libertad por ausencia de norma que impidiera tal circunstancia. Así mismo, el conductor del vehículo escolar, presenta diez comparendos por infracciones a las normas de tránsito. Eventos como este generan indignación en la ciudadanía, que no entiende las limitaciones de orden legal a las que se ven enfrentadas las autoridades¹.

Por otra parte, también es pertinente señalar que los accidentes de automotores y sus efectos en nuestra legislación han sido tratados de forma tenue y con benevolencia y es en consideración a lo anterior que nos vemos precisados a señalar cómo está determinada la responsabilidad penal que en la actualidad se imputa cuando con ocasión de un accidente de tránsito, se vulnera un derecho fundamental como lo es el derecho a la vida.

El texto actual de las normas es del siguiente tenor:

Artículo 52. *Las penas accesorias.*

Las penas privativas de otros derechos, que pueden imponerse como principales, serán accesorias y las impondrá el Juez cuando tengan relación directa con la realización de la conducta punible, por haber abusado de ellos o haber facilitado su comisión, o cuando la restricción del derecho contribuya a la prevención de conductas similares a la que fue objeto de condena.

En la imposición de las penas accesorias se observará estrictamente lo dispuesto en el artículo 59.

En todo caso, la pena de prisión conllevará la accesoria de inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas, por un tiempo igual al de la pena a que accede y hasta por una tercera parte más, sin exceder el máximo fijado en la Ley, sin perjuicio de la excepción a que alude el inciso 2 del artículo 51.

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 Gloria Stella Díaz Ortiz Piraquive, Alexandra Moreno, Proyecto de Ley 2007,

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.

En cuanto al tipo penal de Lesiones Personales Culposas, consagrado en el Artículo 120, se establecen las mismas circunstancias de agravación punitiva consagradas para el homicidio culposo, pues el Artículo 121 así lo determina.

Nuestro actual ordenamiento penal en su Art. 109, establece el Homicidio Culposo, previendo una sanción de prisión de 32 a 108 meses, en tanto que en el Art. 110 define como circunstancias de agravación punitiva, aumentando la pena de una sexta parte a la mitad, dejaba la posibilidad de la prisión domiciliaria, o de excarcelación, cuando la pena es inferior a 5 años, situación que no podrá ser posible a partir de la vigencia de la norma propuesta, dado, que el mínimo en ninguno de los casos allí previstos será inferior a los 5 años, antes mencionados e imposibilidad, matemática para que el juez conceda excarcelación o prisión domiciliaria.

1.1 DEL DEBER DE CUIDADO Y LA PREVISIÓN DE LO PREVISIBLE

Los delitos culposos se construyen a partir de la infracción al deber de cuidado y a la previsión del resultado de la conducta, (C.P. Art. 23), siendo estas circunstancias generadoras de un nivel específico de influencia judicial, como criterio de análisis típico, pues la determinación del cuidado debido y la previsión de lo previsible, son elementos esenciales y es lo que en últimas determina que el legislador le de el tratamiento o carácter de culposas a estas conductas.

En el marco de un derecho penal de acto, no podría reprocharse meramente el hecho de haber causado un resultado, se debe reprochar un actuar humano, que deviene del presupuesto requisito para el juez de la culpabilidad, que se materializa en forma contraria al cuidado. Al respecto, debe aclararse que en los delitos culposos sí existe una finalidad y esta última es decisiva para establecer un disvalor del actuar desplegado. No es lo mismo haber causado un homicidio culposo, por ejemplo, a sabiendas de que el autor un ciudadano común, se encontraba en un error sobre las condiciones de conducción en una autopista y su señalamiento, que el cometido por un agente que transporta pasajeros, más aún si estos son infantes.

Tampoco puede ser igual la responsabilidad penal que se le impute a quien ha sido respetuoso de los deberes legales que le impone el ejercicio de actividades peligrosas, como es la conducción de vehículos automotores, que la que se le impute a quien no haya sido respetuoso de ellos.

