
Ref. PROYECTO DE REFORMA ARTS. 84 bis, 94 bis y 14
DEL CODIGO PENAL - DELITOS VIALES

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION

S / D

VIVIAM MARIA PERRONE DNI N° 14.186.955 en representación de la **ASOCIACION CIVIL MADRES DEL DOLOR** y **SILVIA BEATRIZ GONZALEZ DNI N° 18.647.837**, en representación de **FUNDACION ESTRELLAS AMARILLAS ARGENTINA**, tenemos el agrado de dirigirnos a Vuestra Honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley destinado a aprobar reformas de algunos arts. del código penal referidos a siniestros viales.

En este orden de ideas, cabe destacar que han pasado más de 7 años de la última reforma del código penal respecto de delitos viales (Ley 27.347) y que la presente modificación deviene necesaria a efecto de velar por el bien jurídico vida e integridad física.

La reforma penal operada por la Ley 27.347 no ha introducido al digesto punitivo, en sentido estricto y autónomo, nuevas formas de criminalidad ligadas a los siniestros viales, sino que ha realizado una reformulación de los artículos 84, 94 y 193 bis, particularmente en el sector de la pena y ha incorporado dos nuevos artículos, 84 bis y 94 bis, mediante los cuales se ha establecido una casuística (sistema tasado de conductas)

en forma expresa de algunas modalidades conductuales relacionadas con la conducción de un vehículo a motor y que fueron - a juicio de los legisladores- los factores causales más relevantes de la siniestralidad vial con resultados fatales o lesivos.

Se intentó –llenando de agravantes el artículo 84 Bis- que los mismos sirvan para dejar de aplicar el dolo eventual.

Pero con esa pena tan baja (de 3 a 6 años de prisión) que tiene dicho art. 84 Bis, -en la práctica- cuando hay multiplicidad de agravantes, no solo el dolo eventual se siguió aplicando en muchas sentencias judiciales, sino que no se logró el objetivo que en definitiva es bajar la siniestralidad vial y de esta manera proteger la vida de los ciudadanos.

Las familias de víctimas fatales que llegan a juicio oral y público, en la mayoría de los casos se van con una sensación de injusticia e impunidad (aun logrando sentencias condenatorias) a raíz de la deficiencia en la legislación respecto de las penas del art. 84 Bis.

Debido al gran crecimiento de víctimas fatales originadas por siniestros viales, la sociedad reclama a la justicia que estas causas, que en su gran mayoría son caratuladas como homicidios culposos, impliquen un reproche penal al autor del hecho por el delito de homicidio simple haciendo uso de la teoría del dolo eventual mediante la cual se considera que el sujeto se representa la posibilidad de generar el resultado sin embargo mantiene su conducta y, finalmente, provoca el resultado dañoso.

Claramente una de las cuestiones de difícil solución en nuestro sistema de enjuiciamiento penal, es poder trazar una diferencia entre los tipos dolosos y los tipos culposos, y más aún en lo relativo al dolo eventual y la culpa con representación que puede llevar a confundirlos.

Con la sanción de la ley 27347 y la incorporación del art. 84 bis del código penal, se intentó llenar un vacío legal que existe en nuestro país con respecto a las muertes producto de los siniestros viales. NO SE LOGRO.

Consideramos que el mismo, solo se limita a encuadrar el homicidio culposo en ocasión de estos siniestros viales, pero continúa existiendo un vacío legal con respecto a la aplicación del dolo eventual, ya que queda a libre interpretación de los jueces encuadrar estas figuras dentro del dolo eventual (art. 79 CP) o un tipo penal culposo.

En síntesis, la correcta y legítima aplicación del dolo eventual en éste ámbito supone probar que el sujeto activo conocía que la conducta que desplegaba al mando del rodado presentaba entidad suficiente para realizar el tipo objetivo, además de comprobarse el elemento volitivo dado por la aceptación, asentimiento o indiferencia al resultado típico probable y la posterior decisión en contra del bien jurídico protegido.

Por el contrario, si la acusación no logra demostrar acabadamente esos extremos y termina considerándose que si bien el sujeto era plenamente consciente del riesgo que entrañaba su conducta pero que en modo alguno tuvo intención de matar o lesionar a un tercero, el hecho penal del que sea protagonista corresponde encuadrarlo jurídicamente hablando, dentro del ámbito del tipo culposo que establece el artículo 84 bis del Código Penal.