Cuando se está ante el evento del conductor de vehículos de servicio público o escolar, o en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias, se requiere de una mayor ponderación. La naturaleza del deber de cuidado de este agente comporta un nivel mayor de exigencia, de prudencia y de juicio propio, que le obligan a conducir a la defensiva, evitando incrementar los riesgos que de por sí ya tiene esta actividad.

Podría pensarse que con la consagración de esta disposición, estaríamos vulnerando el derecho a la igualdad consagrado en el Art. 13 de nuestra Constitución Política, pero es que, precisamente, la igualdad como principio no es ajena a las circunstancias fácticas en que se desarrolla nuestra sociedad, por lo tanto la igualdad como principio debe dar igual solución jurídica a supuestos de hecho iguales, pero no así la misma solución jurídica a supuestos de hecho diversos, y esto en razón a que el derecho es un factor no solo de igualación sino de diferenciación, pero con un efecto común el impacto social de las conductas y el riesgo inherente a ellas.

Este criterio en la presentación de esta iniciativa, sugiere se imponga en el trato jurídico, necesario la que persigue consagrar un párrafo como pena accesoria igual al doble como prohibición para manejar vehículos automotores para los expresos eventos previstos; además el proyecto de forma consecuente, estipula una causal de agravación punitiva para los homicidios y las lesiones personales culposas producidas en accidentes de tránsito, cuando los agentes involucrados, estén en vehículo escolar o de servicio público de pasajeros o se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y aumentando la agravación de una sexta a dos terceras partes cuando tales circunstancias se presenten.

I. ESTADISTICAS Y CONSIDERACIONES

Dentro del tema traemos un trabajo realizado por dos expertos estadísticos colombianos² que traen a su vez otro estudio realizado por el Laboratorio de Investigaciones sobre el Transporte del Reino Unido (TRL, en inglés), en donde llegan a la conclusión de que el costo de la accidentabilidad en cualquier país es como mínimo el 1% del PIB, y nos presentan un cuadro para el caso colombiano y aclarando “En estos gastos se cuentan las inversiones que las personas deben hacer para los vehículos, los daños y pérdidas pagadas por las compañías de seguros, la atención de los heridos, los daños materiales y la pérdida de productividad de los fallecidos”.

Tabla 1. Costo aprox. de los accidentes de tránsito en Colombia 1994-1999

² Oscar Cañas Z y Juan Carlos Correa. Investigación. Panorama de la Accidentabilidad vial de Medellín.

Año	PIB en millones de pesos	Costo aproximado en millones de pesos
1994	67.532.862	675.328,62
1995	71.046.217	710.462,17
1996	72.506.824	725.068,24
1997	74.994.021	749.940,21
1998*	75.351.312	753.513,12
1999*	72.120.851	721.208,51

Dentro de la anterior perspectiva podemos proyectar que para 2006 el PIB fue de 374.4 miles de millones (374.400.000.000.000) con un costo aproximado de 3.744 mil de millones y con crecimiento de la economía fijado en 6.65% para el año de 2007, estas cifras las corrobora el proyecto de Acuerdo 106 de 2005 presentado al Concejo de Bogota³ al citar el siguiente texto, “el país continúa perdiendo más de tres billones doscientos ochenta mil millones de pesos (\$3.280.000.000.000) cada año por este concepto. Los hospitales del país están saturados de víctimas de los accidentes de tránsito, sin poder dar abasto en su atención y requiriendo cada vez una mayor capacidad hospitalaria para su atención, que representan unos costos muy altos para el país”.

Dentro de las estadísticas es importante señalar que cada 9 minutos se presenta una muerte en Colombia,⁴ por causa de un accidente de tránsito, además aunque parezca increíble, los accidentes de tránsito son considerados como la segunda causa de muerte en Colombia, después de la violencia.

Las anteriores estadísticas se ratifican por informe de Surateb⁵ “En el país las cifras también son elevadas: según el Fondo de Prevención Vial los accidentes

³ Acuerdo 106 de 2005 presentado al Concejo de Bogota., Nelly Patricia Mosquera.