En estos casos, nuestro ordenamiento penal no contiene una sanción que pueda cumplir con la finalidad de la pena: por un lado, punir el injusto, aportando justicia a la víctima, y por el otro, el fin preventivo general cuyo fundamento responde a desalentar la conducción en estas condiciones evitando así tal tipo de injustos.

La escala penal actualmente prevista en el segundo párrafo del art. 84 bis no cumple con ninguna de esas dos finalidades, ni siquiera si consideramos el hipotético supuesto en el que concurran todas las agravantes en un solo siniestro.

Bajo este panorama, una pena de 6 años de prisión resulta insuficiente si tenemos en cuenta el bien jurídico protegido -la vida humana y la integridad física -, en comparación con otras penas de gravedad que ha

previsto el legislador para otros delitos que atentan contra bienes jurídicos de menor valor: Ejemplo de esto último resulta ser la reforma introducida por Ley 25890 al incorporar el art. 167 quater al Código Penal que prevé pena de reclusión o prisión de 4 a 10 años cuando el abigeato se lleve a cabo en las condiciones previstas en el art. 164 (ver inciso 1.-), lo que en definitiva demuestra que esto no resulta proporcional con relación al bien jurídico que la norma tiende a proteger circunstancia que inclusive afecta uno de los principios rectores de nuestro sistema de enjuiciamiento penal que es el principio de proporcionalidad de las penas.

Existe una notable desproporción entre la pena que se le aplica a un sujeto que ha cometido un hecho de abigeato, cortando un alambre de un campo ingresando al mismo y se llevándose un vacuno (pena de 4 a 10 años de prisión) con la que correspondería aplicarle a un conductor que cause la muerte de otra persona y se diere a la fuga, no socorra a la víctima, que conduzca bajo los efectos del alcohol y drogas, con exceso de velocidad y otras agravantes en forma conjunta.

Inclusive la sanción que correspondería aplicar en este último supuesto prevé una escala penal de 3 a 6 años de prisión, dejando allanada con posibilidad de excarcelación e inclusive de aplicar el procedimiento previsto por los arts. 76 y 76 bis del Código Penal (suspensión del juicio a prueba) o de eventualmente aplicar una pena de ejecución en suspenso (Arts. 26 y siguientes CP).

Podemos mencionar como antecedentes, el emblemático caso “Cabello” y el reciente caso “Veppo”, donde en primera instancia fueron condenados por dolo eventual, y posteriormente la Casación Penal cambió la calificación a homicidio culposo, bajando notablemente la condena.

El estado argentino sigue en deuda con las víctimas de siniestros viales al no prever una pena de entidad suficiente que permita, por un lado, desalentar la conducción en tales condiciones y por otro, reparar adecuadamente por el daño causado una vez producido el siniestro.

La reforma que en este proyecto se propugna permitiría entre otras cosas, dar por terminada las discusiones estériles sobre la aplicación en estos casos de lo que en doctrina y jurisprudencia se ha dado en llamar "dolo eventual".

Sobre esto último y desde que se incorporó el art. 84 bis, todas aquellas circunstancias agravantes que eran esgrimidas para sostener el "dolo eventual" y de esta forma obtener una pena que sea reparadora por el enorme daño causado, han sido incluidas en el segundo párrafo del citado artículo lo que impide obtener un pronunciamiento condenatorio exitoso en tal sentido.

Asimismo, la elevación de la pena determinara la competencia criminal siempre.

Se propone también eliminar la posibilidad de salidas alternativas al debate oral (suspensión de juicio a prueba) en estos casos de siniestros viales con agravantes por considerarse estas conductas altamente gravosas y, sumado a ello, porque el tipo penal ostenta una pena accesoria de inhabilitación de cinco (5) a diez (10) años al sujeto que por conducir imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte y, desde esta perspectiva, el art. 76 bis de nuestro código de fondo, que regula el instituto de la suspensión de juicio a prueba, prevé expresamente que no procederá la suspensión del juicio a prueba respecto de los delitos reprimidos con pena de inhabilitación

En términos generales, en lo atinente a los arts. 84 bis y 94 bis, se propone eliminar agravantes, modificar otros e incorporar nuevos, en ambos casos, se plantea un párrafo especial relacionado con la concurrencia de agravantes.

Con esta finalidad, se propone incorporar la figura del "Homicidio Culposo calificado por la concurrencia de agravantes": con una escala penal de tal amplitud que permitiría por un lado graduar la pena de acuerdo a la magnitud del injusto que se relaciona con las características del hecho,

conurrencia de agravantes, condiciones personales del imputado y extensión del daño causado-, como así también lo transformaría en un delito no excarcelable, detenible desde el primer comienzo de la investigación una vez individualizado su autor y con una amenaza seria de prisión efectiva.

En éste último caso, también se establece una nueva escala penal en el art. 94 bis.

Según el Plan Mundial de decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, “A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período.”

Para lograr este objetivo, se ha incluido la seguridad vial en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Además, se ha llevado a cabo la celebración de tres conferencias ministeriales mundiales, se ha nombrado un Enviado Especial para la Seguridad Vial por el Secretario General de las Naciones Unidas y se produjo el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Esto indica claramente la creciente importancia que se concede a la seguridad vial y el fortalecimiento de los mecanismos para mejorarla a nivel mundial.

La inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal de que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países. Esto significa que la seguridad vial no puede verse amenazada o sacrificada a cambio de satisfacer otras necesidades sociales. ¡La seguridad vial debe ser un tema a tratarse ya!

Ahora es el momento de actuar: el número intolerable de defunciones y traumatismos, y el comienzo del próximo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, le dan a la comunidad mundial involucrada en la seguridad vial el ímpetu necesario para hacer las cosas de un modo distinto.

En 1997 Suecia decidió crear un concepto filosófico y ético llamado Visión Cero.

Surge como una estrategia que afirma que no puede haber ninguna justificación moral por la muerte de una sola persona en el sistema de tránsito y transporte. Todos los habitantes deberían poder moverse libremente y sentirse seguros al mismo tiempo.

El único número ACEPTABLE de muertos o heridos graves en las carreteras es CERO.

La Visión Cero requiere un importante cambio normativo.

Nuestro país, por su parte, no se encuentra ajeno a esta problemática de nivel mundial.

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) indican que, en el año 2020, en medio de la pandemia por COVID-19, se registraron en Argentina un total de 2.784 siniestros viales fatales, en los que fallecieron 3.138 personas.

Estas cifras colocan a las lesiones de tránsito como la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 34 años, según datos provistos por la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación.

Además, informes de la ANSV muestran también que, en Argentina, se observa una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial con víctimas no fatales.

Como consecuencia de ello, se produce un incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito, es decir, un aumento de personas que a partir de sufrir un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial.

Dado este cuadro de situación, puede decirse, entonces, que los siniestros viales constituyen un grave problema de salud pública en Argentina.

Esto ocurre por un lado, debido al lugar que ocupan como causal de muerte en el país y a la carga de enfermedad que los mismos generan en las víctimas no fatales. Por otro lado, debido a la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales que el sistema de salud debe invertir para la atención de dicha problemática sanitaria.

Según la OMS, a nivel mundial se estima que el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) se pierde por muertes y lesiones asociadas con el tránsito y que el costo económico asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos.

De este modo, las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga para las economías de los países.

Pero sus consecuencias repercuten también sobre la economía de los hogares, dado que son principalmente los jóvenes los más afectados por la

siniestralidad vial y quienes se encuentran en la época de mayor productividad económica.

Por lo tanto, la pérdida de quienes generan el ingreso económico para el sustento diario y el costo de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones provoca un impacto mayor en las economías familiares, especialmente en las de sectores pobres de la sociedad, pudiendo empeorar aún más sus condiciones de vida.

Según la OMS, hoy en día muere más gente por causa de los siniestros viales que por otras enfermedades como el HIV, la tuberculosis, o la diarrea.

Por su parte, las lesiones causadas por el tránsito son una epidemia desatendida, sobre todo en los países en desarrollo.

Si bien no hay datos definitivos sobre la cantidad de personas que sobreviven con alguna forma de discapacidad permanente por causa de lesiones de tránsito, se estima que, por cada muerte relacionada, las lesiones no mortales oscilan entre 10 y 50 veces más.