⁴ Surateb.- Administradora de Riesgos Profesionales. Internet www.surateb.com.co

⁵ Consejería Presidencial De Programas especiales. Red de Gestores Sociales. La Organización Mundial de la Salud analiza a nivel global la accidentalidad a partir de dos variables: el pago de indemnizaciones y la pérdida de creación y de producción que se genera por cada lesionado. Se estima que en 2004 las pérdidas en ese sentido llegaron a 518.000 millones de dólares.

Yazmín Gaitán Rodríguez, directora de investigaciones del Fondo, indicó que estos costos se basan en el análisis del tipo de accidente. "Si tuvo heridos, en cuyo caso se determina que es un accidente grave, o si hubo muertos, que lo convierten fatal. Este cálculo también discrimina la severidad de las heridas y los costos que se generan por gastos funerarios y administrativos. En suma, cada detalle es tenido en cuenta para establecer la cifra". En Colombia no existe un cálculo exacto de lo que las incapacidades médicas por accidentes de tránsito representan en términos de productividad, o le cuestan al sector empresarial. Sin embargo, sí hay estudios sobre la cantidad de éstos que ocurren con ocasión del trabajo.

Del Producto Interno Bruto (PIB) del país, el 7,8 por ciento representa el gasto en salud. La accidentalidad laboral corresponde al 4 por ciento del PIB y de éste, el 35 por ciento se cuenta en accidentes de tránsito. Las cifras fueron reveladas por Renán Alfonso Rojas Gutiérrez, presidente del Consejo Colombiano de Seguridad (CCS), una asociación del sector empresarial, cuyo propósito es darle soporte técnico y científico en materia de prevención de riesgos al aparato productivo del país.

Rojas Gutiérrez comentó que si bien dentro del número de accidentes de trabajo no son altas las cifras de lesiones relacionadas

de tránsito le costaron a la economía nacional 1.670 millones de dólares el año pasado (Nota: se refiere al año 2007, este no tiene todas las variables citadas para el estudio citado del Transporte Ingles). Dice y asegura Suratep, que de un tiempo para acá ha aumentado la severidad y la frecuencia en los accidentes que generan mortalidad e invalidez. Con un agravante: "En el 64 por ciento de los casos, los accidentes ocurren a personas en el pleno de su capacidad productiva, es decir, entre los 19 y los 45 años"

Pero Senadores el tema es más amplio dice Facecolda respecto a el pago de siniestros en el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Soat, aumentó en 24,6 por ciento entre enero y mayo. El pago de siniestros en el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Soat, aumentó en 24,6 por ciento entre enero y mayo". (Refiere a 2006).

I.1 ESTADISTICAS SEGÚN EL FONDO DE PREVENSIÓN VIAL

Las estadísticas más recientes que se deben citar son las realizadas para el año 2006 y publicadas por la autoridad nacional encargada de establecerlas y llevarlas, para el efecto el Fondo De Prevención Vial ⁶ de donde presentamos en primer un cuadro que refleja la accidentalidad vial nacional desde 1986 como registro histórico..

con el transporte, la severidad de estas lesiones representa costos muy altos que afectan cerca del 40 por ciento de las indemnizaciones que se pagan por accidentes de tránsito.

⁶ Fuente página de internet. www.fonprevial.org.co

1. ACCIDENTALIDAD VIAL NACIONAL - 2006
 1.1. Registro Histórico 1986 - 2006

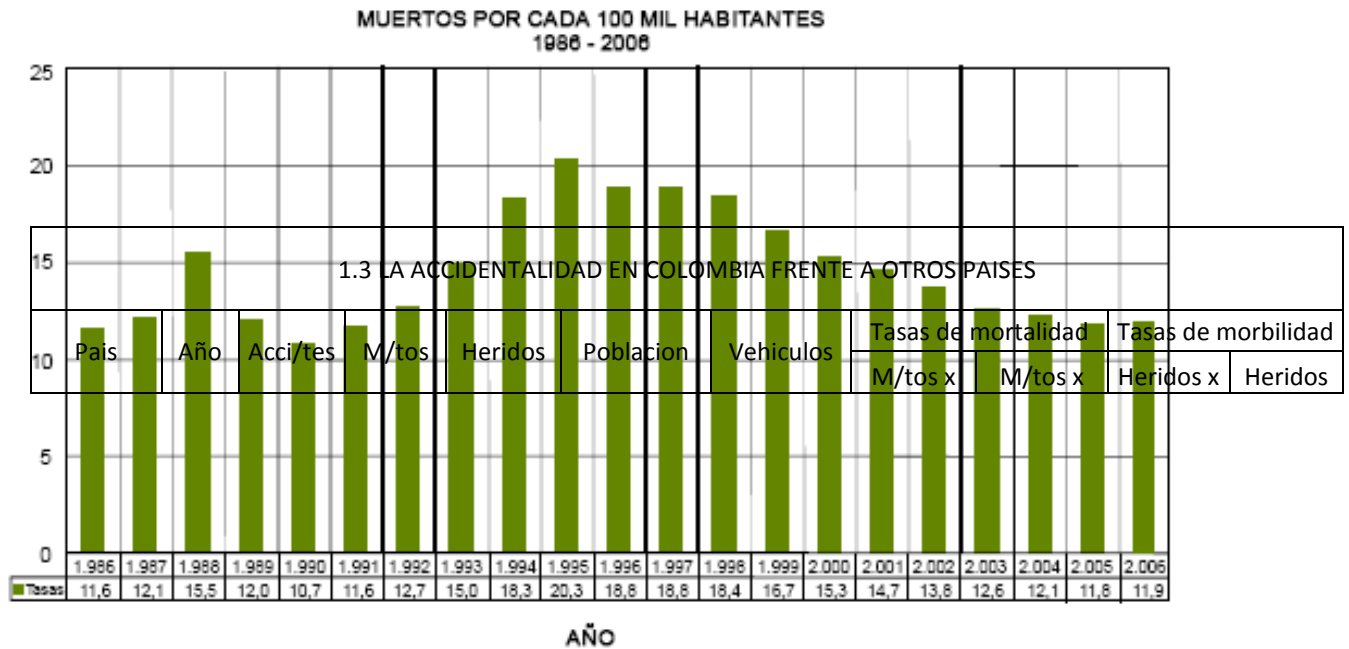
Año	(*) Accidentes	Muertos	Heridos	
			Graves	(*) Leves
1.986	64.289	3535*	13449*	N.D.
1.987	91.723	3833*	15008*	N.D.
1.988	117.933	5039*	19772*	N.D.
1.989	108.506	4032*	18085*	N.D.
1.990	122.112	3704*	16086*	N.D.
1.991	111.462	4.119	18.182	N.D.
1.992	130.304	4.620	21.280	N.D.
1.993	149.940	5.628	33.083	N.D.
1.994	164.202	6.989	45.940	N.D.
1.995	179.820	7.874	52.547	N.D.
1.996	187.966	7.445	50.360	N.D.
1.997	195.442	7.607	49.312	N.D.
1.998	206.283	7.595	52.965	N.D.
1.999	220.225	7.026	52.346	N.D.
2.000	231.974	6.551	51.458	N.D.
2.001	239.838	6.346	47.148	N.D.
2.002	189.933	6.063	42.837	N.D.
2.003	209.904	5.632	36.743	65.214
2.004	229.184	5.483	35.914	77.665
2.005	154.622	5.418	37.669	69.357
2.006	186.362	5481**	34.889	59.433

(*) Datos proyectados

(**) Muertos totales directos e indirectos.

Dentro de las principales estadísticas publicadas se deben resaltar los

1.2.2.2 Tasas de mortalidad



siguientes datos, como la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes para el año 2006 es de 11,9 % y a su vez esta tasa de comparada con otros países Latinoamericanos vemos que nos supera argentina con un 19.4 y Perú con una similar tasa del 12.1 y en un muestreo internacional de 24 países solo nos superan 8 Eslovenia con 12.9%, Hungría 12.07 %, Luxemburgo 13.7%, Polonia 14.3%, Portugal 12.3%, Republica Checa 12.6%, Corea 13.6%, y Estados Unidos 14.9.

							100 mil hab.	10 mil veh.	100 mil hab	x 10 mil veh.
Argentina	2006	453.543	7.557	97.945	38.970.611	11.369.190	19.4	6.6	251.3	85.1
Bolivia	2004	20.775	819	10.499	8.806.000	489.062	9.3	16.7	119.2	214.7
Brasil	2002	251.876	18.877	318.313	34.284.967	34.284.967	10.8	5.5	182.3	92.8
Chile	2005	46.328	1.626	47.792	2.351.662	2.351.662	10.0	6.9	293.8	203.2
Colombia	2006	185.362	5.481	34.889	4.616.962	4.616.962	12.8	11.9	81.3	75.6
Ecuador	2005	16.578	1.387	9.098	1.042.321	1.042.321	10.4	13.3	68.1	87.3
Peru	2005	75.012	3.302	40.512	795.236	795.325	12.1	41.5	148.8	509.4
Uruguay	2004	1.357	120	1.454	1.051.970	1.051.970	3.5	1.1	42.0	13.8
Venezuela	2003	81.057	2.759	21.150	2.802.849	2.802.849	10.8	9.8	82.8	75.5

OTROS PAISES									
Pais	Año	Muertos	Heridos	Poblacion	Vehiculos	Tasas de mortalidad		Tasas de morbilidad	
						Muertos x 100 mil hab.	Muertos x 10 mil Veh.	Heridos x 100 mil hab.	Heridos x 10 mil Veh.
Austria	2005	768	40.900	8.233	5.279	9.3	1.5	496.8	77.5
Alemania	2005	5.320	336.600	82.501	54.520	6.4	1.0	408.0	61.7
Canada	2005	2.923	17.529	32.271	19.130	9.1	1.5	54.3	9.2
Dinamarca	2005	321	5.400	5.416	2.570	5.9	1.2	99.7	21.0
Eslovenia	2005	258	14.314	2.003	1.150	12.9	2.2	714.6	124.5
España	2005	4.442	21.859	43.477	27.657	10.2	1.6	50.3	7.9
Finlandia	2005	366	8.979	5.237	2.871	7.0	1.3	171.5	31.3
Francia	2005	5.298	82.700	60.561	37.168	8.7	1.4	136.6	22.3
Hungria	2005	1.278	20.800	10.098	3.370	12.7	3.8	206.0	61.7
Islandia	2004	23	790	294	218	7.8	1.1	268.7	36.2
Italia	2005	5.383	225.100	57.127	43.141	9.3	1.2	388.9	52.2
Japon	2005	6.871	1.153.633	451	82.816	5.4	0.8	906.3	139.3
Luxemburgo	2005	62	700	3.979	358	13.7	1.7	155.2	19.6
Irlanda	2005	296	14.520	4.606	1.937	7.4	1.5	364.9	75.0
Noruega	2005	224	11.214	4.061	2.983	4.9	0.8	243.5	37.6
Pais	Año	Muertos	Heridos	Poblacion	Vehiculos	Tasas de mortalidad		Tasas de morbilidad	
						Muertos x 100 mil hab.	Muertos x 10 mil Veh.	Heridos x 100 mil hab.	Heridos x 10 mil Veh.

Polonia	2005	5.444	61.191	10.529	5.481	14.3	9.9	160.4	111.6
Portugal	2005	1.294	38.930	10.221	5.366	12.3	2.4	369.7	72.5
Rep. Checa	2005	1.286	32.211	4.732	4.732	12.6	2.7	315.1	68.1
Rep. de Corea	2004	6.583	220.755	48.082	18.062	13.6	3.6	459.1	122.2
Suiza	2005	409	5.059	7.415	5.043	5.5	0.8	68.2	10.0
Reino Unido	2005	3.327	28.954	58.485	58.485	5.7	1.0	49.5	8.8
USA	2005	43.443	1.900.000	291.410	32.800	14.9	1.8	652.0	78.8
Suecia	2005	437	18.100	9.011	5.131	4.8	0.9	200.9	35.3

Las causas de los accidentes el más alto porcentaje lo aplica el Fondo de Previsión Vial, a no mantener la distancia de seguridad con el 17.3%, el segundo factor lo adjudica a impericia en el manejo 16.4%, sumado el factor otra del conductor en general 10.5%, relacionadas con el conductor incluido el factor (falla) del vehículo suma el 95.7% y factores sumados causas del pasajero, del peatón, y de la vía dan un 4.3%, y separamos causas de los accidentes como embriaguez o droga 2.6% y embriaguez aparente 0.8%.

Total Nacional	
Causa	%
Distraerse	8.5
Impericia en el manejo	16.4
No mantener distancia de seguridad	17.3
Otra del conductor en general	10.5
No respetar prelación	6.4
Desobedecer señales	6.3
Reveso imprudente	3.5
Transitar por fuera del carril	4.5
Girar bruscamente	2.9
Adelantar cerrando	3.0
Embriaguez o droga	2.7
Cruzar sin observar	3.2
Exceso de velocidad	1.6
Semáforo en rojo	1.5
Frenar bruscamente	1.3
Transitar en contravía	1.3
Cambio de carril sin indicación	0.8
Poner en marcha un vehículo sin precauciones	1.0
Embriaguez aparente	0.9

Extraemos de las estadísticas una serie de causas que de suyo dan las razones de los altísimos niveles de accidentalidad en nuestro país, superando los índices internacionales⁷ y la conclusión necesaria de interpretación de las mismas, y ser las causas más relevantes que obligan la urgente regulación, son las relacionadas con la conducta de los conductores que en resumen tocan el fondo y son las más simples y deber del legislador corregirla para hacer de los conductores Colombianos, ser conductores, diligentes, previsivos, es decir conductores responsables.

Para llegar al fin propuesto el Estado cuenta con dos instrumentos, para direccionar o corregir, los altos niveles de imprudencia, o negligencia, uno es la educación y capacitación y el otro es el poder persuasivo de la sanción.

Los dos factores básicos que se entrelazan pues están relacionados con el conductor y la accidentalidad, son el descuido, negligencia o imprevisión y por otro estar bajo el influjo de bebidas alcohólicas y/o estado de embriaguez o otras sustancias, conducta que de por si indica, aceptar desde la primer ingesta de sustancia, supone aceptar como posible el resultado dañoso.

Es por ello que, cuando se entra a analizar el deber de cuidado que debe guardar el conductor de un vehiculo automotor, consideramos que se debe analizar este comportamiento bajo un criterio de especialidad, que hoy no consagra expresamente nuestra normatividad penal. Y es que bajo este parámetro, no debe ser el mismo grado de responsabilidad penal el que se le exija a un conductor particular que el que se le exija a uno de transporte de pasajeros, transporte escolares o en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias.

Este criterio, impone el trato jurídico, es lo que nos lleva a considerar como de imperiosa necesidad la presentación de esta iniciativa que persigue consagrar una un parágrafo como pena accesoria igual al doble como prohibición para manejar vehículos automotores para los expresos eventos previstos.

Prevee también el proyecto de forma congruente una causal de agravación punitiva para los homicidios y las lesiones personales culposas producidas en accidentes de tránsito, cuando los agentes involucrados, estén en vehiculo escolar o de servicio público de pasajeros o se encontraba bajo el influjo de

⁷ Publicado en la Rev. Fac. Nac. De Salud Pública 2001; 19(2): 19-32 Para el caso colombiano, el índice en cuestión era en 1999 de 26.4, lo que nos ubica por encima de la media de Latinoamérica que es de 20, pero sobretodo muy por encima de los valores de los países desarrollados, que tienen una media de 3.3 muertos por cada 10000 vehículos. La situación entonces de la accidentalidad vial en Colombia al compararla con la de otros países, es que estamos en una posición rezagada con respecto a Latinoamérica, y completamente atrasada con respecto a los países en desarrollo.

bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica

Se propone, además, aumentar la agravación del doble al doble y medio partes cuando tales circunstancias se presenten.

Atentamente

Javier Cáceres Leal
Senador de la Republica.