Debido a esto, es necesario poder terminar con estas muertes y lesiones prevenibles.

Una manera de prevenir es a través de la legislación.

Una legislación clara, evita futuros hechos ya que, si la sociedad sabe que, al no respetar las leyes viales, no solo sufrirá una consecuencia el más vulnerable sino también quien produce el hecho, entonces, hará lo posible para que este hecho vial, no se produzca.

Las penas de cumplimiento efectivo son un claro mensaje para quien produjo el hecho, así como también para el resto de la sociedad.

Por último, respecto a la libertad condicional, proponemos agregar al art. 14 del Código Penal, como inciso 12 el siguiente: “Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal”, para aquellos siniestros donde se aplique la tercer escala punitiva propuesta (si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes).

Atento que dicha reforma impulsada por la ley 27.347 no cumplió con los fines para la cual fue sancionada, presentamos este proyecto de ley, con la expectativa de que su implementación brinde respuestas satisfactorias a la ciudadanía.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

VIVIAM MARIA PERRONE - DNI N° 14.186.955

SILVIA BEATRIZ GONZALEZ - DNI N° 18.647.837

ASOCIACION CIVIL MADRES DEL DOLOR

FUNDACION ESTRELLAS AMARILLAS ARGENTINA



PROYECTO DE LEY:

- 1.- SUSPENSIÓN DEL JUICIO A PRUEBA.**
- 2.- HOMICIDIO CULPOSO.**
- 3.- LESIONES CULPOSAS.**
- 4.- LIBERTAD CONDICIONAL.**

1.- SUSPENSION DEL JUICIO A PRUEBA.

Se propone la improcedencia de la suspensión del juicio a prueba cuando el siniestro vial registrara víctimas fatales, lesiones graves o gravísimas y sea con agravantes.

La improcedencia de la probation para estos casos se debería incluir en el Libro I, Disposiciones Generales, del Código Penal.

Asimismo para los casos de homicidios culposos (sin agravantes), se propone que el imputado tenga un plazo máximo para solicitar el beneficio.

En este supuesto en su caso la reforma debería ser también del CPPN y CPPF.

Toda vez que en la actualidad –y al no haber un plazo- muchas veces ya fijada la fecha de juicio oral y público – manifiestan la intención de acordar este beneficio y ante el rechazo, inician la etapa recursiva, suspendiendo las fechas de juicio oral y dilatando los procesos.

Texto propuesto (artículo a incluir):

La suspensión del proceso a prueba no podrá acordarse si se tratase de los delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas agravadas (previstas en los artículos 84 bis y 94 bis CP) por un siniestro vial.

Para los casos de homicidios y lesiones culposas sin agravantes en un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba en su primera intervención ante el órgano de juicio.

2.- HOMICIDIO CULPOSO.

La sanción de la Ley 27.347 (B.O. 06/01/2017) incorporó al Código Penal en el Libro II, Título I -Delitos contra las Personas-, Capítulo I, -Delitos

contra la vida-, el artículo 84 bis, y en el Capítulo II –Lesiones-, el artículo 94 bis.

Se propone incorporar, modificar otros y eliminar agravantes de esta figura, como asimismo modificar las penas.

Se proponen las siguientes modificaciones:

Agregado de conducta reprochable:

- **Impericia.** Se propone la incorporación de la impericia como conducta reprochable, aplicable a aquellos profesionales que cometen un siniestro vial con falta de capacidad, de experiencia, de conocimientos técnicos y prácticos.

Agregado de agravantes al art. 84 Bis:

- **Manipulación de equipos móviles de comunicación**
- **Falta de licencia de conducir**
- **Conducción con una licencia no habilitante para el tipo de vehículo con el que se cometiere el hecho.**

Modificación de agravantes:

Estupefacientes. Se propone mantener el agravante, pero redactarlo distinto, enfatizando que el mismo se constituye con el consumo de estupefacientes, no siendo necesario que el conductor se encuentre bajo los efectos de los mismos.

En este sentido, ya no resulta necesario probar que dichas sustancias provocaron en el autor del delito efectos en su psiquis que hayan sido el factor determinante del hecho, resultando suficiente la sola ingestión o consumo de las mismas..

Alcoholemia. Para que se configure el agravante la norma actual requiere un nivel de alcohol igual o superior a 500 miligramos por litro de sangre cuando se trate de conductores de transporte público, o 1 gramo de alcohol por litro de sangre en el resto de los casos.

A partir de la aprobación de la modificación del art. 48 inc. a de la Ley nacional de Transito 24.449 (Alcohol Cero), sugerimos reformular el agravante y eliminar las tolerancias y sea CERO para todos.

Velocidad. El agravante actual se configura cuando se exceden los 30 kilómetros por encima de la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho.

Al respecto, se sugiere bajar la tolerancia al 30 % sobre la velocidad máxima permitida para que se configure el agravante.

Inhabilitación. El agravante actual se configura cuando se condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente. En relación al agravante se plantea precisar el concepto de “*autoridad competente*” comprendiendo a la autoridad administrativa y judicial.

Eliminación de agravantes:

Culpa temeraria. El Código Penal no aporta el concepto de culpa temeraria, se trata de un concepto jurídico difícil de definir, indeterminado, que queda sujeto a la interpretación de cada juez, en cada caso concreto. De tal modo, lo que para un juez podría constituir culpa temeraria para otro no, quedando sujeta la resolución del tema al criterio de las instancias superiores de la Justicia y en relación a cada caso en particular.

Atento el nivel de discrecionalidad que asigna la norma al juez y, ante las dificultades de la unificación del criterio judicial, se promueve la eliminación de este agravante.

Concurrencia de agravantes Se plantea la incorporación de un párrafo que sancione con mayor rigor la concurrencia en forma conjunta de tres o más agravantes.

Penas:

En lo que respecta a las penas se promueve el incremento de la escala penal para el homicidio culposo agravado llevándola a 4 años de mínima y 8 años de máxima.

Elevándola a 5 años de mínima y 12 años de máxima cuando concurrieran 3 o más agravantes.

Texto propuesto para la reforma: (art. 84 Bis, en 3 partes, con 3 escalas punitivas)

“Artículo 84 bis.-

Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia

superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciere con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo, o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas fatales o se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de cinco (5) a doce (12) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior”.

3.- LESIONES CULPOSAS.

Aquí se plantea la reformulación del tipo penal, así como la adecuación de los agravantes en línea con la propuesta realizada respecto del art. 84 bis en todo lo concerniente al tipo objetivo.

Asimismo, se propone agravar las penas para esta figura.

Texto propuesto:

Artículo 94 bis. - Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o

antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro las lesiones previstas por los artículos 90 o 91.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciera con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas o se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior.

4- LIBERTAD CONDICIONAL

Respecto a la libertad condicional, proponemos agregar al art. 14 del Código Penal, como inciso 12 el siguiente: “Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal”, para aquellos siniestros donde se aplique

la tercer escala punitiva propuesta (si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes).

Texto Propuesto:

Artículo 14 CP: La libertad condicional no se concederá a los reincidentes. Tampoco se concederá cuando la condena fuera por:

- 1) Homicidios agravados previstos en el artículo 80 del Código Penal.**
- 2) Delitos contra la integridad sexual, previstos en los arts. 119, 120, 124, 125, 125 bis, 126, 127, 128 primer y segundo párrafos, y 130 del Código Penal.**
- 3) Privación ilegal de la libertad coactiva, si se causare intencionalmente la muerte de la persona ofendida, previsto en el artículo 142 bis, anteúltimo párrafo, del Código Penal.**
- 4) Tortura seguida de muerte, artículo 144 ter, inciso 2, del Código Penal.**
- 5) Delitos previstos en los artículos 165 y 166, inciso 2, segundo párrafo, del Código Penal.**
- 6) Secuestro extorsivo, si se causare la muerte de la persona ofendida, conforme a los supuestos previstos en el artículo 170, antepenúltimo y anteúltimo párrafos, del Código Penal.**
- 7) Delitos previstos en los artículos 145 bis y ter del Código Penal.**
- 8) Casos en que sea aplicable el artículo 41 quinquies del Código Penal.**
- 9) Financiamiento del terrorismo previsto en el artículo 306 del Código Penal.**
- 10) Delitos previstos en los artículos 5°, 6° y 7° de la ley 23.737 o la que en el futuro la reemplace.**

11) Delitos previstos en los artículos 865, 866 y 867 del Código Aduanero.

12) Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal.