

# UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SANTA

FACULTAD DE EDUCACIÓN Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



**UNS**  
UNIVERSIDAD  
NACIONAL DEL SANTA

**“Fundamentos para penalizar la Conducción Temeraria y a  
Excesiva Velocidad para reducir los delitos imprudentes por  
Accidentes de Tránsito”**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA**

## **AUTORAS:**

Bach.: Cerna Valencia, Milagros Ninet

COD. ORCID: 0009-0004-2816-1903

Bach.: Huerta Milla, Soledad Jhomira

COD. ORCID: 0009-0007-7145-2388

## **ASESOR:**

Mg. Lara Rivera, Oswaldo Pablo

COD. ORCID: 0000-0002-5204-1061

**NUEVO CHIMBOTE- PERÚ**

**2024**

## HOJA DE CONFORMIDAD DEL ASESOR

La presente tesis titulada “Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito“, ha sido elaborada según el Reglamento General de Grados y Títulos, aprobado por Resolución N° 337-2024-CUR-R-UNS, de fecha 12 de abril del 2024, mediante la modalidad de tesis, por tal motivo firmo el presente trabajo en calidad de asesor externo, designado mediante Resolución Decanatural Virtual N° 046-2022-UNS-DFEH, de fecha 11 de febrero de 2022.



---

Mg. Oswaldo Pablo Lara Rivera

ASESOR DE TESIS

DNI N° 07507317

COD. ORCID: 0000-0002-5204-1061

## HOJA DE CONFORMIDAD DEL JURADO

Terminada la sustentación de la tesis titulada “Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito”, se considera aprobados a los bachilleres: Milagros Ninet Cerna Valencia con código 0201435028 y Soledad Jhomira Huerta Milla con código 0201435038.

Revisada y aprobada por el jurado evaluador designado mediante Resolución N° 419-2024-UNS-CFEH, de fecha 22 de agosto de 2024.



Mg. Cabrera Gonzales, Julio Cesar

PRESIDENTE DE JURADO

DNI N° 17805269

COD. ORCID: 0000-0002-1387-6162

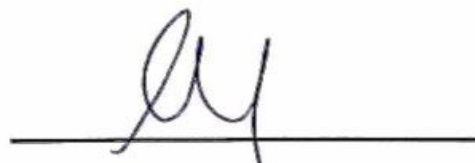


Mg. Lara Rivera, Oswaldo Pablo

INTEGRANTE DEL JURADO

DNI N° 07507317

COD. ORCID: 0000-0002-5204-1061



Dra. Castro Cárdenas Rosa Luz

INTEGRANTE DEL JURADO

DNI N° 32885730

COD. ORCID: 0000-0001-5094-2862



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SANTA**  
FACULTAD DE EDUCACIÓN Y HUMANIDADES



### ACTA DE CALIFICACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En el Distrito de Nuevo Chimbote, siendo las ocho de la noche del día diecinueve de diciembre del año dos mil veinticuatro, en mérito a lo dispuesto en la Resolución N° 592-2024-UNS-CFEH, se reunió en el Aula Magna del Pabellón de la Escuela de Derecho y CC.PP. -Campus 2 de la UNS, el Jurado Evaluador conformado por el Mtr. Julio César Cabrera Gonzales -Presidente-, Mg. Oswaldo Pablo Lara Rivera -Secretario- y Dra. Rosa Luz Castro Cárdenas -integrante-; con el fin de evaluar la sustentación de Tesis para optar el Título de ABOGADA de la Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas **Soledad Jhomira Huerta Milla**, quien expuso y sustentó el trabajo intitulado: "**Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito**".

Terminada la sustentación, la graduada respondió las preguntas formuladas por los miembros del Jurado.

El Jurado después de deliberar sobre aspectos relacionados con el trabajo, contenido y sustentación del mismo y con las sugerencias pertinentes declara: Aprobada por unanimidad a la Bachiller antes mencionada, según el Art. 73 del Reglamento General de Grados y Títulos de la UNS.

Siendo las Nueve con Veinticuatro de la noche del mismo día, se da por terminado el acto de sustentación.

Julio César Cabrera Gonzales/Oswaldo Pablo Lara Rivera/Rosa Luz Castro Cárdenas

Presidente

Secretario

Integrante



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SANTA  
FACULTAD DE EDUCACIÓN Y HUMANIDADES



### ACTA DE CALIFICACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En el Distrito de Nuevo Chimbote, siendo las ocho de la noche del día diecinueve de diciembre del año dos mil veinticuatro, en mérito a lo dispuesto en la Resolución N° 592-2024-UNS-CFEH, se reunió en el Aula Magna del Pabellón de la Escuela de Derecho y CC.PP. -Campus 2 de la UNS, el Jurado Evaluador conformado por el Mtr. Julio César Cabrera Gonzales -Presidente-, Mg. Oswaldo Pablo Lara Rivera -Secretario- y Dra. Rosa Luz Castro Cárdenas -integrante-; con el fin de evaluar la sustentación de Tesis para optar el Título de ABOGADA de la Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas **Milagros Ninet Cerna Valencia**, quien expuso y sustentó el trabajo intitulado: "**Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito**".

Terminada la sustentación, la graduada respondió las preguntas formuladas por los miembros del Jurado.

El Jurado después de deliberar sobre aspectos relacionados con el trabajo, contenido y sustentación del mismo y con las sugerencias pertinentes declara:

Aprobó por mayoría a la Bachiller antes mencionada, según el Art. 73 del Reglamento General de Grados y Títulos de la UNS.

Siendo las Nueve con Veinticuatro de la noche del mismo día, se da por terminado el acto de sustentación.

Julio César Cabrera Gonzales/Oswaldo Pablo Lara Rivera/Rosa Luz Castro Cárdenas

Presidente

Secretario

Integrante

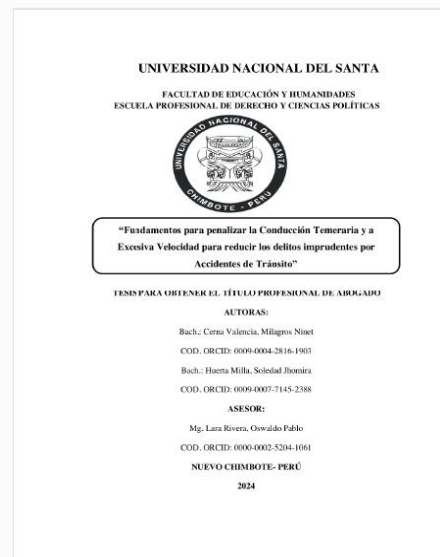


## Recibo digital

Este recibo confirma que su trabajo ha sido recibido por Turnitin. A continuación podrá ver la información del recibo con respecto a su entrega.

La primera página de tus entregas se muestra abajo.

Autor de la entrega: Julio Cabrera  
Título del ejercicio: Fundamentos para penalizar la Conducción Temeraria y a Ex...  
Título de la entrega: INFORME FINAL DE TESIS CORREGIDO-HUERTA.pdf  
Nombre del archivo: INFORME\_FINAL\_DE\_TESIS\_CORREGIDO-HUERTA.pdf  
Tamaño del archivo: 1.32M  
Total páginas: 178  
Total de palabras: 46,031  
Total de caracteres: 243,702  
Fecha de entrega: 03-dic.-2024 02:18p. m. (UTC-0500)  
Identificador de la entre... 2539520007



## INFORME FINAL DE TESIS CORREGIDO-HUERTA.pdf

## INFORME DE ORIGINALIDAD

1 %	1 %	0 %	%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="http://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a> Fuente de Internet	<1 %
2	<a href="http://repositorio.uns.edu.pe">repositorio.uns.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
3	<a href="http://repositorio.uarm.edu.pe">repositorio.uarm.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
4	<a href="http://cdn.www.gob.pe">cdn.www.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
5	<a href="http://repositorio.unfv.edu.pe">repositorio.unfv.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
6	<a href="http://repositorio.uladech.edu.pe">repositorio.uladech.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
7	<a href="http://wb2server.congreso.gob.pe">wb2server.congreso.gob.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
8	<a href="http://elpopular.pe">elpopular.pe</a> Fuente de Internet	<1 %
9	<a href="http://vsip.info">vsip.info</a> Fuente de Internet	<1 %

## DEDICATORIA

A Dios, por ser nuestra guía durante este largo camino recorrido, y habernos permitido la culminación de esta investigación de forma satisfactoria.

A nuestros padres, por todo el apoyo brindado, por su cariño y comprensión en cada una de nuestras decisiones adoptadas.

**Las autoras.**



## AGRADECIMIENTO

A nuestro asesor de tesis, Mg. Oswaldo Pablo Lara Rivera, por su compromiso en la realización de este trabajo de investigación, por apoyarnos y creer en nosotras.

A nuestra casa de estudios, Universidad Nacional del Santa, por ser parte de nuestro desarrollo profesional y habernos permitido crecer a lo largo de los seis años de carrera.

**Las autoras.**

## ÍNDICE GENERAL

HOJA DE CONFORMIDAD DEL ASESOR.....	ii
ACTA DE CONFORMIDAD DEL JURADO.....	iii
ACTA DE CALIFICACIÓN DE SUSTENTACIÓN DE TESIS.....	iv
RECIBO TURNITIN.....	vi
INFORME DE ORIGINALIDAD.....	vii
DEDICATORIA.....	viii
AGRADECIMIENTO.....	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
RESUMEN.....	xvii
ABSTRACT.....	xviii
I. INTRODUCCIÓN.....	19
1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA .....	19
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	24
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
1.3.1. Objetivo general.....	24
1.3.2. Objetivos específicos.....	24
1.4. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS.....	25
1.5. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	25
II. MARCO TEÓRICO.....	28
2.1. ANTECEDENTES.....	28
2.1.1. A Nivel Internacional.....	28

2.1.2. A Nivel Nacional.....	31
2.1.3. A Nivel Local.....	34
2.2. MARCO CONCEPTUAL.....	34
CAPÍTULO I: SITUACIÓN CRIMINOLÓGICA, FÁCTICA Y JURÍDICA DE LA	
CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD COMO CAUSA DE	
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PAÍS.....	
1.1. La situación criminológica vial en el Perú.....	39
1.2. La realidad fáctica de los Accidentes de Tránsito y las Políticas Públicas en	
Seguridad Vial.....	41
1.2.1. Los Accidentes de Tránsito.....	41
1.2.1.1. Definición de accidentes de tránsito.....	41
1.2.1.2. Elementos del tránsito.....	42
1.2.1.3. Principios del tránsito.....	44
1.2.1.4. Situación mundial de los accidentes de tránsito.....	46
1.2.1.5. Situación a nivel nacional de los accidentes de tránsito.....	46
1.2.1.6. Evolución de la tasa de siniestralidad de tránsito en el Perú.....	47
1.2.1.7. Indicadores fácticos que contribuyen a los accidentes de tránsito.....	48
1.2.1.8. Modalidades de accidentes de tránsito.....	52
1.2.1.9. Factores intervinientes en los accidentes de tránsito.....	54
1.2.1.10. Tipos de afectación de los accidentes de tránsito.....	55
1.2.1.11. Impacto económico de los accidentes de tránsito.....	58
1.2.1.12. Las Políticas Públicas frente a la Seguridad Vial.....	58
1.2.1.12.1. La Seguridad Vial.....	58

1.2.1.12.2.	Seguridad vial a nivel mundial.....	59
1.2.1.12.3.	Seguridad vial en América.....	59
1.2.1.12.4.	Seguridad vial en el Perú.....	60
1.2.1.12.5.	Rol de Estado en la previsión de la seguridad desde la Constitución Política.....	60
1.2.1.12.6.	Las políticas existentes en materia de seguridad vial a nivel Nacional.....	61
1.2.1.12.7.	Organismos intervinientes en las políticas públicas sobre seguridad vial en el Perú.....	62
1.3.	Realidad Fáctica sobre la Conducción Temeraria y a Excesiva Velocidad.....	66
1.3.1.	Situación de la Conducción Temeraria como causa de la Siniestralidad Vial.....	66
1.3.2.	Conductas que se configuran como conducción temeraria.....	67
1.3.3.	Conducción temeraria como causa de Accidentes de Tránsito.....	67
1.3.4.	Tasas de siniestralidad por Conducción Temeraria.....	68
1.3.5.	La conducción temeraria como principal causa de siniestros viales en el Perú.....	69
1.3.6.	Bienes jurídicos que se ponen en riesgo con la conducción temeraria.....	69
1.4.	Realidad de la conducción a excesiva velocidad como causa de accidentes de tránsito.....	71
1.4.1.	Límites de velocidad según zona de desplazamiento.....	71
1.4.2.	Tasa de siniestralidad por conducción a excesiva velocidad.....	72
1.5.	Situación Jurídica sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.....	73
1.5.1.	Efectividad disuasiva de las normas de tránsito que sanciona la Conducción Temeraria.....	73
1.5.2.	Normas Administrativas que sancionan la conducción a excesiva velocidad.....	73

1.5.3. Las reglas y límites de velocidad mínimos.....	75
1.5.4. Infracciones de tránsito por exceso de velocidad.....	75
1.5.5. Normas Administrativas que sancionan las infracciones viales.....	76
1.5.6. Procedimiento Administrativo Sancionador en materia de tránsito.....	77
1.5.7. Sanciones Administrativas aplicables a los conductores.....	79
1.5.8. Medidas preventivas en las sanciones administrativas.....	79
CAPÍTULO II: CONTROL SOCIAL Y ABORDAJE DOGMÁTICO EN LA	
CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD COMO DELITOS DE	
PELIGRO ABSTRACTO.....	
2.1. Control Social, Derecho Penal y Dogmática Penal de los delitos de peligro	
concreto.....	80
2.1.1. Definición de Control Social y su importancia.....	80
2.1.2. El derecho penal como control social.....	81
2.1.3. Visión dogmática penal en las conductas peligrosas de conducción temeraria y	
excesiva velocidad.....	83
2.1.4. Expansión racional del derecho penal en la sociedad de riesgos y el derecho vial...	85
2.1.5. El delito de peligro abstracto en la conducción temeraria y a excesiva velocidad...	88
2.1.6. Finalidad del castigo en el derecho penal y la finalidad de la sanción en el derecho	
administrativo.....	91
2.1.7. Evolución legislativa de la penalización de los delitos contra la seguridad	
pública.....	93
2.2. Posiciones del Derecho Penal sobre la penalización de las conductas	
imprudentes.....	95

2.2.1. Definición del delito imprudente.....	95
2.2.2. La noción de imprudencia en la doctrina.....	95
2.2.3. La noción de imprudencia en la jurisprudencia.....	96
2.2.4. Estructura del tipo penal del delito imprudente.....	96
2.3. Tratamiento que el derecho comparado hace de la conducción temeraria y a excesiva velocidad.....	97
2.3.1. En España.....	97
2.3.2. En El Salvador.....	98
2.3.3. En Costa Rica.....	98
2.3.4. En Ecuador.....	99
III. METODOLOGÍA.....	100
3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN.....	100
3.1. 1. Tipo de investigación.....	100
3.1.1.1. Según aplicabilidad o propósito.....	100
3.1.1.2. Según naturaleza o profundidad.....	100
3.1.1.3. Según su objeto.....	101
3.2. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.....	101
3.2.1. Métodos generales de investigación.....	101
3.2.2. Métodos de investigación jurídica.....	103
3.2.3. Métodos de interpretación jurídica.....	104
3.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	105
3.4. POBLACIÓN .....	106
3.5. MUESTRA.....	106

---

3.6. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE ESTUDIO.....	108
3.7. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	109
3.7.1. Técnicas.....	109
3.7.2. Instrumentos.....	111
3.8. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS.....	113
3.8.1. Técnica de la bitácora de análisis.....	113
3.8.2. Técnica de categorización, reducción y análisis.....	114
3.8.3. Técnica de corte y clasificación.....	114
3.8.4. Técnica de análisis de información.....	114
3.8.5. Técnica de la Meta codificación.....	115
3.8.6. Procedimientos para la recolección de datos.....	115
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	117
RESULTADO N° 01.....	117
DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 01.....	117
RESULTADO N° 02.....	126
DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 02.....	126
RESULTADO N° 03.....	134
DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 03.....	135
RESULTADO N° 04.....	145
DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 04.....	146
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	151
5.1. Conclusiones.....	151
5.2. Recomendaciones.....	153

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS Y VIRTUALES.....	154
Libros y artículos.....	154
Tesis.....	157
Linkografía.....	159
VII. ANEXOS.....	163
Propuesta legislativa.....	163
Matriz de consistencia.....	175
Cuadro de operacionalización de variables.....	177



## RESUMEN

La presente investigación, buscará establecer los fundamentos facticos y jurídicos que justifiquen la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, a fin de que estas conductas sean pasibles no solo de una sanción administrativa, sino de reproche penal, ello con el objetivo de lograr la prevención y disminución de los delitos imprudentes que se cometen por accidentes de tránsito, y de esa forma que ya no se afecten bienes jurídicos protegidos como la vida e integridad de las personas; es por ello, que nuestro proyecto de trabajo de investigación se regirá de doctrina y jurisprudencia que avalen en todos los extremos la importancia de la penalización de estas conductas por el gran número de accidentes de tránsito que generan día a día.

**PALABRAS CLAVES:** Conducción temeraria, excesiva velocidad, delitos imprudentes, accidentes de tránsito.

**Las autoras.**

## **ABSTRACT**

The present investigation will seek to establish the factual and legal foundations that justify the criminalization of reckless driving and excessive speed, so that these behaviors are subject not only to an administrative sanction, but also to criminal reproach, with the objective of achieving the prevention and reduction of reckless crimes that are committed due to traffic accidents, and in this way that protected legal rights such as the life and integrity of people are no longer affected; That is why our research work project will be governed by doctrine and jurisprudence that endorse in all extremes the importance of penalizing these behaviors due to the large number of traffic accidents that they generate every day.

**KEYWORDS:** Reckless driving, excessive speed, reckless crimes, traffic accidents.

**The authors.**

## I. INTRODUCCIÓN

### 1.1.DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

La sociedad moderna, es conocida como una sociedad de riesgos. Esto en razón al post industrialismo, a la nueva tecnología, la cual ha conducido, entre otros aspectos, a que las sociedades se llenen de vehículos automotores. Estos, vehículos al ser conducidos por personas que no tienen una cultura de la legalidad, una cultura del respeto por la vida, ha conllevado a que sus conductas sean consideradas como altamente peligrosas. Situación que el control social formal, debe dar una respuesta de control inmediato.

En ese contexto, *en el estado de la cuestión*, por ejemplo, la siniestralidad por accidentes de tránsito es un problema mundial, pues, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) entre los años 2000 y 2021 el número de víctimas mortales a consecuencia de accidentes de tránsito a nivel mundial, se incrementaron en casi un 65%, siendo que, en los países de ingresos medios y bajos, el aumento de accidentes de tránsito fue hasta un 80%.

El Perú no es ajeno a esta problemática, puesto que, la siniestralidad vial sufre incrementos preocupantes cada año. Así lo reporta, del boletín de la Policía Nacional de Perú, pues solo, en el año 2018 se produjeron 90,056 accidentes de tránsito de los cuales 3,244 terminaron en consecuencia fatales de muerte. En el 2019 esta cifra se vio incrementada a 95,800 con 3,110 muertos; y en el 2020, si bien producto de la pandemia hubo una reducción evidente, sin embargo, aún las cifras son de espanto, pues se cuenta con 57, 396 accidentes de los cuales 2,159 fallecieron por esta causa.

En ese contexto, en el año 2021, cuando la economía empezó a reactivarse, los accidentes de tránsito nuevamente aumentaron. Puesto que, según el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, solo en el primer semestre

de ese año se reportaron 34,905 siniestros viales en el país. En esta misma línea de ideas, la SUTRAN, recoge que entre enero y abril del 2022 se ha producido a nivel nacional, un incremento de 23.17% de fallecidos y 36.2% de lesionados por accidentes de tránsito, respecto a los mismos periodos del 2021. (Boletín Estadístico N°18)

Esto evidencia una tendencia al crecimiento de la siniestralidad vial en el país, pues si bien, en ciertos lugares rurales la siniestralidad ha disminuido, no obstante, en las zonas urbanas se ha incrementado. Así lo informa el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades, cuando asevera que, hasta junio del 2022, en la costa, el 32,5% de accidentes ocurrieron en la zona rural, mientras que el 67,5% fueron en zonas urbanas. En el caso de la sierra, los accidentes en zonas rurales representan un 52,2%, mientras que el 47,8% fueron en zonas urbanas; y en la selva, el 27,8% se dieron en el área rural, mientras que el 72,2% fueron en zonas urbanas. (MINSA, 2022)

A todo ello, debe tenerse presente que existen muchos factores de riesgo que influyen en la producción de los accidentes de tránsito, como el estado de las autopistas, las señalizaciones de tránsito, la imprudencia de la víctima, el clima, problemas mecánicos de la unidad vehicular, etc. Pero, según la Organización Panamericana de la Salud (2017) la principal causa es la imprudencia humana de los que están al volante, lo que obliga que las políticas públicas estén orientadas a controlar la imprudencia de los conductores. Pues, si bien el Estado ha impuesto sanciones administrativas para contener la siniestralidad vial por esta causa; sin embargo, estas medidas no están surtiendo efectos disuasivos, dado que las sanciones impuestas no son cumplidas por los infractores, quienes han acogido la modalidad de agotar la vía administrativa e incluso de apelar las papeletas hasta la Corte Suprema, con el fin de no pagarlas, ya que al cabo de cuatro años estas pueden prescribir.

En este sentido, el presidente de la ONG Luz Ámbar, el doctor Luis Quispe Candía (2018) declaró a RRPP que, este alargue, lamentablemente, ha sido usado por las empresas y los conductores como un mecanismo para burlar multas e infracciones. En estas circunstancias, corresponde al Derecho Penal, se expanda de manera racional, para intervenir en aquellas conductas imprudentes que constituyan la mayor tasa de incidencia de los accidentes de tránsito, como es el caso de la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

En el *diagnóstico de la investigación* se tiene que, según el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021) la principal causa de accidentes de tránsito en el país, justamente es la imprudencia del conductor, lo que representa el 28.5 % del total; quedando como segunda causa la conducción a excesiva velocidad que representa un 27.4 % del total de los accidentes. Entonces, no es coherente que se siga administrativizando estos riesgos no permitidos. La cual es una incoherencia, pues más bien la conducción en estado de ebriedad, no siendo la principal causa de accidentes, si está tipificada como delito en nuestro Código Penal.

Por otro lado, debe entenderse que, toda actividad humana presupone un riesgo, pero mientras ese riesgo no sobrepase lo socialmente tolerable se acepta la realización de dicha actividad, pues contribuye al desarrollo de la sociedad. Esto, como en el caso del tráfico vehicular, que lleva implícito en sí mismo un riesgo, pero la sociedad lo tolera en la medida que nos permite el desarrollo económico y comercial. No obstante, cuando ese riesgo sobrepasa lo jurídico y socialmente permitido, debe activarse el radio punitivo del derecho penal, a fin de que esas conductas no provoquen consecuencias de mayor gravedad sobre los bienes jurídicos protegidos por el Estado.

Ahora, si bien nuestro Código Penal tipifica el delito de Lesiones Culposas Agravadas (4° párrafo del artículo 124°) y el delito de Homicidio Culposo Agravado (3° párrafo del artículo 111°) que sancionan el accionar imprudente del conductor de un vehículo motorizado que causa lesiones o la muerte de una persona por la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito. Esto, a las tesis, nos parece correcto, sin embargo, estos tipos penales son de resultado, pues sancionan conductas que hayan producido daños irreparables sobre la vida, el cuerpo y la salud de las personas. No obstante, si lo que se pretende es reducir la tasa de siniestralidad vial, debe sancionarse también, las conductas de mero peligro. Esto es, debe sancionarse la mera conducta imprudente de los conductores, que haya o no, producido resultados lesivos sobre las personas. Pues, su misma conducta imprudente, es típica para el derecho penal, dado que incrementan severamente el riesgo de afectar la salud o la vida de las personas.

Por lo tanto, desde el *pronóstico de la investigación*, si se persiste en la administrativización de los graves riesgos que crean la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Esto, va a conducir como lo viene haciendo, a la indefensión de los bienes jurídicos tanto colectivos como privados; y que lamentablemente no existe una lectura correcta y acertada de la política criminal del Estado. Siendo así, ante las limitaciones del derecho administrativo sancionador, es indispensable, que el derecho penal intervenga.

Bajo ese entendido, desde una necesidad de expansión racional del derecho penal, es menester, que las conductas que hoy son consideradas faltas administrativas, pasen a ser tipificadas como delitos. Por lo tanto, es necesario un salto cualitativo, para que dichas conductas, sean abordadas dentro de las garantías y principios establecidos por el Derecho Penal.

En ese contexto, estas conductas al quebrantar los riesgos permitidos, para su tipificación, deben entrar a la lista de delitos de peligro abstracto. Por lo tanto, el legislador, deberá adelantar

las barreras tanto de punibilidad como de protección, para que sancione penalmente, la sola puesta en peligro al bien jurídico. Esto, en razón al principio de lesividad, en su primera manifestación, el cual se activa, cuando el bien jurídico está en puesta de peligro. Por lo tanto, bastará que se configure la conducta, para que la misma sea sancionada ejemplarmente desde el Derecho penal.

En ese sentido, consideramos, que se debe sancionar penalmente, cuando un conductor invade imprudentemente el carril contrario, veredas, paraderos, se traslada en sentido contrario o realiza carreras clandestinas (piques), esa temeridad potencializa el riesgo de generar daños contra los bienes jurídicos de las personas. Asimismo, cuando se conduce a velocidades excesivas, ahí la capacidad de evitar siniestros se reduce, pues, según la Organización Panamericana de la Salud (2017), cuando se conduce a velocidad excesiva el conductor tiene menos capacidad para anticipar los peligros, incrementando tanto la posibilidad de que ocurra un siniestro como la gravedad de las lesiones de quienes lo sufren.

Por estas consideraciones, creemos que la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad surtirá efectos disuasivos sobre estas conductas imprudentes, máxime si en otros países ya se ha incluido como delito en la sección de delitos contra el tráfico y la seguridad pública como en España, el Salvador y en Costa Rica. Esto va acorde incluso con la finalidad misma de la pena, la cual, a diferencia de la finalidad de la sanción administrativa, es que, en la finalidad de la pena, se busca la confianza de la población, en la vigencia de la norma, y en la confianza de la sociedad en sus instituciones. Por lo tanto, el mensaje comunicativo de la pena, es más resaltante y trascendente en relación a una simple finalidad de sanción administrativa.

Por lo tanto, existen fundamentos fácticos y jurídicos, que permiten la viabilidad de la criminalización de las conductas de excesiva velocidad y conducción temeraria. Las mismas que desde el derecho comparado, vienen siendo tipificadas en sus Códigos Penales.

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Existen fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito?

## **1.3.OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### ***1.3.1. Objetivo general***

Establecer cuáles son los fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito.

### ***1.3.2. Objetivos específicos***

Identificar cuáles son las conductas imprudentes y los límites de velocidad según zona de desplazamiento que tipifican como conducción temeraria y a excesiva velocidad, respectivamente.

Analizar las formas de sanción administrativa que impone el reglamento de tránsito a la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Indagar sobre la efectividad disuasiva que las normas de tránsito generan sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Conocer el tratamiento que el derecho comparado está dando a la conducción temeraria y a excesiva velocidad como delitos imprudentes.



#### **1.4.FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS**

Si, existen fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito.

En ese sentido, es importante aclarar que metodológicamente, se usarán las variables solo para orientar el trabajo de investigación, debido a que tratándose de una investigación cualitativa estas no se van a medir.

#### **1.5.JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

En la *justificación teórica jurídica*, nuestro trabajo de investigación, para obtener el título profesional de abogadas, se justifica en un estudio sistemático, teórico, jurídico y dogmático de las conductas de conducción temeraria y excesiva velocidad. Esto, en razón a que dichas conductas, a pesar de ser consideradas las principales causas de accidentes de tránsito en el Perú, lamentablemente no han podido ser controladas desde el Derecho Administrativo Sancionador. Por lo tanto, nuestro trabajo tiene importancia, porque pretende solucionar dicho problema, reformulando el tratamiento jurídico, desde la visión del derecho penal.

En cuanto a la *justificación práctica*, nuestro trabajo pretende coadyuvar al operador jurídico como al operador de justicia, puesto que, estos en nuestro trabajo, tendrán una herramienta importante, por un lado, para poder regular de manera idónea la conducción temeraria y la excesiva velocidad; y, por otro lado, crear un criterio jurisprudencial con referente a dichas conductas. En ese contexto, nuestro trabajo tiene un adicional académico, el cual es proponer vía proyecto de ley la tipificación de la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Por esto, nuestro trabajo tiene trascendencia y es original, porque por un lado busca solucionar un problema real y actual; y, por otro lado, pues no existe trabajo similar o parecido antes realizado.

Bajo ese entendido, lo que se pretende es penalizar el accionar imprudente de los conductores en sí, independientemente de si se cause lesión o muerte a una persona. Para la misma, estas conductas deben ser tipificadas dentro de los delitos de peligro abstracto. Esto, en razón que no se espera todavía a que se lesione el bien jurídico, pues de llegar a suceder como ocurre en los delitos de resultado, estos ya se encuentran contemplados en el código penal, en los artículos 124° sobre lesiones culposas Graves, como también en el artículo 111° el cual trata sobre el Homicidio Culposo Agravado.

En ese sentido, lo que se busca es levantar las barreras punitivas como las barreras de protección al bien jurídico, y con esto evitar que se lesione bienes jurídicos. Por esto, nuestro trabajo, aportará significativamente a mejorar la comprensión de derecho vial y el derecho penal.

Además, *nuestra investigación también es pertinente* porque actualmente según estadísticas oficiales y actuales, en los últimos cinco años los accidentes de tránsito por las causales de conducción temeraria y a excesiva velocidad se han incrementado dramáticamente, y si bien, la imposición de papeletas es una forma de sanción a los conductores imprudentes que ocasionan accidentes de tránsito por conducir a excesiva velocidad o con temeridad. Sin embargo, vemos que, desde el Derecho administrativo, no se ha logrado persuadir, disuadir y enviar un mensaje comunicativo a los conductores. Por lo tanto, con nuestro trabajo, buscamos una solución de tipo punitivo en la medida que las normas administrativas no han surtido los efectos disuasivos esperados, tanto más si lo que está en juego es la protección de bienes jurídicos primordiales como la vida de las personas.

Finalmente, *en cuanto a la justificación social*, nuestra investigación tiene gran utilidad social, esto en la medida que, en primer lugar, buscará recuperar la confianza de la sociedad en general en su control social estatal, en su Derecho, en sus leyes; y con esto brindarles mayor

garantía y protección. En segundo lugar, por los resultados y las conclusiones con la que finiquita esta investigación, beneficiará a estudiosos del tema. Asimismo, será un antecedente con trascendencia, en la medida que se pueda utilizar nuestra investigación para presentarla como una iniciativa legislativa; como también para orientarse en la defensa de sus intereses jurídicos cuando enfrenten un conflicto jurídico surgido de los accidentes de tránsito por las causales de conducción temeraria y a excesiva velocidad.

## II. MARCO TEÓRICO

### 2.1. ANTECEDENTES

#### 2.1.1. *A nivel Internacional*

a. Barrera (2020) en su tesis de maestría “Determinantes de la cantidad de personas afectadas en accidentes de tránsito en Colombia, 1969 – 2018”. Presentado en la Pontificia Universidad Javeriana de Colombia. La investigación tuvo como objetivo identificar los factores que llevan a la cantidad de accidentes de tránsito en el dicho país. En ese sentido, el trabajo fue de tipo mixto. Siendo así, la investigación llega a la conclusión que, el aumento de parque automotor en las últimas décadas y la falta de una educación vial a través de políticas públicas de prevención, son la causa de siniestralidad vial, la cual conlleva a aumentar la cantidad de muertos como también de heridos. Por lo tanto, es indispensable la modificación normativa, aumentar los puestos que puedan controlar y sancionar la velocidad excesiva de manera más eficiente.

Este trabajo es importante para nuestra investigación, porque nos permite tener una visión más amplia de la realidad vial, en otros países. En ese sentido, considerando esta realidad, es que también se buscará modificar nuestra legislación administrativa en cuanto al control de la conducción en excesiva velocidad y conducción temeraria. Esto con la finalidad de tipificar dichas conductas desde el Derecho penal, y con esto reducir los accidentes de tránsito en el Perú.

b. Soto (2016) en su tesis de licenciatura “Análisis crítico de artículo 195 bis ley del tránsito”. Presentado en la Universidad de Chile. En este trabajo el investigador analiza el nuevo delito que se ha incorporado en Chile a través de la ley de Tránsito Ley Emilia. Para tal finalidad, realiza un trabajo dogmático - descriptivo. Llegando a la conclusión que, con la finalidad de reducir las muertes por accidente de tránsito en Chile, la ley Emilia, crea un nuevo delito, el de resistirse

a pasar el dosaje etilo. Y si bien, este es una medida política criminal, sin embargo, quebranta algunos principios básicos del derecho penal.

Esta tesis resulta siendo importante en nuestra investigación, pues nos permite observar como el Derecho penal, viene expandiéndose dentro del derecho vial. Así, si bien en la Ley Emilia, podrían existir ciertos excesos, sin embargo, en nuestro trabajo evitaremos los mismos, sino que por el contrario garantizando los principios generales del derecho y a la luz de la Constitución, es que propondremos tipificar las conductas de excesiva velocidad y la conducción con temeridad.

c. Para Muñoz (2013) en su trabajo de investigación “El delito de conducción temeraria del artículo 380° del Código Penal”, presentado en la Universidad de Murcia - España, llega a concluir que en España no debería regularse la conducción con temeridad manifiesta, la cual presupone el conducir a excesiva velocidad o con una alta tasa de alcohol en la sangre, con una pena mayor frente a otras formas de conducción manifiestamente temerarias como invadir aceras, parques o zonas peatonales de manera intempestiva, pues en el delito de conducción temeraria solo basta que se ponga en peligro la vida o la integridad de las personas para que se dé por cumplido el tipo.

Consideramos que la apreciación de Muñoz es el adecuado puesto que en España la conducción en estado de ebriedad y a excesiva velocidad están inmersos en el mismo tipo penal de conducción con temeridad. Pero no están comprendidas otras conductas temerarias como realizar piques, invadir paraderos o veredas, o la conducta más frecuente en el Perú de cerrar el pase a otro carro por ganar pasajeros. En este sentido, nuestra investigación tiene la misma pretensión que el presente antecedente, pues si las conductas que ponen en riesgo la vida de los peatones como la conducción en estado de ebriedad y a excesiva velocidad están tipificadas como delitos, es lógico que otras conductas de igual o mayor riesgo que las descritas líneas arriba también deben merecer un reproche penal.

d. Para Loría (2010) en su tesis de licenciatura “La Penalización de la Conducción Temeraria: ¿Justificada o abuso del Ius Puniendi?”, presentado en la Universidad de Costa Rica, asevera que una de las modalidades en el delito de conducción temeraria está la conducción en estado de ebriedad, la cual debería despenalizarse pues asegura que este tipo penal no lesiona bienes jurídicos, y que el Estado debería implementar medidas y planes de acción para evitar la siniestralidad vial por esta causa, como la educación vial, vigilancia y control.

Por nuestra parte, no comulgamos con las conclusiones del presente antecedente, pues toda conducta humana que incremente el riesgo jurídicamente permitido debe merecer un castigo penal. En este sentido, no solo debe estar penalizada la conducción en estado de ebriedad sino también la conducción a excesiva velocidad y con temeridad, como el conducir en sentido contrario, invadir veredas o paraderos, realizar piques, etc. Pues todas estas conductas incrementan los riesgos sobre los bienes jurídicos de las personas como la vida y la salud. Pese a lo expuesto, nuestra tesis aprovechará las conclusiones de este antecedente en la medida que nos brinda valiosos argumentos a los que debemos contradecir con fundamentos prácticos y jurídicos que convenzan al jurado y los lectores sobre la validez y pertinencia de nuestra investigación.

e. Para Rauda (2009) en su tesis de maestría "La Conducción Temeraria de Vehículos de Motor en El Salvador", presentado en la Universidad Tecnológica de El Salvador, concluye que si bien es cierto el delito de conducción temeraria se encuentra regulado en el artículo 147 “E” de su Código Penal, no obstante, este delito pertenece a las normas penales en blanco, es decir, que este artículo tiene que complementarse con las normas del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, y peor aún, estos delitos en la mayoría de los casos quedan impunes, pues los jueces no juzgan a las personas que conducen en estado de ebriedad debido que señalan que cuando se le

hace la prueba del alcotest a los conductores se les está violentando derechos constitucionales, como el derecho a no auto incriminarse, es decir, el derecho a no declarar contra sí mismo y el derecho a no confesarse culpable; el derecho a la intimidad, el derecho a la presunción de inocencia, los cuales hacen que queden libres.

Como puede apreciarse también en El Salvador la conducción en estado de ebriedad esta subsumido en el delito de conducción temeraria, sin embargo, nuestra pretensión es que en el Perú se tipifique como delito de peligro, a parte puesto que el delito de conducción en estado de ebriedad ya está regulado en nuestra norma penal, además la conducción temeraria, según lo abordamos nosotras se refiere a conductas que asumen los conductores en estado de sobriedad pero que sobrepasan los límites del comportamiento prudente en la conducción.

### ***2.1.2. A Nivel Nacional***

En nuestro país hay valiosos estudios que abordan nuestras variables de manera indirecta, cuyos resultados y conclusiones nos servirán en nuestra investigación.

a. Paredes (2021) en su tesis de licenciatura “Eficacia del derecho administrativo sancionador frente a la comisión del delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, Arequipa 2018 – 2019” trabajo presentado en la Universidad Tecnológica del Perú. El objetivo de la investigación fue analizar si existe eficacia del derecho administrativo sancionador frente a la conducción en estado de ebriedad. En ese sentido, la investigación fue de tipo socio – jurídica. Así, los resultados obtenidos fueron que no existe eficacia del Derecho Administrativo Sancionador frente a la Conducción en Estado de Ebriedad, esto porque casi todas las papeletas fueron impugnadas y en un 95% fueron declaradas fundada la solicitud, es decir se anularon. Por lo tanto, solo el Derecho Penal puede subsanar dicha ineficacia del derecho administrativo sancionador.

Esta tesis y su conclusión son de suma importancia, pues a las tesis nos permite observar que el derecho administrativo sancionador, cada vez queda siendo deslegitimado, sin ninguna eficacia, ante conductas peligrosas. Por lo tanto, es menester que el Derecho penal, aplicando sus principios, empiece a controlar las conductas como la conducción a excesiva velocidad como la conducción temeraria: escenario, que se propone en nuestra tesis, como una respuesta acertada desde el derecho penal, como medio de control social formal.

b. Espinoza (2020) en su tesis de licenciatura “Tipificación del delito contra la seguridad a conductores que operen con licencia suspendida Lima-Norte 2019”. Tesis sustentada en la Universidad César Vallejo - sede Lima. El objetivo de la investigación fue, analizar como contribuyera la tipificación desde el derecho penal, el delito contra la seguridad pública, delito imputado a conductores con licencia suspendida. Para tal fin, el trabajo fue de enfoque cualitativo. Así, el tesista llega a los resultados, que después de entrevistas a abogados especialistas como a fiscales, consideran que se hubiera reducido considerablemente los accidentes de tránsito, si previamente hubiera existido el delito de conducir con licencia suspendida. Por lo tanto, es menester la tipificación de esta conducta a través de una ley especial.

Esta tesis y sus conclusiones, resulta siendo trascendente para nuestra investigación, pues nos permitió conocer la necesidad de que el Derecho penal, vaya regulando más conductas que generan riesgos no permitidos. Por lo tanto, es necesario dejar de lado un derecho administrativo sancionador, que a la fecha viene siendo un derecho sancionador simbólico. Por lo tanto, a la misma conclusión llegamos con las conductas de excesiva velocidad y conducción temeraria, donde resulta indispensable su tipificación desde el derecho penal.



c. Para Sajamí, (2018) en su tesis de maestría, “Factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, de los casos denunciados en la provincia de Chachapoyas - Amazonas”, presentado en la Universidad de Toribio de Mendoza de Amazonas, llega a la conclusión que hay tres factores que generan que los choferes manejen en estado de ebriedad, el primero es escasa educación vial, para conductores vehiculares, otro factor, es la impunidad pues no se sancionan a los conductores que manejan en estado de ebriedad como ejemplo para que otros conductores no incurran en estas mismas conductas y finalmente está el factor personal, pues falta conciencia de los choferes vehiculares para asumir una actitud responsable al conducir sus vehículos.

Si bien esta tesis aborda la problemática sobre la conducción en estado de ebriedad, sin embargo, consideramos que los factores que se resalta como principales causas, son también factores de la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Esto, en la medida que falta educación vial tanto a peatones como conductores, falta concientización de los conductores sobre los riesgos que genera su conducta imprudente, pero sobre todo hace falta ejemplarizar a los imprudentes con sanciones drásticas y en esta medida las sanciones administrativas no son disuasivas, por ello es ahí que debe acudir al derecho de ultima ratio penalizando la conducción temeraria y a excesiva velocidad solo así se pondrá en vigencia el principio de prevención general del derecho penal.

d. Ártica (2015) en su tesis de maestría “Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”, presentado en la Pontificia Universidad Católica del Perú concluye que una de las principales causas de los accidentes de tránsito es la conducción a excesiva velocidad, pues hay un conocimiento parcial o casi nulo de los conductores y peatones sobre las políticas públicas o las normas de tránsito. Los conductores tienen la mayor responsabilidad de los

accidentes de tránsito por no cumplir las normas de tránsito (usualmente exceso de velocidad) pero también existe negligencia de los peatones.

Esta tesis nos aporta datos sustanciales que utilizaremos en nuestra investigación como haber concluido que la principal causa de accidentes de tránsito en el país es la conducción a excesiva velocidad. Es ese sentido, nuestro planteamiento de penalizar esta conducta imprudente, asume una gran relevancia.

### ***2.1.3. A nivel Local***

A nivel del distrito y la provincia no hemos podido encontrar ningún estudio referido a nuestras variables de estudio, sin embargo, esto no es un dato negativo, por el contrario, realza la importancia que seamos nosotras estudiantes de la Universidad Nacional del Santa, las primeras que abordamos con seriedad académica la problemática nacional de la penalización de conducción temeraria y a excesiva velocidad como principales causas de los accidentes de tránsito en el país. Por lo tanto, nuestro trabajo es novedoso y original.

## **2.2.MARCO CONCEPTUAL**

### **Conducción temeraria**

Se entiende por conducción con temeridad aquella conducta asumida por los choferes que conducen su vehículo de forma negligente y con acciones no permitidas por las normas de tránsito como invadir paraderos y veredas, realizar carreras clandestinas “piques”, invadir el carril contrario, interceptar de forma intempestiva a los otros vehículos para evitar su paso, conducir de forma errática en la pista, etc. En este sentido Gaibor (2020) afirma que la conducción temeraria son conductas imprudentes realizadas por los conductores que manejan manifestando gran

desprecio por la vida de los peatones, o lo que es lo mismo, aquellas maneras de conducir que podrían generar lesiones graves e incluso la muerte de alguien.

### **Conducción a excesiva velocidad**

La conducción a excesiva velocidad es cuando el conductor le imprime a su vehículo una velocidad que sobrepasa los límites que las normas de tránsito establecen según zona desplazamiento, incrementando con ello el riesgo de siniestralidad vial, pues cuando se conduce a velocidad excesiva incrementa la probabilidad de que el chofer pierda el control de su unidad vehicular, dado que le queda poco margen para prever los peligros (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

La conducción a velocidad inapropiada o excesiva es la principal causa que contribuye al problema de las lesiones o muertes por accidentes de tránsito en la vía pública, pues cuanto más alta es la velocidad a la que maneja el conductor, mucho mayor el riesgo de sufrir una colisión vehicular con consecuencias graves (Sociedad Global de Seguridad Vial, 2008).

### **Penalización**

Es el mecanismo del que se vale el Estado para enfrentarse al delito, manifestándose con sanciones punitivas como la restricción de derechos personales del responsable, siempre que el delito y la sanción estén previstas por la ley y sea un órgano jurisdiccional el que la imponga (Foucault, 1997).

### **Tipificación**

Se entiende por tipificación al procedimiento racional y lógico que permite subsumir la conducta humana al tipo penal descrito por la norma. Para (Sendra, 1997) es el instrumento legal,

lógicamente necesario y de naturaleza predominantemente descriptiva, que tiene por función la individualización de las conductas humanas, penalmente relevantes.

### **Delitos de peligro**

Según, Mendoza (2001) la diferencia básica entre un delito de peligro y otro de resultado, es que en el segundo, el legislador, pone como una condición u elemento del tipo, la destrucción, la disminución natural del bien jurídico protegido. En cambio, en el delito de peligro, el legislador, levanta las barreras tanto de protección como punitivas, y sanciona la sola puesta en peligro del bien jurídico.

Por lo tanto, en el delito de peligro (concreto o abstracto) el legislador, no espera que se lesione el bien, sino que en razón al principio de lesividad, el cual en su primera manifestación es evitar poner en peligro el bien jurídico, el legislador se adelanta a la futura lesión y busca evitar, tipificando conductas de peligro.

### **Delito de peligro abstracto**

En los delitos de peligro abstracto a diferencia de los delitos de peligro concreto; en el abstracto, la peligrosidad típica de una acción es motivo para su penalización, por lo tanto, será una calificación de mera conducta, sin que en el caso concreto se haga depender la punibilidad de la producción real de un peligro. Así, la peligrosidad dependerá de la descripción típica de la conducta, la cual no admitirá prueba en contraria. (Roxin, 1997)

Por lo tanto, su peligrosidad será *Iure et de Iure* la cual por la experiencia y estadística que se tiene, el legislador adelanta las barreras punitivas, para con esto brindar una protección reforzada del bien jurídico.

### **Delitos imprudentes**

Los delitos imprudentes son aquellos que el sujeto activo los realiza de modo culposo generando con ello perjuicios sobre bienes jurídicos ajenos, en ese sentido no es posible que a estos delitos se les exonere del reproche penal aun cuando el agente asegure haberlo ocasionado sin voluntad.

El actuar con imprudencia, negligencia o impericia es aquel que no está dirigido intencionalmente a generar el perjuicio sobre un bien jurídicamente protegido, pero se castiga al autor por no haber seguido las reglas de precaución impuestas para la protección de dicho bien (Tomás, 2019).

### **Accidentes de tránsito**

Un accidente de tránsito es aquel que se produce a causa del tráfico vehicular y genera consecuencias materiales sobre vehículos o daños sobre una o varias personas que pueden resultar muertas o heridas.

En la actualidad los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública en nuestro país y en todo el mundo, ya que generan un alto número de vidas perdidas prematuramente, daños materiales y secuelas físicas y psicológicas sobre las víctimas (Vilchis, 2019). Es así que para la Organización Mundial de la Salud (2018) los accidentes de tránsito están determinados por condiciones y actos irresponsables que pueden preverse dado que se generan por factores básicamente humanos de los conductores o peatones.

### **Seguridad pública**

La seguridad pública es el conjunto de políticas públicas y acciones coherentes que se articulan con el fin de garantizar la paz pública a través de la persecución de los delitos y de las

faltas que atentan contra el orden público, valiéndose para ello del sistema administrativo y penal (Rosas, 2012). Entonces, es función del gobierno en todos sus niveles el garantizar la paz pública, entre ellas la conducción temeraria y a excesiva velocidad que actualmente ameritan ser penalizadas como delitos imprudentes en la sección de delitos contra la seguridad pública de nuestro código penal.

# CAPÍTULO I: SITUACIÓN CRIMINOLÓGICA, FÁCTICA Y JURÍDICA DE LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD COMO CAUSA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PAÍS

## 1.1. La situación criminológica vial en el Perú

La criminología como muy bien lo sintetiza García - Pablos (1989) es una ciencia empírica, que estudia la conducta criminal, desde una perspectiva fenoménica. Es decir, no se limita al estudio del delito, el cual solo tiene una finalidad que es castigar, sino que trasciende a este. Esto es así, pues, en primer lugar, la criminología analiza el antes del delito, es decir busca las causas, que hayan influenciado en la conducta, lo cual ha permitido que alguien se desorganice, para que la persona, sujeto de imputación haya cometido delito. Así, pasando a un segundo plano, buscará una sanción penal, acorde a la naturaleza de los riesgos creados. Y, por último, desde un tercer nivel o plano, buscará prevenir dicha desorganización.

Ahora, el estudio y método empírico de criminología, es indispensable en el sistema de prevención estatal, el cual está asumiendo el aporte del análisis criminológico, en primer lugar, buscarán medidas preventivas. Esto, a través de las políticas públicas como un mecanismo que busca prevenir el delito (la cual debe reconocer la causa que la produjo). En segundo lugar, el Estado a través de su política criminal, deberá implementar la norma penal idónea, necesaria, la que buscará disuadir al sujeto criminal. Y, por último, a través de su política restaurativa y resocializadora, materializada en políticas penitenciarias, buscarán devolverle la administración de la libertad del sujeto, cuya disponibilidad de su libertad lo ha perdido al momento de no garantizar la protección de bienes jurídicos.

En ese contexto, en cuanto al análisis criminológico vial, como se dará a conocer más adelante, en cuanto a los factores que producen mayor siniestralidad vial, la cual recae en la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Ante este escenario, la política pública peruana, muy bien explica Alfaro (2018) que desde políticas de prevención se han implementado, por ejemplo, 1) Campañas de sensibilización y educación vial, 2) Implementación del Programa Educativo en Seguridad Vial al Interior del Sistema Educativo Nacional, el cual fue realidad mediante Resolución Ministerial N°374-2008-ME. Así también se tiene 3) Implementación del Programa de Comunicaciones en Materia de Seguridad Vial. En el mismo sentido, 4) Programa de revisiones técnicas, reguladas a través de D.S N°041-2008-MTC y D.S N°025-2008-MTC.

En ese mismo lineamiento también se encuentran 5) el Programa de mejoramiento del sistema de calificación del postulante para la obtención de la licencia de conducir. 6) Operativos de Alcoholemia; Control de Velocidad; Implementación de la señalética y semaforización; Los llamados semáforos inteligentes; etc. Sin embargo, todos estos mecanismos de prevención, como se verá más adelante, no han sido suficientes para contrarrestar los siniestros viales, a causa de la conducción a excesiva velocidad y conducción temeraria.

Aunado a esto, las tesis consideramos, que desde el aspecto de la política criminal (segunda etapa del análisis criminológico), el Estado peruano, no ha sido capaz de persuadir la desorganización de los conductores, a través de una ley idónea. Esto es así, porque tanto la conducción temeraria como la de excesiva velocidad, son controladas a través de normas administrativas, por ende, con sanciones administrativas, las cuales no han tenido la capacidad no solo de persuadir al delincuente, sino de prevenir delitos. Y, por ende, si no hay una prevención idónea, como tampoco una política criminal acorde a los nuevos riesgos viales, sino que se prefiere la administrativización de los riesgos, lo cual ha llevado a poner en vulnerabilidad a la sociedad.



Por esta realidad, es indispensable, realizar un nuevo enfoque criminológico, que ayude no solo en la prevención, sino también en la disuasión a través de sanciones ejemplares, que puedan enviar un mensaje a la sociedad que, a la luz de la teoría mixta de la pena, se puedan implementar políticas penales, empezando por tipificar las conductas antes mencionadas, y tratándolas según su naturaleza peligrosa.

Bajo ese entendido, es que en los siguientes ítems se presentarán de manera detallada la realidad vial peruana y extranjera, la cual permitirá conocer las desventajas que tiene el Perú, en cuanto al tratamiento jurídico, en relación al derecho comparado. Y, es en base a esta realidad, que se propondrá un proyecto de ley, que permita mejorar la prevención, disuasión de la realidad vial peruana.

## **1.2.La realidad fáctica de los Accidentes de Tránsito y las Políticas Públicas en Seguridad Vial**

### ***1.2.1. Los Accidentes de Tránsito***

#### **1.2.1.1.Definición de accidentes de tránsito**

La Organización Mundial de la Salud (2020) asevera que los accidentes de tránsito son hechos que ocurren de manera instantánea y súbita, generados por situaciones anteriores a la ocurrencia del accidente y que genera consecuencias, como daños materiales, personales, físicos, psicológicos y a veces lesiones o muertes.

Por su parte, El MTC (2017) en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial define un accidente de tránsito como un hecho que causa perjuicios a personas o cosas, y que se genera como consecuencia directa de la circulación vial. Asimismo, se entiende al accidente de tránsito como

un evento involuntario, súbito e imprevisible que causa daño a las personas, su propiedad y/o al ambiente.

En esta línea de ideas, el Ministerio de Salud considera que los accidentes de tránsito son una de las principales problemáticas de la salud pública del país y del mundo. Agrega que, las principales causas de los accidentes de tránsito son la irresponsabilidad, imprudencia o negligencia del conductor, del pasajero o incluso del peatón. (MINSA, 2009)

Finalmente tenemos la definición técnica del Reglamento Nacional de Tránsito en el Perú, en cuyo artículo 2° prescribe que el accidente de tránsito es todo evento que cause daño a personas o cosas, a consecuencia directa de la circulación de vehículos.

#### **1.2.1.2.Elementos del tránsito**

Para que exista un accidente de tránsito es necesario que concurran los siguientes elementos:

**Hombre:** Es el ser humano, el elemento de mayor relevancia en el tránsito, ya que es quien maniobra la unidad vehicular sobre la calzada, con el fin de disminuir tiempos y distancias, incurriendo muchas veces en situaciones de imprudencia o de irresponsabilidad, generando con esto que se inicie los problemas de la circulación vial y de los accidentes de tránsito (Del Busto, Valdivia, & Díaz, 1986).

En el tránsito terrestre el hombre participa de forma directa en las siguientes condiciones:

- a) Conductor: Cuando es el que conduce o tiene el control físico de la unidad vehicular.
- b) Ocupante: Cuando se encuentra dentro de la unidad vehicular para ser trasladado de un lugar a otro.

- c) Peatón: Cuando está usando una vía de circulación transitando a pie, es decir, sin hacer uso de una unidad vehicular.

La libertad de transitar que antes se le reservaba al peatón se ha visto gravemente limitada por el uso del vehículo automotor, otorgándosele facultades preminentes a los vehículos sobre el ser humano (Ghersí, 2006).

**Vía:** Está referida al espacio físico delimitado por los linderos de la propiedad particular; a este espacio físico también se le denomina “porción circulable”, puesto que está destinado al tránsito de vehículos carrozables porque así lo permite el derecho o la costumbre. En este sentido, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, (2009) se considera vía a la carretera urbana o camino rural destinado a la circulación pública de vehículos y/o peatones, e incluso de animales.

En ese contexto, como refiere Tabasso (2008) que si bien, últimamente la cantidad de unidades vehiculares que se desplazan por las avenidas, calles, jirones, entre otras, se han incrementado estos últimos años, sin embargo, la infraestructura vial no ha seguido el mismo rito de mejoramiento pues, continúa siendo casi la misma, esto es, no se crean nuevas vías importantes ni renuevan las existentes, acorde a las necesidades del sector vial, en consecuencia, aparecen los resultados que genera esta asimetría como son la mayor congestión vehicular, incremento de las conductas imprudentes de conductores y peatones, lo que conlleva al incremento de accidentes de tránsito, cuyos efectos más lamentables son las lesiones y muertes de seres humanos.

**Vehículo:** Es una máquina motorizada creada por el hombre, con el fin de agilizar el traslado de personas y objetos de un lugar a otro (Del Busto, Valdivia, & Díaz, 1986).

**Medio Ambiente:** Puede existir en la casuística accidentes de tránsito en donde pueden estar ausentes uno de los tres primeros elementos referidos, sin embargo, no ocurre ello con el

medio ambiente, el que siempre está presente en todo accidente de tránsito, e inclusive, puede revestir de especial relevancia en el accidente.

En este sentido, de los elementos del tránsito (hombre, vehículo, vía y medio ambiente), es el ser humano, sobre el que recae la mayor responsabilidad en la mayoría de accidentes de tránsito, por esto, el conductor de una unidad vehicular no debe creer que las normas viales se han creado para fastidiarlo o incomodarlo, por el contrario, estas normas buscan garantizar su propia seguridad y la de todos los demás usuarios de las vías de tránsito. De lo dicho, se puede concluir que el uso de una unidad vehicular debe generar beneficio para todos los usuarios de la vía de tránsito (conductores, ocupantes y peatones), para ello, el uso del vehículo automotor debe ser responsable y en respeto de las normas y los derechos de las demás personas. (Gherzi, 2006)

### **1.2.1.3. Principios del tránsito**

Para que la circulación vial de vehículos y peatones se de en condiciones de normalidad, se requiere de reglas y directrices claras que regulen la seguridad vial, delimitando derechos y obligaciones a los usuarios de las vías de tránsito, con el fin de evitar los accidentes de tránsito, para ello existen ciertos principios que es relevante mencionar:

#### **Principio de confianza**

Este principio es desarrollado por la teoría de la imputación objetiva y se sustenta en que toda persona que transita por una vía, cumpliendo las normas de tránsito, sea este conductor o peatón, espera y confía que los demás también respetarán las normas de tránsito; por ejemplo, si un semáforo se encuentra en luz roja para los vehículos, y luz verde para los peatones, los peatones gracias al principio de confianza cruzarán dicha vía, porque confían que los conductores de los vehículos respetarán las normas de tránsito.

Se puede también decir que el principio de confianza se fundamenta en el derecho que tiene todo usuario de la vía pública de pensar, que los demás usuarios de dicha vía ajustarán su conducta a lo prescrito por las normas de tránsito. En este sentido Taboada (2018) señala que el principio de confianza es la “garantía inspirada en la mutua confianza de un comportamiento basado en el respeto” (p.21).

### **Principio de Seguridad**

Con este principio se busca que el conductor de un vehículo automotor adopte todas las medidas de seguridad a su alcance cuando el otro usuario de la vía de tránsito (conductor o peatón) actúa en contravención o inobservancia de las normas de tránsito, generando con ello una situación que incrementa el peligro contra los bienes o las personas, siendo necesario que cuando es evidente la materialización de este peligro, sea compensado con las medidas de seguridad que los otros usuarios de la vía se reserven, cuya finalidad es evitar o disminuir los riesgos de un accidente de tránsito. En otras palabras, el principio de seguridad está referido a la prudencia y diligencia que deben maximizar los conductores para compensar la imprudencia o negligencia por parte del otro usuario de la vía, ya sean conductores o peatones.

Por ejemplo, si un peatón cruza la pista por el centro y no por el paso de cebra, conforme señala el Reglamento Nacional de Tránsito, los conductores deberán ceder el paso a este peatón, no porque no tengan el derecho de paso, si no en pro de evitar un accidente de tránsito con consecuencias fatales como lesiones o muerte.

### **Principio de integridad personal**

Este principio busca imponer la máxima de preservación auto personal puesto que se le exige a los conductores o peatones respeten las normas, no por beneficiar a los demás si no básicamente para garantizar su propia seguridad, para ello es de vital importancia que los

conductores respeten las normas de tránsito y por ende el derecho a la integridad física y vida de las demás personas que se utilizan por la vía, asimismo se exige a los peatones lo hagan de forma correcta y así contribuyan a la evitación de accidentes de tránsito.

### **Principio de señalización**

El principio de señalización, según Del Busto et al (1986) hace referencia a que “mientras no haya una señal que indique la alteración de la normalidad, el usuario puede confiar, en que puede circular con seguridad, de que no va a encontrar obstáculo” (p.12).

Con este principio se brinda información necesaria a los conductores y peatones sobre el uso adecuado de la vía, para esto es importante que todos los usuarios de la vía pública, conozcan y respeten la señalización de tránsito, solo de esta manera se evitará los accidentes de tránsito y en consecuencia las muertes y lesiones de conductores y peatones, los que en muchas ocasiones no contribuyen para el evento lesivo, sin embargo, son víctimas de las circunstancias.

#### **1.2.1.4.Situación mundial de los accidentes de tránsito**

Según la World Health Organization (2013) los accidentes de tránsito constituyen a nivel mundial la octava causa de muerte, siendo los jóvenes de quince a veintinueve años de edad los principales responsables en ocasionarlos, asimismo se prevé que, si la tendencia sigue a este ritmo, para el año 2030 los accidentes de tránsito pasaran a ser la quinta causa de muerte a nivel mundial. Estos datos no están alejados de las probabilidades pues en el 2020 según la ONU los accidentes de tránsito han escalado a la séptima posición de causas de muertes en los países de bajos ingresos.

#### **1.2.1.5.Situación a nivel nacional de los accidentes de tránsito**

A nivel nacional las cifras son de espanto, pues según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2019), en el periodo enero-setiembre de 2019 se han registrado 71 mil 860 accidentes de tránsito, lo que significa un incremento en 5 mil 68 respecto al periodo similar del

2018. Asimismo, en el último trimestre (julio - setiembre de 2019), se han reportado 24 mil 251 accidentes de tránsito, cifra superior a la observada en similar periodo del año anterior. Si bien, en el 2020 y 2021 estas cifras se han reducido debido a la pandemia, pero ahora que la economía se está reactivando, también los accidentes de tránsito están a la orden del día.

#### **1.2.1.6. Evolución de la tasa de siniestralidad de tránsito en el Perú**

A lo largo de la historia vial, la sociedad peruana siempre ha tenido grandes inconvenientes para solucionar conflictos jurídicos en materia relacionada a eventos generados por siniestros automovilísticos, a fin de delimitar si una persona actuó o no con dolo de causar un accidente de tránsito. Esto básicamente se debe a que desde el principio e incluso ahora, aquellas conductas realizadas con dolo son castigados con mayor severidad; mientras que los actos realizados con culpa imprudente son castigados con menor severidad.

Es así que, según las estadísticas oficiales emitidas por la Policía Nacional del Perú, desde 1980 hasta el año 2018 más de 25,000 personas han fallecido en accidentes de tránsito y alrededor de 200,000 personas han resultado heridas en las vías de tránsito del Perú, quedando muchas de ellas inválidas para el resto de sus vidas. (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2018). Pero lo grave es que muchas de estas consecuencias fatales no han recibido el castigo que la ley prevé porque no se logró identificar al responsable o no se ha podido delimitar con claridad la responsabilidad dolosa o culposa del sujeto activo.

En esta línea de ideas el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), reafirma la gravedad de la problemática de los accidentes de tránsito puesto que al cierre del año 2019 el número de accidentes de tránsito ascendió a 95.800; y para el año 2020 se preveía que el número de siniestros viales ascenderían a 96.000. Sin embargo, a pesar que el año 2020 arrancó con la estadística proyectada, evidenciando un ascenso que se venía registrándose desde 2017, el

gobierno decretó el inicio de la cuarentena el 16 de marzo, pues el coronavirus comenzó a propagarse de forma imparable y cada vez con mayor fuerza; esto generó la inamovilidad absoluta de las personas y unidades vehiculares con lo que los accidentes de tránsito empezaron a disminuir bruscamente, logrando bajar a registros históricos a partir de marzo y alcanzar el piso increíble de sólo 1310 siniestros en abril, lo que significa un 83,7% menos que abril de 2019. Durante los meses de cuarentena y confinamiento nacional, se redujeron en un 70% los accidentes de tránsito en todo el país, registrándose para los meses de marzo a junio un total de 10.801 cuando en el mismo período de 2019 fueron 32.677 accidentes. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020)

De esta forma, se confirma que la vinculación entre la congestión del tráfico y la cantidad de siniestros viales registrados, es directamente proporcional en el Perú.

#### **1.2.1.7. Indicadores fácticos que contribuyen a los accidentes de tránsito**

##### **Conducción en estado de ebriedad**

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (2009) señala en su artículo 88 que “está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor”.

Por su parte nuestro Código Penal de 1991, tipifica en su Artículo 274° el delito de Conducción en estado de ebriedad (...) El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, (...). Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro (...).

En referencia a lo expuesto, García (2002) indica que:



Mediante esta conducta típica se pone en peligro la vida e integridad física de las personas, por lo que el Estado en base al Derecho Penal ejerce su función de prevención general, tratando de dar solución a esta problemática cada vez más grave en el país, por ello el derecho sanciona al conductor que conduzca en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas, aun no haya generado todavía el accidente de tránsito, porque el fin es prevenir los accidentes de tránsito que pueden ocasionar muertes o lesiones en la vía pública. (p.45)

Por su parte, para Taboada (2018) el alcohol afecta la capacidad de conducir, pues la probabilidad que la persona que ingiere alcohol y maneja un vehículo motorizado aumenta para ocasionar un siniestro vial, porque las bebidas alcohólicas ocasionan alteraciones en la capacidad preceptiva y comportamental del sujeto, disminuyendo sus capacidades psicofísicas, necesarias para conducir una unidad vehicular. El sujeto que ha ingerido alcohol presenta alteraciones en su percepción, atención, psicomotricidad, comportamiento y en la toma de decisiones. (p.34)

Por estas consideraciones, para delimitar la responsabilidad y subsecuente sanción administrativa y penal del conductor de la unidad vehicular se debe identificar el alcohol en la sangre en una cantidad mayor a 0.5 o 0.25 gramos-litro según corresponda al uso privado o público del vehículo, al momento que se encuentra conduciendo, lo que se corroborará con el dosaje étílico de ley, al mismo que bajo ninguna excusa el conductor puede negarse a pasarlo, bajo apercibimiento de imputársele el delito de desobediencia y resistencia a la autoridad, tipificado en el artículo 368 del Código Penal.

Por último, Márquez (2012) refiere que las bebidas alcohólicas producen dos tipos de consecuencias en el organismo de un sujeto: el primero de tipo psíquico y el otro de tipo físico, el primero se evidencia, básicamente, en el surgimiento de un comportamiento agresivo y la excesiva confianza lo que lo conduce a una sobrevaloración de las propias capacidades; el segundo efecto,

se traduce en la falta de coordinación motora, aumento en el tiempo de reacción ante los peligros y alteración de la percepción. (p.22)

### **Conducción bajo los efectos de las drogas**

Para la Organización Mundial de la Salud, explica Taboada (2018) la droga se define como toda sustancia que, al introducirse al organismo por cualquier vía de administración, genera alguna alteración del funcionamiento natural del sistema nervioso central de la persona y además es altamente probable que cree dependencia física, psicológica, o ambas.

Al respecto, en el artículo 328 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) establece que las personas de las cuales se sospecha que se encuentran bajo los efectos de las drogas o del alcohol y que hayan sido captadas conduciendo una unidad vehicular, serán conducidas por el efectivo policial para el examen étílico o toxicológico que la ley ordena en estos casos. Al respecto Taboada (2018) menciona que:

Las drogas adictivas como la cocaína, anfetaminas, marihuana, entre otras, producen alteraciones graves en la capacidad para manejar una unidad vehicular, lo que incrementa gravemente el riesgo de producir siniestros viales, por lo que, el injusto penal señala como elemento típico objetivo, que el sujeto activo del delito conduzca bajo los efectos de las drogas debidamente comprobado. (p.21)

En ese sentido, nuestro Código Penal (1991) tipifica en su Artículo 274 el delito de Conducción en estado de (...) drogadicción. El que, encontrándose (...) bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, (...) Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose (...) bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas (...)

### **Conducción con inobservancia a las reglas técnicas de tránsito**

Para comprender este acápite es menester hacer una aproximación a la comprensión del término reglas de tránsito. En ese sentido, según Del Busto, et al (1986) hace mención que:

Son normas jurídicas que regulan el tránsito terrestre y que facilitan que los conductores y peatones podamos transitar sin inconvenientes en las vías públicas y así garantizar la seguridad vial, por ello, el incumplimiento a las reglas de tránsito generaría distorsiones en el tráfico vehicular con consecuencias lesivas para los bienes jurídicos de las personas, por ello su incumplimiento acarrea responsabilidad administrativa, penal o civil según sea la afectación que genere el siniestro vial. (p.12)

### **Conducción a velocidades excesivas**

Al respecto, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito (2009) en su artículo 93 establece que, *el conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así, debe abandonar la calzada y detener la marcha.*

Cabe mencionar que nuestro Código Penal (1991) señala en el libro de Faltas contra la seguridad pública, en su artículo 451 inciso 5, el ilícito penal de Conducción a excesiva velocidad, de menor o persona inexperta, indicando que: *“Será reprimido con prestación de servicio comunitario de quince a treinta jornadas o hasta con ciento ochenta días-multa: (...) El que conduce vehículo o animal a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública o confía su conducción a un menor de edad o persona inexperta. (...)*

Por nuestra parte consideramos que la conducción a excesiva velocidad incrementa el riesgo de producirse lesiones sobre bienes jurídicos, por ello nos parece incorrecto que solo se considere una falta cuya sanción más grave es prestación de servicios a la comunidad cuando por la gravedad que acarrea debe merecer un mayor reproche penal como la privación de la libertad, más aún, siendo la conducción a excesiva velocidad la causa más recurrente de siniestros viales en nuestro país.

Por su parte Gómez (2010) asevera que:

Nos encontramos ante una falta de mero peligro, donde para su configuración no es exigible que se haya realizado la lesión material de un bien jurídico tutelado, solo basta que se incremente el riesgo permitido, generando la puesta en peligro de la vida o salud de las personas que hacen uso de la vía pública. (p.13)

Asimismo, para Taboada (2018) sostiene que:

Con la finalidad de evitar los siniestros viales, el chofer no debe conducir un vehículo a una velocidad superior a la permitida por la legislación vial del tránsito terrestre, cumpliendo siempre con los parámetros establecidos según la vía en la que se desplaza, debiendo tener en cuenta los riesgos presentes y las posibles consecuencias que pudiera generar su conducta. (p.18)

#### **1.2.1.8.Modalidades de accidentes de tránsito**

Los siniestros viales de tránsito se pueden producir de diferentes modos, entre los que tenemos:

**Atropello:** se conceptúa como el impacto de una unidad vehicular en movimiento contra un peatón o un animal.

**Arrollamiento:** es la acción por la cual una unidad vehicular pasa con sus llantas por encima de una o varias personas.

**Caída del pasajero:** se produce cuando el pasajero pierde el equilibrio, lo que le genera una caída violenta del interior de la unidad vehicular hacia la pista.

**Choque:** es el impacto violento de dos unidades vehiculares en movimiento.

**Colisión:** es cuando más de dos vehículos motorizados chocan a la vez.

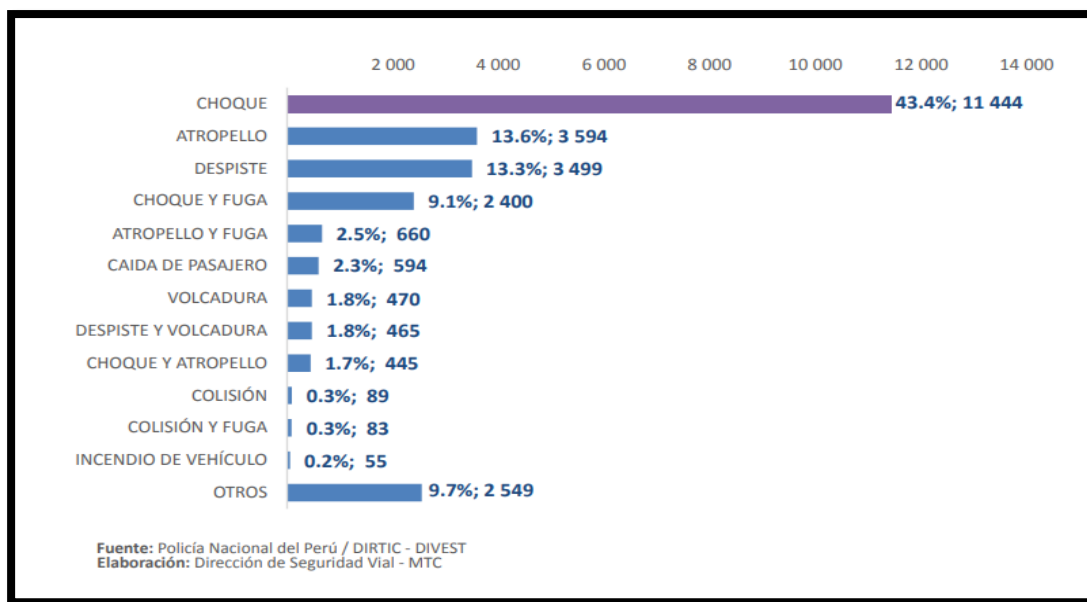
**Despiste:** es cuando una unidad vehicular se sale involuntariamente de la pista por conducción imprudente o a excesiva velocidad.

**Estrellamiento:** se produce cuando un vehículo en movimiento impacta contra otro vehículo estacionado o contra un objeto material que se encuentra estacionario.

**Volcamiento:** es un tipo de accidente en el cual la posición de la unidad vehicular en movimiento se invierte o cae de manera lateral.

Según el boletín informativo elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2020, las principales causas que generan los siniestros viales en nuestro país, durante el primer semestre 2020 fueron: choque (43.4%); atropello (13.6%); y, despiste (13.3%) representando el 70.4% del total de causas involucradas en siniestros viales a nivel nacional. Asimismo, las clases de siniestro vial que no han podido ser identificadas son el 9.7%. (MTC, 2020)

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2020:



### 1.2.1.9. Factores intervinientes en los accidentes de tránsito

Según el Manual de Seguridad Vial del MTC (2017) hay tres factores que contribuyen de manera combinada o autónoma a que se produzcan accidentes de tránsito en el territorio nacional. La primera, es el usuario (conductores o peatones quienes debido a su formación ética no usan correctamente la vía). La segunda, son los vehículos motorizados, su calidad y su estado. Y finalmente el tercer factor, es la infraestructura de las vías, su estado, su diseño, etc.

Respecto a estos factores, tenemos que en el año 2019 se reportaron las siguientes estadísticas sobre siniestros viales: factor humano con 19 387 siniestros, representando el 73.6%; factor vehículo con 532 siniestros, 2.0%; factor infraestructura y entorno vial con 708 siniestros, 2.7%; y, no identifica y/o no tiene la certeza de determinar la causa con 5 720 siniestros, 21.7%. (MTC, 2020).

**Factor Humano:** Dentro de este factor hay varios indicadores a valorar como: la excesiva velocidad, conducción con ebriedad, conductas temerarias del conductor, conductas imprudentes

del peatón, exceso de carga transportada, incumplimiento de señales de tránsito, invasión de carril, vehículo mal estacionado, estado de ebriedad del peatón.

**Factor Vehículo:** En este factor también debe tenerse en cuenta que el vehículo puede sufrir de fallas mecánicas, eléctricas o estructurales.

**Factor infraestructura y entorno vial:** Otro factor también relevante a la hora de evaluar la conducción temeraria es el estado de la infraestructura vial como estado de las pistas, las señalizaciones y el estado ambiental.

Si bien, los factores antes mencionados son siempre constantes en un siniestro de tránsito, sin embargo, la importancia de cada una de ellas es diferente en cada situación, siendo el factor humano el más relevante, puesto que es la principal causa de los siniestros de tránsito a nivel mundial. (Pérez, 2009)

#### **1.2.1.10. Tipos de afectación de los accidentes de tránsito**

Según la OMS (2021) un millón trescientos mil vidas se pierden aproximadamente cada año como consecuencia de las lesiones producidas por los siniestros viales, y entre 20 y 40 millones de personas sufren lesiones no mortales, siendo que un gran número de ellos se quedan con discapacidades permanentes.

En muchos casos, da a conocer la Organización Panamericana de la Salud (2012) que los accidentes de tránsito dejan secuelas físicas, así como psicológicas importantes, traduciéndose en muchos casos en una incapacidad para trabajar o en una incapacidad para atender a la familia, puesto que las víctimas se ven afectadas emocionalmente. Es por esta razón que después de un siniestro de tránsito los efectos no solo recaen sobre la persona involucrada directamente en el accidente sino también afecta a los familiares cercanos de la víctima, ya que gran parte de las

víctimas necesitan ayuda de sus familiares dado que creen que nunca van a poder vivir o disfrutar la vida como lo hacían antes del accidente.

Frente a lo descrito podemos describir tres clases de afectación que los accidentes de tránsito generan:

**Afectación física:** Los traumatismos son una de las más relevantes consecuencias que generan los siniestros viales de tránsito, pues estos generan en gran parte lesiones y discapacidades físicas estructurales de la víctima, cabe subrayar que en muchos casos también se producen discapacidades sensoriales auditivas, visuales o ambas, así como discapacidades mentales, cognitivas, intelectuales, neurológicas o una combinación de ellas. Lo cierto y seguro es que todas estas discapacidades requieren un proceso de rehabilitación integral no solo para las víctimas, sino también para sus familias y la comunidad en general. (Organización Panamericana de la Salud, 2012)

**Afectación psicológica:** Un estudio reciente de la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito, sobre una muestra de diez mil víctimas de accidentes de tránsito encuestados, arrojó como resultado que en la mayoría de las secuelas psíquicas pueden ser muy diversas; entre las que se reportaron fueron: trastornos del sueño, dolores cefálicos, angustias pesadillas, estrés postraumático, apatía, baja autoestima, ansiedad, depresión profunda, trastornos fóbicos, pérdida de apetito, ira, resentimiento e ideas de autoeliminación.

Esta misma investigación arrojó que incluso, transcurrido muchos años después del accidente de tránsito, el 25% de las víctimas se consideran a sí mismo como suicidas potenciales. Es relevante mencionar al respecto, que cuando el siniestro deja secuelas físicas duraderas las consecuencias psíquicas también perduran en el tiempo, más aún cuando éstas alteran las



actividades cotidianas a lo largo del tiempo, por ejemplo, en una incapacidad para trabajar o para hacerse cargo de mantener o cuidar a su familia.

**Afectación económica:** Los traumas físicos o psicológicos causados por el siniestro de tránsito generan pérdidas económicas significativas tanto para las víctimas, sus familias cercanas y a la economía del país en general. Entre las afectaciones económicas están las pérdidas financieras a consecuencia de los costos del tratamiento y rehabilitación de la víctima, también están los costos de investigación del accidente. Por otro lado, tenemos las pérdidas económicas debido a la disminución de la productividad que implica una reducción en los ingresos familiares, también es relevante mencionar las pérdidas económicas que resulta costear el sepelio de quienes resultan muertos. Asimismo, debe calcularse los costos en tiempo del trabajo o la escuela, a lo que deben renunciar los familiares para atender a los lesionados.

A lo mencionado anteriormente, refiere muy bien Lozano (2013) que debe agregarse los perjuicios económicos que generan sobre la economía de todo el país, puesto que, se debe asumir los costos de tratamiento, hospitalización, rehabilitación y los descansos médicos que deben asumir el Estado y las empresas; pues, así como está configurado nuestro seguro de salud la mayoría de los accidentados son atendidos por hospitales del Estado. Adicionado a esto está la pérdida o disminución de la productividad de las personas lesionadas pues en gran número de casos termina con alguna discapacidad que les impide desarrollarse con eficiencia en la generación de sus ingresos económicos y ni qué decir del tiempo y dinero que el Estado moviliza en la investigación del delito y los trámites judiciales que a fin de cuentas nunca reparan el daño generado.

En este sentido la OMS (2021) asevera que atender las lesiones generadas por los siniestros viales reporta un costo para la mayoría de los países el 3% de su PBI.

### **1.2.1.11. Impacto económico de los accidentes de tránsito**

Los accidentes de tránsito, refieren Best, et al (2009) tienen consecuencias significativas en la economía puesto que representa algo más del 2% del Producto Bruto Interno. En ese sentido, los costos directos generan una afectación de gran cuantía en la situación económica de los pacientes, si bien la afectación no es tanta en los pacientes que cuentan con algún tipo de seguro de salud, sin embargo, los seguros no cubren todo el proceso de rehabilitación. Dentro de los costos directos están comprendidos la hospitalización, la responsabilidad civil y rehabilitación, mientras que los costos indirectos comprenden la disminución de productividad, la discapacidad temporal o permanente y si la consecuencia fue mortal, incluye otros gastos para los familiares.

### **1.2.1.12. Las Políticas Públicas frente a la Seguridad Vial**

#### ***1.2.1.12.1. La Seguridad Vial***

La seguridad vial, según la Red de Municipios y Comunidades Saludables (2005) es un proceso integral que articula y ejecuta, políticas, normas, estrategias, procedimientos y actividades, con el fin de proteger a los conductores y peatones del sistema de tránsito y a su medio ambiente, en un marco de respeto a los derechos fundamentales.

La seguridad vial es una necesidad imperiosa que tiene que satisfacer el ser humano y se constituye en una de las siete necesidades básicas; es así que para Malinowski (1944) “Las distintas instituciones de la organización social contribuyen de forma integrada a satisfacer las necesidades de sus miembros, siendo que la seguridad es una de las siete necesidades básicas a satisfacer por el hombre”. (p.45)

Asimismo, Huamanchao (2015) define a la seguridad vial:

Como un proceso de implementación y ejecución de múltiples estrategias, acciones y mecanismos en los ámbitos informativo, educativo, normativo, tecnológico, técnico y de

investigación, los cuales contribuyen a instaurar un sistema seguro con miras a reducir de forma efectiva los accidentes de tránsito y las subsecuentes lesiones o muertes que pueden llegar a provocar. (p.33)

#### ***1.2.1.12.2. Seguridad vial a nivel mundial***

A nivel mundial, se producen en promedio 1.24 millones de muertes por siniestros viales de tránsito por año, este porcentaje no ha tenido variaciones significativas desde el 2007, pese a que el parque automotor ha crecido en un 15% a nivel mundial, esto hace entrever que no se ha hecho nada para contener el número de muertes por accidentes de tránsito. En este sentido, la World Health Organization (2013) recoge que la mayor tasa de mortalidad por siniestros viales está en los países de ingresos promedios y bajos, en comparación con su nivel de motorización que solo llega al 52% de vehículos registrados a nivel mundial.

#### ***1.2.1.12.3. Seguridad vial en América***

En el 2010 se tuvieron un promedio de 149.992 muertes por accidentes de tránsito en el continente americano, siendo Sudamérica y el Caribe, las regiones que registraron los índices más altos de siniestralidad por accidentes de tráfico rodado. Para la Organización Panamericana de la Salud (2013) las víctimas más recurrentes en los siniestros de tránsito son los peatones, ciclistas y motociclistas que representan en continente americano el 41% de las víctimas.

Así también lo informa la (CEPAL, 2015), al reportar que en el período entre 2010 y 2015, en América Latina y el Caribe, no solo se ha incrementado el número de muertes y lesionados por accidentes de tránsito, sino además se han atenuado los controles y sanciones sobre la reglamentación de la seguridad vial, y es que la temática de seguridad vial está, estrechamente relacionada a la desigualdad del desarrollo de las regiones, ello debido a su alta tasa de urbanización y motorización, siendo la seguridad vial un asunto muy preocupante.

#### ***1.2.1.12.4. Seguridad vial en el Perú***

Los registros estadísticos señalan, según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2018) que las muertes por siniestros viales están aumentando anualmente en el país, con una tasa de tres a cuatro por ciento, siendo que la tasa de decesos en el Perú sería de veintisiete muertos por cada 10,000 vehículos. Siendo actualmente, esta cifra 15 veces más alta y dramática que las tasas equivalentes en los países más desarrollados y aun dramáticamente más alta que las tasas de otros países que se ubican en el mismo estadio de desarrollo que nuestro país.

Con estos datos se podría aseverar que el Perú no cruza una situación positiva en lo referente a la seguridad vial, esto debido a los altos indicadores de accidentes de tránsito que hay cada año y que han llegado a superar los 3000 fallecidos al año en todo el territorio nacional, esto según lo reporta el mismo Ministerio de Transportes y comunicaciones (2017).

Finalmente, según datos de la Policía Nacional del Perú (2017) se recoge que en el Perú cada 24 horas fallecen alrededor de 10 personas por siniestros viales en todo el territorio nacional, poniendo en evidencia que la seguridad vial en el país necesita una reforma urgente en cuanto a su enfoque, su diseño y ejecución.

#### ***1.2.1.12.5. Rol de Estado en la previsión de la seguridad desde la Constitución Política***

Es menester recordar los deberes constitucionales que se atribuye al Estado entre los cuales tenemos: defender la soberanía nacional; garantizar la vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general. (CPP-1993, art. 44)

Además, el artículo I del Título Preliminar del Código Penal (CP) señala que: “Este Código tiene por objeto la prevención de delitos y faltas como medio protector de la persona humana y de la sociedad”. Esto obliga al Estado, a que a través de sus programas y planes gubernamentales y

en general con las actividades de la administración pública, resuelvan la problemática pública como medio para que la sociedad satisfaga sus necesidades entre las que se cuenta la seguridad pública pues lamentablemente nuestro país enfrenta actualmente una alta tasa de inseguridad; Así según Rojas (2012), es una obligación del Estado proveer a la comunidad de seguridad para que sus ciudadanos puedan vivir libre y sin temor.

#### ***1.2.1.12.6. Las políticas existentes en materia de seguridad vial a nivel Nacional***

La Política Nacional de Seguridad Vial tiene como finalidad mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, implementando para ello un plan estratégico de seguridad vial. Con esto, se busca reducir los siniestros viales; además de optimizar los servicios de salud de los nosocomios para la atención eficiente de víctimas de accidentes de tránsito; también se busca disminuir la cantidad de tramos de las pistas y carreteras de alta concentración de accidentes viales, priorizándose en todo momento un transporte seguro y sostenible.

Asimismo, para una Política Nacional por la Seguridad Vial eficiente el punto de partida debe ser el fortalecimiento y empoderamiento de los peatones y pasajeros, quienes para el 2019 representaron el 71 por ciento de las víctimas fatales por siniestros viales. Por otro lado, según Giuffra (2021) se necesita la educación vial a los conductores pues fueron los causantes del 69 por ciento de accidentes de tránsito, además este autor asegura que en el Perú 7 de cada 10 muertes por accidentes de tránsito son peatones y pasajeros, personas que han visto truncadas sus metas y aspiraciones futuras.

Para ello, la Política Nacional por la Seguridad Vial debe contar con tres pilares o lineamientos de acción: primero, educación en seguridad vial a todos los actores del tráfico rodado; segundo, fiscalización del cumplimiento estricto de las normas de tránsito vial; y, por último, la participación y el involucramiento activo de todos los ciudadanos.

### ***1.2.1.12.7. Organismos intervinientes en las políticas públicas sobre seguridad vial en el Perú***

El Estado para dar cumplimiento a su finalidad de reducir las tasas de morbilidad, mortalidad y siniestralidad por accidentes de tránsito, se articula a través de actores involucrados en la instrumentalización de políticas y normas sobre Seguridad Vial siendo los siguientes: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Salud, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Educación, Gobierno Regional, la Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, la Dirección General de Transporte Terrestre – DGTT. (Informe sobre Desarrollo Humano 2000).

#### **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Es la institución rectora nacional en materia de tránsito terrestre y tiene las siguientes competencias:

#### **Competencias normativas:**

- Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, además de los reglamentos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito vehicular.
- Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, así como supervisar que se dicten las medidas y acciones necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

#### **Competencias de gestión:**

- Diseñar los sistemas para prevenir los accidentes viales.

- Mantener los registros administrativos que se establece en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021 y en la normatividad vigente en materia de transporte y tránsito terrestre.
- Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación de lo dispuesto en la Ley N° 27181.

**Competencia de fiscalización:**

- Detectar infracciones e imponer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las disposiciones legales relacionadas al tránsito terrestre en el ámbito de la red vial nacional y departamental o regional a las que se refiere el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

**El Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV).**

- La creación de este consejo se dio con el D.S. N° 010-96-MTC, producto del “Estudio integral sobre seguridad vial” que realizó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que se concluye con la necesidad de crear un organismo o ente que realice las coordinaciones de las entidades, públicas y privadas, relacionadas a la seguridad vial, además de coordinar las medidas necesarias para el logro de sus fines.
- Debe tenerse en cuenta también, que la gestión interinstitucional que debe realizar el consejo comprende las coordinaciones intergubernamentales e intersectoriales del sistema de seguridad vial, mediante una gestión pública efectiva dirigida a reducir sensiblemente los accidentes de tránsito y en consecuencia el número de las víctimas por esta causa, en todo el territorio nacional, que traen impactos negativos

sobre la esperanza de vida y otras dimensiones del Desarrollo Humano como son la seguridad pública y las garantías de protección de los derechos humanos. (Informe sobre Desarrollo Humano, 2000.)

- El CNSV lo preside el Ministro de Transportes y Comunicaciones, y está integrado, por el Ministro del Interior, el Ministro de Educación, el Ministro de Salud, el Ministro de Trabajo y el representante de la Asamblea.

### **Ministerio de Salud.**

Desde la mirada de la seguridad vial, el Ministerio de Salud, es la entidad responsable de desarrollar la estrategia sanitaria contra accidentes de tránsito, la misma que desde el año 2013 está implementada en las veinticuatro regiones del territorio nacional. Este sistema de vigilancia de atención de lesionados por accidentes viales, constata e integra tres fuentes de información, a) Historia clínica, b) denuncia policial y c) la póliza de seguro del vehículo. Por estas consideraciones, un representante del Ministerio de Salud integra el Consejo Nacional de Seguridad Vial, esta representación recae sobre el titular de la institución.

### **Policía Nacional del Perú.**

- La Policía Nacional del Perú (PNP), mediante su personal asignado a la vigilancia y control del tránsito y de carreteras, según ordena el Reglamento Nacional de Tránsito, tiene las siguientes competencias:
- Controlar y garantizar la libre circulación en las carreteras y vías públicas del país.
- Fiscalizar que las normas de tránsito y seguridad vial sean cumplidas por los conductores, peatones y pasajeros, usuarios, de la infraestructura vial; además le compete aplicar todas las medidas de prevención dispuestas en el Reglamento Nacional de Tránsito.



- Controlar, dirigir y vigilar el normal desarrollo del tránsito vial.
- Realizar la prevención, investigación y denuncias ante los órganos y autoridades que corresponda, las infracciones prescritas en el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Le corresponde la inscripción en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que se hayan impuesto en la red vial.
- Otras funciones asignadas en el Reglamento citado.
- Respecto a la competencia fiscalizadora, en su estructura se debe distinguir una PNP de tránsito que se encarga de fiscalizar y controlar las zonas urbanas, y una PNP de carretera, que le compete fiscalizar los caminos y autopistas no urbanas de la red vial del país.

#### **Ministerio de Educación.**

Desde la perspectiva de seguridad vial, al Ministerio de Educación le corresponde enviar un miembro para integrar el Consejo Nacional de Seguridad Vial. En lo que respecta a su gestión en materia de seguridad vial, el Ministerio de Educación realiza un trabajo mancomunado con el CNSV incorporando temas de seguridad vial en los planes curriculares de los centros de educación básica de todos los colegios de las distintas regiones, al MINEDU, mediante la Dirección General de Educación Básica Regular le corresponde implementar la educación en seguridad vial mediante el desarrollo de competencias y capacidades previstas en el currículo básico regular.

#### **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN.**

Es la entidad encargada de dictar normas, realizar supervisiones, fiscalización y sanciones de las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los espacios del territorio nacional y también internacional, y las actividades vinculadas con el transporte de mercaderías en

el ámbito nacional. Su labor de fiscalización la ejerce en las carreteras. Del mismo modo, ejerce su labor de fiscalizadora sobre las escuelas de conductores y centros de salud, que se encargan de emitir la certificación médica con fines a la obtención del brevete o licencia de conducir; así mismo la supervisión alcanza a los centros de inspección técnica vehicular quienes se encargan de certificar la operatividad idónea de las unidades vehiculares.

### **Dirección General de Transporte Terrestre - DGTT.**

Se encarga de emitir normas para regular el tránsito y transporte terrestre; además se encarga de autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre por carretera y servicios complementarios, así como del tránsito terrestre.

## **1.3. Realidad Fáctica sobre la Conducción Temeraria y a Excesiva Velocidad**

### ***1.3.1. Situación de la Conducción Temeraria como causa de la Siniestralidad Vial***

La conducción temeraria es la conducta realizada por los choferes que conducen su vehículo de forma imprudente, realizando conductas no permitidas por las normas de tránsito, como invadir paraderos y veredas, realizar carreras clandestinas “piques”, invadir el carril contrario, interceptar intempestivamente a los otros vehículos para evitar su paso, conducir de forma errática en la pista, etc.

En este sentido Gaibor (2020) afirma que la conducción temeraria “son conductas imprudentes realizadas por los conductores que manejan con desprecio por la vida de los peatones, o lo que es lo mismo, aquellas maneras de conducir que podrían generar lesiones graves e incluso la muerte de alguien” (p. 45).

### ***1.3.2. Conductas que se configuran como conducción temeraria***

- Para que se configure la conducción temeraria deben concurrir por lo menos los siguientes tres elementos nucleares:
- La conducción de un vehículo a motor o ciclomotor (autos, camiones, tráiler, motos lineales, moto taxis, etc.)
- Que esta conducción se realice con temeridad manifiesta
- Finalmente, que se ponga en concreto peligro la vida o la integridad física de las personas
- Por su parte Taboada (2018) considera las siguientes conductas temerarias al conducir un vehículo:
- Cruzar las intersecciones sin respetar la luz roja del semáforo.
- Invasión del carril y conducir en sentido contrario
- Manejar sin tener la certificación de Revisión Técnica Vehicular
- Echar a rodar el vehículo en condiciones pésimas
- Manejar en estado insuperable de cansancio, sueño o fatiga
- Manejar sin contar con la Licencia de Conducir habilitada
- Desobedecer las órdenes o requerimientos del efectivo policial
- Presentar una conducta reincidente a las infracciones de tránsito

### ***1.3.3. Conducción temeraria como causa de accidentes de tránsito***

En España la conducción temeraria de un vehículo es conducirlo sabiendo que se está poniendo en riesgo o peligro la vida e integridad no solo del propio conductor sino también la del resto de personas, acompañantes u otros usuarios de la carretera.

Constituye por ello un delito contra la seguridad vial, estando castigadas las causas que se establecen como principales motivos de la conducción temeraria, mientras no se pongan en riesgo vidas humanas, con multas y sanciones económicas y con penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo superior a un año y hasta un total de seis años.

#### ***1.3.4. Tasas de siniestralidad por conducción temeraria***

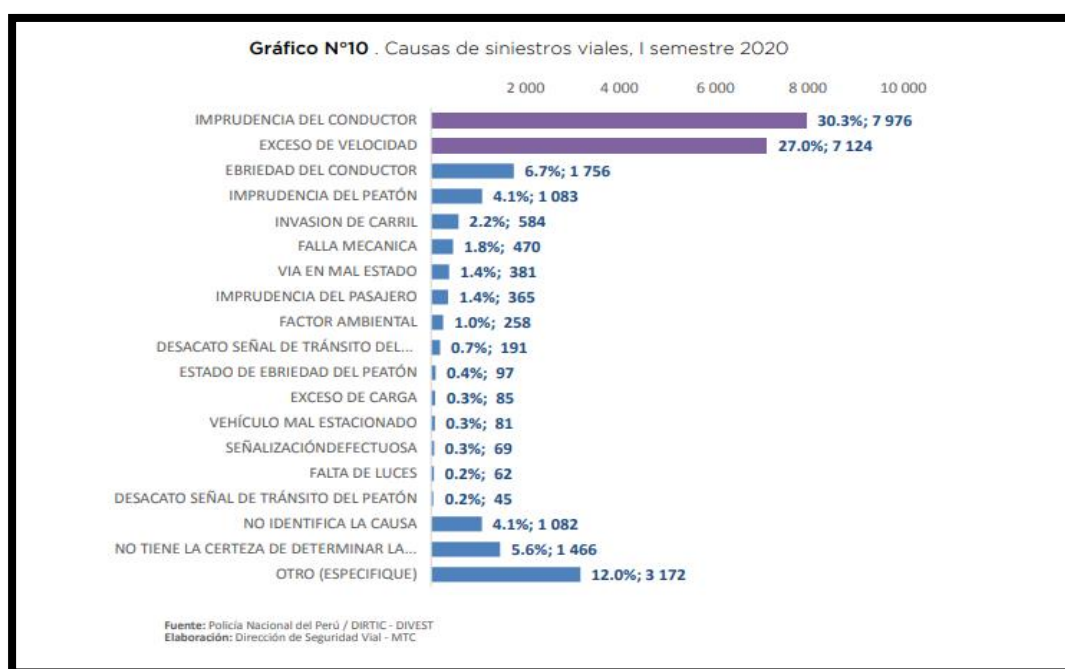
Según el boletín estadístico de siniestralidad vial realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) en el primer semestre 2020 se reportaron 26 347 siniestros viales a nivel nacional, siendo las principales causas: imprudencia del conductor con 7 976 (30.3%) siniestros; exceso de velocidad con 7 124 (27.0%); ebriedad del conductor con 1 756 (6.7%); e, imprudencia del peatón con 1 083 (4.1%), representando el 68.1% respecto del total de siniestros.

Como podemos apreciar las dos principales causas de siniestralidad por accidentes de tránsito son la conducción temeraria y a excesiva velocidad, pese a ello, no se penalizan estas conductas y más bien conductas de menor incidencia en la siniestralidad como la conducción en estado de ebriedad ya cuenta con un tipo penal especial, lo que a nuestro parecer consideramos contradictorio; no queremos decir con ello que no deba penalizarse la conducción en estado de ebriedad, pero si se penalizan conductas imprudentes como estas, con mayor razón deben penalizarse conductas que con mayor frecuencia ponen en peligro la vida o integridad de las personas.

Asimismo, la base de datos del SINADEF (2020) registra al 31 de julio del 2020, un total de 794 fallecidos a consecuencia de siniestros viales a nivel nacional. Las defunciones registran como mayor domicilio las regiones de Lima con 189 fallecidos, seguida de Arequipa con 83 fallecidos; Cusco con 54 fallecidos; Junín, La Libertad y Puno con 52 fallecidos.

### 1.3.5. La conducción temeraria como principal causa de siniestros viales en el Perú

En los primeros seis meses, según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) del 2020 se reportaron 26 347 accidentes viales en todo el país, siendo las causas de mayor incidencia: imprudencia del conductor representado por el 30.3 por ciento siniestros; exceso de velocidad con el 27.0 por ciento; ebriedad del conductor con 6.7 por ciento; e, imprudencia del peatón que 4.1 por ciento, representando el 68. por ciento respecto del total de siniestros. También está el 21.7 por ciento que se ha logrado identificar la causa del siniestro vial en todo el país.



### 1.3.6. Bienes jurídicos que se ponen en riesgo con la conducción temeraria

#### La seguridad pública

Se debe entender por bien jurídico protegido, según Cholán (2019) a todo derecho o valor superior que acoge la norma para dotarle de cierta protección ante posibles lesiones. Respecto al

delito que nos convoca en esta investigación, la conducción temeraria, el bien jurídico protegido es la seguridad pública, a la que se debe conceptualizar como la seguridad de todos los ciudadanos que transitan por el territorio de la república, y que merecen protección frente a posibles riesgos o lesiones de su integridad física, generados por accidentes viales.

Asimismo, en nuestra legislación los tipos penales que regulan los delitos contra el tránsito están englobados dentro del capítulo de la seguridad pública, por ello a decir de Peña (2013) “el objeto de salvaguarda de estos tipos penales es el mantenimiento de la seguridad de tráfico como presupuesto de la protección de la vida e integridad física de las personas que en él intervienen” (p.27).

Ahora bien, debe entenderse que la conducción temeraria aún no está penalizada, pero si se decidiera su penalización, por coherencia legislativa, debería formar parte de los delitos que protegen la seguridad pública como bien jurídico colectivo. Sin embargo, para Bramont (2005), la seguridad pública como bien jurídico no es un fin en sí mismo, pues su protección es solo un instrumento para proteger bienes jurídicos de mayor relevancia como la vida y la integridad física.

Pese a lo dicho, aun no hay consenso respecto al bien o bienes jurídicos protegidos por los tipos penales que regulan los delitos de tránsito, pues a decir de Hortal (2008) hay tres posiciones bien marcadas a saber:

i) la posición individualista, que considera que se protege directamente la vida, la integridad física y salud de las personas que participan en el tráfico vehicular; ii) la posición colectivista que sostiene que se protege la seguridad pública en sí misma, independientemente de los bienes jurídicos vida o integridad física; iii) y finalmente está la posición ecléctica cuya posición intermedia es que se protege la seguridad pública pero no como un fin en sí mismo sino

como un instrumento para garantizar la vida y la integridad física de las personas que intervienen en el tráfico vehicular.

### **La vida e integridad física de las personas**

Para otros doctrinarios, como para Rodríguez (2020) el bien jurídico protegido en los delitos de tránsito es la integridad física de las personas. Pues la actividad de manejar una unidad vehicular con manifiesta o notoria temeridad crea o incrementa para el ciudadano un riesgo concreto y efectivo contra su integridad física o su vida. Pues para que se sancione este tipo de delitos no es preciso que la conducta cause lesiones o produzca la muerte de la víctima o víctimas, solo basta con que la misma ponga en riesgo los bienes jurídicos protegidos como la integridad física o la vida de las personas en el ámbito del tráfico vial.

## **1.4. Realidad de la conducción a excesiva velocidad como causa de accidentes de tránsito**

### ***1.4.1. Límites de velocidad según zona de desplazamiento***

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2021) a través del Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, ha realizado cambios en el Reglamento de Tránsito con el fin de reducir los límites máximos de velocidad en zonas urbanas y de vías que cruzan centros poblados. Es así que las velocidades máximas en las calles y jirones es de 30 km/h y en avenidas es de 50 km/h; estos cambios también modifican los límites de velocidad en carreteras que cruzan centros poblados o viviendas ubicadas de forma continua o dispersa, zonas escolares u hospitales de la siguiente manera: en zonas comerciales 30 km/h, en zonas residenciales 50 km/h y en zonas escolares / hospitales 30 km/h.

#### ***1.4.2. Tasa de siniestralidad por conducción a excesiva velocidad***

Según el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021) en el primer semestre del 2021 se reportaron 34, 905 siniestros viales en el país, de estos 9,960 siniestros es por causa de la imprudencia del conductor, lo que representa el 28.5 % del total; 9,557 siniestros por exceso de velocidad siendo la segunda causa de los siniestros viales en el país, lo que representa el 27.4 % del total. La tercera y cuarta causa son el estado étlico del conductor y la imprudencia del peatón representan el 5.8 % y 3.3 % respectivamente.

Como se puede apreciar el factor humano representan 69.1 % del total de accidentes, siendo la principal causa de siniestros viales. Por el contrario, los siniestros provocados por el factor vehículo solo representa el 2 % (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021). Esto nos conlleva a repensar sobre las políticas públicas que deben aplicarse en esta materia, puesto que siendo el factor humano la principal causa de accidentes de tránsito y dentro de estas la conducción imprudente y a excesiva velocidad, debe enfocarse una solución represiva sobre estas conductas y consideramos que la única vía posible es la penalización, puesto que ha quedado evidenciado que las normas de tránsito no son lo suficientemente disuasivas.

En ese sentido, los efectos punitivos del derecho penal deben extenderse a las siguientes conductas imprudentes de los choferes: conducir a excesiva velocidad, la imprudencia del chofer, el exceso de carga, el desacato manifiesto de señales de tránsito, realización de carreras clandestinas, la invasión de carril, etc.



## **1.5.Situación Jurídica sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad**

### ***1.5.1. Efectividad disuasiva de las normas de tránsito que sanciona la conducción temeraria***

Según el diario el Comercio (2019) solo en la ciudad de Lima hay miles de conductores que no pagan sus papeletas, una de las causas es que casi 10 años los conductores de transporte público no fueron fiscalizados por la Policía Nacional sino por inspectores municipales. Sin embargo, a pesar que actualmente solo la Policía de Tránsito puede imponer papeletas que restan puntos y pueden conllevar a la suspensión de la licencia, sin embargo, no ha cambiado la situación de morosidad, más bien ahora los conductores han acogido la modalidad de apelar o impugnar las papeletas con el fin no pagarlas pues al cabo de cuatro años estas pueden prescribir.

Todo esto pone en evidencia que los efectos disuasivos de las normas de tránsito son escasos o nulos, esto debe hacer repensar a nuestras autoridades sobre las políticas públicas respecto al problema del tránsito en el país.

### ***1.5.2. Normas administrativas que sancionan la conducción a excesiva velocidad***

#### **Reglamento Nacional de Transito**

El Reglamento Nacional de Tránsito es aquel que emite el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Contiene las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte. Rige en todo el territorio de la República.

#### **Artículo 160°.-**

El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los

riesgos y peligros presentes y posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.

**Artículo 162°.-**

Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

**En zona urbana:**

En Calles y Jirones: 40 Km/h.

En Avenidas: 60 Km/h.

En Vías Expresas: 80 Km/h.

Zona escolar: 30 Km/h.

Zona de hospital: 30 Km/h.

**En Carreteras:**

Para automóviles, camionetas y motocicletas: 100 Km/h.

Para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros: 90 Km/h.

Para casas rodantes motorizadas: 90 Km/h.

Para vehículos de carga: 80 Km/h.

Para automotores con casa rodante acoplada: 80 Km/h.

Para vehículos de transporte de mercancías peligrosas: 70 Km/h.

Para vehículos de transporte público o privado de escolares: 70 Km/h.

**En caminos rurales:** 60 Km/h.

**Artículo 163°.-**

Los límites de velocidad en Carreteras que cruzan centros poblados, son los siguientes:

En zonas comerciales: 35 Km/h.

En zonas residenciales: 55 Km/h.

En zonas escolares: 30 Km/h.

**Artículo 164°.-**

Límites máximos especiales:

En las intersecciones urbanas no semaforizadas: la velocidad precautoria, no debe superar a 30 Km/h.

En los cruces de ferrocarril a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no debe superar a 20 Km/h., y después de asegurarse el conductor que no se aproxima un tren.

En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas, durante el ingreso, su funcionamiento y evacuación, la velocidad precautoria no debe superar a 20 Km/h.

En vías que circunvalen zonas urbanas, 60 Km/h., salvo señalización en contrario.

**1.5.3. Las reglas y límites de velocidad mínimos**

**En zona urbana y Carreteras:** la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía.

**En caminos:** 20 Km/h, salvo los vehículos que deban utilizar permisos y las maquinarias especiales.

Asimismo, en la sección II del presente reglamento se encuentra regulado el grado de infracción cometido por el conductor

**1.5.4. Infracciones de tránsito por exceso de velocidad**

<b>D. INFRACCIONES A LA VELOCIDAD</b>	
D.1 No respetar los límites máximo y mínimo de velocidad establecidos	Muy Grave

D.2 No reducir la velocidad al aproximarse a una intersección o vía preferencial	Grave
D.3 Reducir la velocidad teniendo la señal de pase al frente	Grave
D.4 Participar en competencias de velocidad no autorizadas	Muy grave
D.5 No reducir la velocidad al ingresar a un túnel o cruzar un puente.	Grave
D.6 No reducir la velocidad al aproximarse a la cima de una cuesta	Grave
D.7 Transitar lentamente por el carril de la izquierda.	Grave
D.8 Transitar rápidamente por el carril de la derecha.	Grave
D.9 Aumentar la velocidad cuando es alcanzado por otro vehículo que tiene la Grave intención de sobrepasarlo o adelantarlo.	Grave

### ***1.5.5. Normas administrativas que sancionan las infracciones viales***

El derecho administrativo, refiere Boyer (2019) es parte sustancial de la actividad administrativa que el Estado ejerce para el cumplimiento de los fines públicos, en las constantes interacciones que tiene con las personas. Dentro de estas interrelaciones se pueden producir

conductas pasibles de sanción administrativa si es que incurren en algún supuesto de infracción establecida previamente.

Por su parte, Cholán (2019) explica que, el concepto de derecho administrativo sancionador es tenuemente nuevo, ya que antes se le denominaba derecho de policía, sin embargo, no importando su denominación, en el fondo está referido a la capacidad que tiene el Estado para disciplinar las conductas de los ciudadanos que incurren en supuestos de infracciones administrativas, siendo que hoy en día, tanto la doctrina como jurisprudencia han aceptado uniformemente esta capacidad sancionadora del Estado.

Por lo tanto, el derecho administrativo sancionador, se convierte en la facultad que tiene el Estado para realizar investigaciones y sanciones de aquellas conductas infractoras en el ámbito administrativo que cometen los ciudadanos, vulnerando las normas administrativas pre establecidas, y a las que estamos sometidos a su obligatorio cumplimiento, con la finalidad de materializarse una adecuada interrelación entre la sociedad, las instituciones públicas y las personas para lograr el bien común. (Cholán, 2019)

#### ***1.5.6. Procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito***

El procedimiento administrativo sancionador en los casos de tránsito vial, son regulados por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en cuyo artículo 329 prescribe lo siguiente:

En el caso de investigación de infracciones mediante acciones de control, se inicia el proceso de aprobación del conductor del vehículo para presentar copia de la papeleta de la infracción.

Del mismo modo se sigue el mismo procedimiento, cuando se trata de infracciones que se han detectado por medios electrónicos o computarizados, iniciándose el procedimiento con la notificación de la papeleta y materia probatoria que corrobore la realización de la infracción.

Al respecto Boyer (2019), nos dice que “el administrado, una vez iniciado el procedimiento tiene la opción de reconocer voluntariamente la infracción; u oponerse y presentar sus descargos en el plazo de ley” (p.34).

### **Reconocimiento voluntario de la infracción**

Cuando hay un reconocimiento voluntario de la infracción, hay un incentivo al chofer infractor, pues se le permite cancelar un porcentaje menor al importe previsto para la infracción cometida, siempre que lo cancele dentro de los cinco días hábiles contados a partir del día siguiente notificada la falta.

Asimismo, Boyer (2019) nos precisa, que el chofer que reconoce la infracción, puede cancelar solo 33 por ciento de la multa, si la paga dentro del tiempo comprendido desde el sexto día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la resolución administrativa sancionadora.

Por último, refiere Cholán (2019) con el pago total de la multa, a la autoridad competente, que puede ser la SUTRAN o la Municipalidad Provincial, se dará por terminado el procedimiento administrativo sancionador, sin que ello impida que el conductor infractor quede registrado en el Registro Nacional de Sanciones.

### **Oposición a la infracción y descargos de conductor**

Según el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el infractor que no reconozca voluntariamente la infracción que se le imputa, deberá presentar los descargos que considere ante la autoridad encargada de la fiscalización de tránsito vial (SUTRAN o la Municipalidad), dentro de los cinco días hábiles contados desde de la fecha de notificada la presunta infracción.

En esta línea de ideas, Boyer (2018), nos dice que la autoridad competente expedirá la resolución correspondiente en un plazo que está comprendido dentro de los treinta días hábiles

posteriores a los cinco primeros días que se da al administrado para sus descargos. Además, indica que esta resolución debe señalar las disposiciones necesarias para que se cumpla con efectividad su ejecución.

Al final del proceso administrativo se ejecuta la decisión sobre sanción material y/o moral. También es posible que, si la Municipalidad o la SUTRAN no tiene poder ejecutivo, puedan tomar medidas que busquen prevenir el aseguramiento del cumplimiento eficiente de la sanción. (Cholán, 2019)

#### ***1.5.7. Sanciones administrativas aplicables a los conductores***

Las sanciones administrativas que prescribe el Texto Único Ordenado del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, dispone en su artículo 309 que las sanciones aplicables al procedimiento sancionador son:

- a) La multa
- b) La suspensión de la licencia de conducir
- c) La cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

#### ***1.5.8. Medidas preventivas en las sanciones administrativas***

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece en su artículo 299 las clases de medidas preventivas:

- a) Retención de la licencia de conducir
- b) Retención del vehículo
- c) Remoción del vehículo
- d) Internamiento del vehículo.

## **CAPÍTULO II: CONTROL SOCIAL Y ABORDAJE DOGMÁTICO EN LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD COMO DELITOS DE PELIGRO ABSTRACTO**

### **2.1. Control Social, Derecho Penal y dogmática penal de los delitos de peligro concreto**

#### ***2.1.1. Definición de Control Social y su importancia***

El control social, según Muñoz (1999) es una condición necesaria para la vida social, pues mediante el control social se asegura que se cumplan las expectativas conductuales y los intereses prescritos en las normas que gobiernan la convivencia en sociedad. Puesto que en caso de su incumplimiento o fluctuación actúan estabilizándolas contrafácticamente, mediante las respectivas sanciones impuestas mediante los procedimientos establecidos.

Por estas consideraciones, según Duport (2018) se puede definir al control social como un conjunto de medios por los cuales un grupo social garantiza que el comportamiento de cada uno de sus integrantes se corresponda con los lineamientos conductuales previamente establecidos por las normas; de mismo modo, el control social hace alusión a la capacidad de respuesta que tiene la sociedad ante el incumplimiento de dichos lineamientos.

En ese contexto, para Muñoz (1999) la importancia del control social:

Radica en que, sin él, las normas penales y por ende el derecho penal y en general el sistema jurídico-penal no servirá de nada, dado que para su utilidad se hace necesario que exista el control social con su conjunto de mecanismos de motivación y disuasión sobre el comportamiento humano. (p.33)



### ***2.1.2. El derecho penal como control social***

El control social, como todo control, refiere Caro (2010) debe ir superando el pasado, y viendo las nuevas amenazas que pone en peligro a la sociedad, y con esta actuar. Esto con la finalidad, de ir reformando e incluyendo en el derecho penal, un medio de control social formal, eficiente, actualizado e idóneo. Por lo tanto, el control social, mediante el derecho penal, debe ser funcional, es decir, debe actuar en función a una necesidad. La misma que, debe buscar satisfacer las necesidades urgentes de la población, brindando soluciones sistemáticas; y no funcionando como un simple mecanismo simbólico.

Es en ese contexto, que ya Liszt (1970) afirmaba que, la finalidad del control social, el cual tiene la finalidad de conservar la paz la tranquilidad social, influye en el derecho penal, buscando su reforma parcial o total. Pues de nada sirve que exista una lectura correcta de la realidad social, y el derecho penal, no responda a esa realidad social, a esa necesidad. Por lo tanto, solo de esta manera afirma Caro (2010) se podrá hablar de un derecho penal, del Estado Social y democrático. En ese sentido, es necesario entrar en reflexión, sobre las normas vigentes, y si las mismas deben ser modificadas.

Esto último, en razón a la nueva realidad vial que afronta el Perú. Pues como se ha descrito esta realidad, pareciera que el derecho, y en realidad el *Ius Puniendi*, como control social, se estaría quedando en el pasado. Esto en razón que sigue pretendiendo realizar un control social formal, mediante un derecho administrativo, que no va acorde a las necesidades de control. Esto, porque el derecho administrativo, no ha logrado persuadir ni mucho menos enviar un mensaje comunicativo a la sociedad, para que la misma pueda reflexionar y entrar en el sistema de prevención. Por lo tanto, el control social formal, está siendo superado, como engañada por estos peligros graves y ocultos dentro de faltas administrativas.

Siendo así, como ya lo anticipaba Álvarez (2015) las reglas establecidas por el control social, hoy en día no ha podido garantizar una convivencia armónica y pacífica. Siendo así, las normas de convivencia social de carácter administrativo, como en el caso del derecho vial, no han logrado de cumplir su finalidad. Por tal motivo, es necesario la intervención del derecho penal, esta como último medio de control social. Esto con la finalidad de devolver la confianza de la sociedad en sus mecanismos de control y prevención.

En ese contexto, es que se puede afirmar que el derecho penal en el sistema jurídico es la norma de última ratio puesto que queda reservado con exclusividad para las formas más graves en las que se ponen en peligro o se lesionan los bienes jurídicos que con él se protegen. Podemos afirmar que, si bien es cierto que su función está orientada al control social, sin embargo, no desarrolla esta función de manera absoluta, sino solo en cuanto esta permite la vida en sociedad. Por ello podemos afirmar que el derecho penal participa de manera subsidiaria cuando no exista otro medio más pertinente para alcanzar estos fines de control social. (Palladino, 2019)

Por su parte Villa (1979) afirma que el derecho penal es control social mediante la violencia legítima, tanto en los casos que sanciona, como el modo como los sanciona; sin embargo, no toda la violencia de parte de las instituciones es el derecho penal. La violencia, es una de las notas características de todas las instituciones sociales fundadas para la defensa y protección de los intereses sociales, que podrían ser legítimos o en otros casos ilegítimos. Lo cierto y seguro es que la violencia legítima es parte consustancial en todo sistema de control social. (p.15)

Lo que distingue al sistema del derecho penal de otras instituciones de control que la sociedad ha creado, es que el derecho penal ha formalizado el control social, librándolo, en lo posible, de la sorpresa, de la espontaneidad, de las subjetividades y del coyunturalismo, características propias de otros sistemas de control social. En este sentido, para Villa (1979) el

control social que hace el sistema jurídico penal es un control normativo, es decir, se ejerce mediante un conjunto de normas creadas con antelación para tal efecto. (p.22)

Por lo tanto, haciendo una mirada retrospectiva del control social formal del derecho vial, y anticipando que las conductas de conducir en excesiva velocidad o temeridad, han superado a un control social pasado, no actualizado. Ante esta realidad, es menester que el mismo control social, se actualice, y con este pueda reconocer, que el derecho penal, como control social de última ratio, es el idónea y adecuado para prevenir la desorganización actual en el derecho vial.

### ***2.1.3. Visión dogmática penal en las conductas peligrosas de conducción temeraria y excesiva velocidad***

La dogmática penal, muy bien ya lo explicaba Roxin (1997) haciendo referencia que, esta debe entenderse como como una ciencia, o disciplina cuyo fin por un lado es interpretar de manera sistemática y ordenada la ley; y por otro lado, también se encarga del desarrollo como de la elaboración y producción de las leyes, esto mediante las opiniones de la doctrina autorizada. Por lo tanto, no existe un derecho penal, sin dogmática, de la misma manera no cabe la existencia de una dogmática sin la presencia del derecho penal, y una ley que carezca de aspectos dogmáticos, es una ley populista. Siendo así, ambas son las 2 caras de la misma moneda.

Sobre el aspecto de la dogmática penal, en la influencia de la formación de las leyes, refieren Manrique y Peralta (2017) que si bien la dogmática penal, en razón al análisis de la teoría del delito contribuye en la interpretación que realizan los jueces. Sin embargo, en cuanto a la formación de las leyes, es un reto para el legislador considerar los aspectos dogmáticos (esto, porque para ser legislador no es necesario ser abogado) la cual al emitir una ley penal, este debe considerar la racionalidad, la necesidad, y sobre todo la idoneidad de la medida que se pretende

aplicar. Es en ese sentido, que será la dogmática penal, la que le provea al legislador (de no ser abogado, a través de sus abogados) elementos precisos, que le permitan delimitar la visión general preventiva penal, y con esto enviar un mensaje comunicativo a la población.

Siendo así, es postura de las tesis, que la dogmática penal, no tiene nada que ver con un discurso político, o con el discurso metafórico; sino por el contrario, tiene que ver con la respuesta que le da la dogmática penal al derecho penal, en la formación y emisión de las leyes penales. Esto es así, por que la dogmática penal, o la ciencia penal, tiene la capacidad de entendimiento de la realidad social, de la necesidad de control de riesgos intolerables que ha identificado la doctrina autorizada; y que al momento de sistematizarla con los que se busca proteger y con la forma cómo se debe garantizar la prevención de bienes jurídicos, esta interpretación necesariamente debe influenciar en el sistema jurídico, con la finalidad de que se emitan leyes coherentes, necesarias y sobre todo leyes que acompañen y que contribuyan a la protección del Estado de derecho, cuyo fin principal es la protección de las personas y de su dignidad.

En ese sentido, cuando las normas entran en crisis (en nuestro caso las que regulan la conducción temeraria y a excesiva velocidad) refieren Bulygin (1991) se crea una inseguridad social, la cual no solo se carece de respeto y cumplimiento de la norma, sino que también se llega a la erosión de obediencia a la autoridad. Por lo tanto, se crea una desconfianza tanto a la norma, como al propio legislador, como a las instituciones públicas. Esto, por la incapacidad tanto de la norma, como del legislador de dar soluciones a fenómenos, riesgos, peligros constantes que se enfrenta la sociedad día a día, como es el caso de las víctimas de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducta temeraria y a excesiva velocidad. Estas, en el Perú, controladas, mediante el simple derecho administrativo sancionador, lo único que ha ocasionado es una inflación normativa administrativa.

En ese mismo lineamiento, es que refiere Ferrajoli (1995) que la inflación normativa, es producto de una falta de certeza, de una mala lectura de la realidad social, la cual influye de manera negativa en la emisión de leyes, la misma que le resta credibilidad e idoneidad ante las nuevas necesidades sociales. Es por este motivo, que la ley entra en crisis, pues no tiene eficacia, no es coherente en su propósito, es confusa, entrando en un oscurantismo que le dificulta entender la finalidad misma del derecho penal y su prevención.

Todo este oscurantismo normativo, conlleva a que se vulneren y no se garanticen la protección de bienes jurídicos tanto individuales como colectivos, como es en el caso de los accidentes de tránsito por conducción temeraria y a excesiva velocidad. Por lo tanto, es la dogmática penal, la que debe buscar recuperar la confianza en el derecho, y específicamente desde el derecho penal, la cual ante los riesgos reales y no permitidos que crean la conducción temeraria y a excesiva velocidad, estas deben ser abordadas de manera sistemática desde su prevención, y su futura sanción, a través de una sanción penal.

Siendo así, la dogmática penal, a la luz de los principios de lesividad y de peligrosidad y de la protección de bienes jurídicos; y que, a través de su finalidad preventiva, será necesario, que de manera sistemática, influya en el legislador, en la regulación del levantamiento de las barreras de protección, ante los peligros, los riesgos no permitidos, ocasionados por la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Situación que solo puede ser resuelta a través de la necesidad e idoneidad del derecho penal.

#### ***2.1.4. Expansión racional del derecho penal en la sociedad de riesgos y el derecho vial***

Sobre el avance y el radio de aplicación del derecho penal, se puede encontrar de manera detallada en el libro intitulado Expansión del derecho penal del profesor Jesús María Silva Sánchez. En este texto, que es uno de los más importantes en el derecho contemporáneo, Silva

(2020) explica que existen tres (3) velocidades del derecho penal, las cuales han ido evolucionando paulatinamente, según los nuevos riesgos que se han presentado dentro de la sociedad de riesgos.

Así, de manera sintética, en el derecho penal de primera velocidad, se encuentra los delitos tradicionales, el cual el riesgo se crea en razón a los bienes jurídicos individuales, como la vida, el cuerpo, la salud, el patrimonio. En el derecho penal de segunda velocidad, se encuentran los riesgos que afectan a bienes jurídicos colectivos, y estos productos de la actividad empresarial, del industrialismo; aquí por ejemplo se encuentran los delitos de contaminación ambiental, delitos empresariales, etc. Por otro lado, en cuanto al derecho penal de tercera velocidad, se encuentran los delitos que afectan tanto a bienes jurídicos colectivos como individuales, pero utilizando la tecnología. Aquí por ejemplo se encuentra el fraude informático, entre otros. Ahora, cierta doctrina, también pretende considerar en este nivel de derecho penal, al derecho penal del enemigo; sin embargo, dicha discusión al no ser parte de la investigación, no será tratada en el presente trabajo.

Así, la justificación de esta expansión del derecho penal, explica Silva (2020) que se da en razón a nuevos intereses, o intereses ocultos que siempre merecieron ser protegidos desde el derecho penal. Asimismo, ante conductas que antes eran conductas estandarizadas, o neutrales como por ejemplo el tema de lavado de activos, que antes se buscaba su control mediante el derecho administrativo, y que, ante el fracaso de este derecho, es que salta a la luz del derecho penal, tipificando el delito de lavado de activos. En ese mismo sentido, ante la institucionalización de la inseguridad, ante la sensación social de inseguridad, ante el descrédito de los otros medios o instancias de protección, es que se justifica, la expansión racional del derecho penal.

Siendo así, ante los datos estadísticos que se han proporcionado con relación a las conductas de excesiva velocidad y de temeridad, y ante el fracaso absoluto del derecho

administrativo sancionador. Ante este escenario de riesgos latentes, de riesgos ocultos, la dogmática penal, debe dar una respuesta mediante el derecho penal. Por lo tanto, se debe dejar de lado la “administrativización de los riesgos” y pasar a un derecho penal liberal, esto a través de un derecho penal de prevención, donde las barreras punitivas, como las barreras de protección se levanten, en favor de la protección, no solo de los bienes jurídicos particulares e individuales, sino también en razón de bienes jurídicos colectivos, como la seguridad vial.

Por lo tanto, si bien también existe una expansión “irracional” del derecho penal, como por ejemplo se da en el caso de tipificar el delito de feminicidio, o como los últimos delitos que se han creado a través del Decreto Legislativo 1589 donde se tipifica la Colaboración del delito de entorpecimiento del funcionamiento de servicios públicos (art. 283-A). Asimismo, se tipifica la Colaboración al delito de disturbios (art. 315-B) de la cual las tesis consideran un exceso de derecho penal, como una errónea interpretación de la política criminal.

Sin embargo, también existe una expansión “racional” del derecho penal, que, ante los riesgos latentes, ante una lectura correcta de la política criminal del derecho vial, y donde se extrae como resultado, que las conductas de excesiva velocidad como la de conducta temeraria, son las abanderadas de los riesgos a bienes jurídicos, no solo individuales, sino también colectivos. Ante este escenario, es indispensable, desplazar la administrativización de los riesgos viales, por los riesgos penales, propiamente dichos que se presentan en las conductas antes descritas. Por lo tanto, estas conductas, que se escondieron bajo riesgos ocultos, tienen que ser prevenidos, tratados y sancionados, a través del derecho penal.

En ese sentido, en los casos que nos convoca como son la conducción temeraria y a excesiva velocidad, la necesidad de que el derecho penal se amplié a este terreno está justificada, puesto que las sanciones administrativas no están surtiendo los efectos disuasivos esperados. Esto

es así, puesto que estas conductas generan riesgos que sobrepasan el radio sancionador del derecho administrativo y más elevan el riesgo permitido sobre la vida, integridad física y patrimonio de las personas.

Por lo tanto, nosotras consideramos que la expansión del derecho penal hacia el derecho administrativo es una necesidad positiva, pues permite controlar conductas que sobrepasan lo administrativamente establecido, por ejemplo, cuando las velocidades a la que se conduce un vehículo sobrepasan lo sancionable administrativamente ahí cobra vigencia el poder punitivo del derecho penal.

#### ***2.1.5. El delito de peligro abstracto en la conducción temeraria y a excesiva velocidad***

Como se ha hecho referencia, la forma correcta de controlar el exceso de vulneración de los bienes jurídicos por casusas de accidente de tránsito por conducta temeraria y a excesiva velocidad, se parte por adelantar dogmáticamente su protección. Este adelantamiento, implica dar un salto cuantitativo en la consideración de las mencionadas conductas; la cual implica pasar de simples infracciones administrativas a considerarlo como delitos. Ahora, como se busca una protección reforzada al bien jurídico, y por la excesiva peligrosidad con la se encuentra, es que estas conductas deben ser consideradas como delitos de peligro, y específicamente como delitos de peligro abstracto. Esto en razón que el legislador, ni el juez ni mucho menos la sociedad debe esperar a que se vulneren los bienes jurídicos, para después actuar.

En ese entendido, en cuanto a los delitos de resultado y de peligro, ya explicaban Pavón y Vargas (1971) que la diferencia recae en que en los delitos de resultado, el tipo penal exige que el bien jurídico sea afectado, que tenga una disminución o destrucción de su estado natural; mientras que en el delito de peligro, el legislador, se anticipa a las conductas altamente peligrosas, y no



exige que el bien jurídico sea lesionado, sino que se tipifica en razón a la puesta en peligro de un bien jurídico. En ese sentido, solo basta la probabilidad de que se produzca una amenaza del bien jurídico para que este sea protegido mediante el derecho penal.

Ahora, en cuanto a la diferencia entre delito de peligro abstracto y peligro concreto, ya Roxin (1997) hacía la diferencia, en que, en el caso de peligro concreto, presupone que en cuanto al objeto de la misma acción se haya determinado realmente en un verdadero peligro, por lo tanto, esa puesta en peligro se debe demostrar a través de una actividad probatorio; por lo tanto, admite prueba en contrario. Por el contrario, en el caso del delito de peligro abstracto, basta que se manifieste la conducta peligrosa típica para su penalización. En ese sentido, esta peligrosidad es una peligrosidad presunta, que no admite prueba en contrario. Esto en razón que, por las estadísticas que se tiene, por el análisis de una política criminal y de prevención, el legislador decide adelantar la barrera de punibilidad, pues, como dice el refrán es mejor prevenir que lamentar.

Ahora, por su parte Hirsch (2006) y Cerezo (2001) también hacen la diferencia entre peligro concreto y abstracto. Así, para estos autores, en el caso del delito de peligro concreto, la producción de la puesta en peligro será un elemento esencial del tipo penal, para que el mismo se pueda configurar, la cual el juez debe constatar ya sea para condenar en el caso que se haya demostrado con prueba, de la puesta en peligro del bien jurídico protegido: o en el caso de absolver, cuando no se haya configurado ese elemento esencial del tipo. Por otro lado, en cuanto al delito de peligro abstracto, refiere el autor antes mencionado, que aquí, es una sanción de mera actividad. Es decir, el legislador, de manera directa criminaliza ciertas conductas, que por la experiencia (estadística) de llegarse a realizar conllevarían ciertos peligros a bienes jurídicos.

Por su parte el destacado jurista chileno Mañalich (2021) refiere que otra diferencia entre delito de peligro concreto y abstracto recae en que, en el delito de peligro concreto, el bien jurídico, está debidamente identificado, es por eso que la peligrosidad es directa a un bien protegido. Por el contrario, en el delito de peligro abstracto, el bien jurídico, no está identificado, sino que la protección del bien es genérico, múltiple; es, por ejemplo, el caso de conducción en ebriedad, donde se protege, la vida, la salud, el patrimonio, etc. Siendo, así, en el caso de delito concreto, es necesario una valoración ex post, por el contrario, en el caso de delitos de peligro abstracto, la valoración es ex ante; motivo, por el cual se levanta la barrera de protección.

En ese contexto, de manera muy acertada Caballero (1991) justifica la presencia de los delitos de peligro, en la medida y en razón al creciente aumento de riesgos y peligros, dentro de una sociedad de riesgos. En ese sentido, la presencia de los delitos de peligro, responden a la corriente de estadios de prevención, del impedimento de la producción de resultados. De modo que se busca no solo proteger de manera anticipada, sino también que el Derecho penal, sea efectivo. Y con esto sin duda alguna legitimar el derecho penal, ante la población, y con esto recuperar la confianza del ciudadano, en su control social formal.

Por lo tanto, la dogmática penal, viene a impulsar un derecho penal moderno, en la prevención de la lesión de bienes jurídicos, la cual, adelantando su barrera punitiva, busca castigar acciones, conductas peligrosas, las mismas que hayan o no producido un resultado dañoso, estas queden racionalmente justificadas su criminalización. Siendo así, las tesis consideramos que las acciones por conducción temeraria y a excesiva velocidad, deben formar parte de los delitos de peligro abstracto. Esto, en razón que este peligro, para la sociedad post moderna, para la sociedad vial automotriz, la cual viene afectando de manera alarmante a bienes jurídicos

constitucionalmente reconocidos, tengan una protección reforzada desde el derecho penal, esto en razón al principio de lesividad, el de protección del bien jurídico protegido.

### ***2.1.6. Finalidad del castigo en el derecho penal y la finalidad de la sanción en el derecho administrativo***

Sobre las diferencias que existen y por ende las finalidades que se presentan en cuanto a la sanción en el ámbito penal y el administrativo, refiere Mayo (2021) “que el debate entre la diferencia del derecho administrativo sancionador y el derecho penal, es un debate cíclico, encontrándose ciertas diferencias, tanto cualitativas, cuantitativas como mixtas” (p.4). Sin embargo, la doctrina autorizada, refiere que la mejor postura que puede definir esta diferencia es la postura enraizada en la diferencia cualitativa.

En ese sentido, en cuanto a la teoría cualitativa, la cual es defendida por la escuela alemana, muy bien explica Greco (2018) que la diferencia entre lo administrativo y lo penal radica en el injusto. Siendo así, el injusto administrativo presupone un ataque hacia el bien público, pero de ninguna manera representa un ataque contra la Constitución. Esto es así, pues la infracción administrativa solo está en relación a la desobediencia de una ley reguladora netamente técnica, la cual, al ser desobedecida, la administración del Estado, solo responde de manera limitada con una advertencia del deber. Por lo tanto, refiere Kleszczewsk (2016) que la finalidad de la sanción administrativa, representa la poca capacidad o la deficiencia del Estado por prevenir institucionalmente un riesgo. Por el contrario, el delito desde el derecho penal, representa la afectación a la capacidad de la titularidad jurídica ajena.

Por su lado, Schmidt (citado por Greco, 2018) explica que, cuando nos referimos al delito, este presupone una lesión a un bien jurídico. Por el contrario, en la sanción administrativa, solo

existe una ruptura entre en la relación de obediencia que existe entre el ciudadano y la autoridad estatal o administrativa. Por su parte, Silva (2001) cuando afirma que, la diferencia entre el derecho penal y el derecho administrativo sancionador, radica en que a este último solo le importan la lesividad de la conducta individual del sujeto, sin embargo, al derecho penal lo que le importa es la lesividad global o general de un comportamiento acumulativo y repetitivo.

Asimismo, Feijoo (2007) es de la postura, que la finalidad de la pena, en el derecho penal, es retributiva, que se manifiesta ante un hecho peligroso o lesivo, motivo de una desorganización; por el contrario, la finalidad de la sanción administrativa, recae en una finalidad de medida preventiva como instrumental, por lo tanto, no es retributiva, sino que es de prevención ante un riesgo no controlado por la administración, es decir, ante una inseguridad administrativa. En ese mismo sentido, refiere García (2016) que la finalidad de la pena en el derecho penal, está en relación a prevenir la puesta en peligro o la lesión a bienes jurídicos individuales como colectivos; sin embargo, la finalidad de la sanción administrativa radica en garantizar un adecuado funcionamiento de cierto sector administrativo, la cual está sometido a una reglamentación.

Por último, muy bien refiere Silva (2001) que el derecho administrativo, con la sanción administrativa, lo que busca es ordenar sectores de actividad, el cual tiene deficiencia de control; por lo tanto, persigue criterios de afectación generalísimas, que es un tema más de estadística, con la finalidad de recuperar el control ordinario de la gestión pública. Por el contrario, con la pena del derecho penal, se busca proteger bienes jurídicos, específicos, en casos debidamente identificados y estudiados, es decir concretos, los cuales al quebrantar el principio de lesividad y el de peligrosidad concreta, buscan no solo prevenirlos, sino también de ser el caso aislar a ese foco de peligrosidad, para que este pueda resocializarse.

Es razón a estos fundamentos que, las conductas de conducción temeraria y a excesiva velocidad, no deben ser consideradas como simples quebrantamientos a la ley reguladora (ley general del tránsito). Sino como se ha mencionado, estas conductas, de por sí, no solo son peligrosas, sino que realmente afectan a bienes jurídicos individuales y colectivos, por lo tanto, el principio de lesividad y el de peligrosidad, se convierten en el sismógrafo del derecho penal, para que este actúe según sus competencias, y según las necesidades. Siendo así, es necesario, dejar el derecho administrativo sancionador, pues en el caso específico que nos convoca, este derecho administrativo sancionador, se convierte un derecho ritualista, formalista, e incluso hasta tradicionalista, el cual, a todas luces, por las estadísticas antes expuestas, no realiza un control idóneo para perseguir las conductas de conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Por lo tanto, es necesario precisar que la seguridad vial, debe ser objeto de protección, desde el derecho administrativo como del derecho penal. Pero, ciertas conductas, como la de excesiva velocidad y la de conducción temeraria, han logrado superar las barreras de regulación propuestas por el derecho administrativo. Es decir, el derecho administrativo, ha sido superada por estas conductas; motivo por el cual cuando estas conductas han creado un riesgo penalmente relevante que se materialice o ponen en peligro un bien jurídico como la vida y la integridad física, es menester, es un tema de seguridad estatal, que en estos escenarios de peligrosidad intervenga el derecho penal.

### ***2.1.7. Evolución legislativa de la penalización de los delitos contra la seguridad pública***

La legislación penal, según Boyer (2019) protege la seguridad común ante las amenazas de quienes cuentan y tienen a su alcance y o tienen el dominio de medios idóneos para poner en peligro o para materializar un evento lesivo a la seguridad de su bien jurídico, por cuanto

corresponde al Estado, que es el que detenta el monopolio de la fuerza pública, evitar la realización de cualquier peligro o conducta contra la seguridad de los bienes jurídicos de los ciudadanos.

La seguridad pública se conceptúa desde dos ópticas; una definición objetiva, se refiere al conjunto de condiciones que el derecho debe garantizar, con el objetivo de la protección de los bienes jurídicos; por otro lado, tenemos la definición subjetiva referida al estado de indemnidad que un determinado grupo social debe tener gracias al ordenamiento jurídico.

Por ello, es que los delitos contra la seguridad pública, como el caso de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, son aquellos que crean una situación de riesgo sobre limitados bienes jurídicos de las personas, cuya integridad corresponde velar al Estado.

### **Definición de Seguridad pública**

Continuando con la línea de ideas del acápite anterior, a la seguridad pública, según Pacheco (1970) se la puede definir desde un ángulo objetivo y otro subjetivo. Desde el punto de vista objetivo, es el conjunto de condiciones que el derecho debe garantizar, con la finalidad de proteger los bienes jurídicos en abstracto y con independencia de que persona sea su titular. Implica, pues la protección de agresiones o lesiones directas a bienes jurídicos indeterminados e impersonales como son la propiedad o la vida, es decir, busca proteger frente a amenazas de un riesgo que cree un real peligro para personas y sus bienes.

Desde el punto de vista subjetivo, es el estado de protección que da el ordenamiento jurídico a un grupo social. Las conductas de conducción temeraria y a excesiva velocidad, consideramos nosotras, se caracterizan por poner en peligro gravemente la seguridad pública, por lo general, a través de la puesta en peligro de otros bienes jurídicos, como la integridad física, la vida y la propiedad de los ciudadanos. En este sentido Pacheco (1970) indica que el ámbito

subjetivo de la seguridad pública se refiere a la protección que brinda el derecho penal, a toda la sociedad en general.

## **2.2. Posiciones del derecho penal sobre la penalización de las conductas imprudentes**

### ***2.2.1. Definición del delito imprudente***

La dogmática penal moderna entiende que el delito imprudente constituye una forma típica de evitabilidad en la que el sujeto activo carece de un conocimiento evidente y actual de lo que realmente debe evitar, si bien es difícil la distinción entre culpa consciente y culpa inconsciente, lo cierto es que en los casos de delitos imprudentes sólo habrá la culpa inconsciente, ya que en todos aquellas conductas en las que el sujeto activo se haya figurado la realización del tipo penal como no improbable, se tomará como casos de dolo eventual.

En consecuencia, solo se tomarán como delitos imprudentes aquellas conductas en que el autor no se representó o no conoció el peligro no permitido creado por su actuación en el mundo fáctico, pero claro está que para esta valoración de sede considerar que el sujeto podía haber conocido dicho peligro. Expresado de modo más claro, “la denominada culpa con representación se equipara al dolo eventual, mientras que sólo se concibe como imprudencia la denominada culpa sin representación” (Mazuelos, 2003, p. 166).

### ***2.2.2. La noción de imprudencia en la doctrina***

Las conductas imprudentes se configuraron al inicio como una forma de culpabilidad (teoría psicológica) y era comprendida como una relación psicológica entre el sujeto activo y el hecho lesivo. Posteriormente, sin embargo, con el fin de poder ingresar dentro de la categoría de culpa a la denominada culpa inconsciente, según Welzel (1997) se consideró que esta se basaba en la infracción de un correcto deber de cuidado, con esta nueva perspectiva se apartó de la doctrina de la mera vinculación psicológica entre el sujeto activo con el hecho lesivo y se pasó a entender

a los delitos imprudentes desde una perspectiva normativista. De este modo, la imprudencia es vista como un modo de realización del tipo penal, más no como una forma de la culpabilidad.

### ***2.2.3. La noción de imprudencia en la jurisprudencia***

Si bien, la jurisprudencia no conceptúa lo que debe comprenderse por culpa, pero toma como elemento típico de la conducta imprudente a la infracción del deber de cuidado, advirtiéndose que nuestra jurisprudencia acoge la postura normativista defendida por la doctrina mayoritaria; pues la doctrina normativista o también denominada moderna teoría de la imputación objetiva ha sido acogida por la jurisprudencia nacional en el tratamiento de diversos casos de delitos culposos a partir de verificar que se hayan cumplido tres presupuestos: primero, que se haya creado un riesgo penalmente relevante; segundo, que dicho riesgo se haya materializado en un resultado lesivo; y tercero, que dicho resultado esté dentro del radio de protección de la norma penal.

Para Terreros (2007), la jurisprudencia nacional para delimitar un delito imprudente ha puesto el énfasis en la creación de un riesgo penalmente relevante (principio del riesgo permitido) y para excluirlo como conducta típica debe valorarse, si la propia víctima realizó el auto puesto en peligro de su bien jurídico.

### ***2.2.4. Estructura del tipo penal del delito imprudente***

Peña (1996) sostiene que, “la mayoritaria de la doctrina configura la tipicidad del delito imprudente con dos elementos: primero, la infracción del deber objetivo de cuidado, y segundo, el presupuesto de previsibilidad objetiva” (p.22). El primero está relacionado con el cumplimiento de los deberes incluidos en la norma de la debida diligencia contenidos en los tipos penales de los delitos culposos. Sin embargo, también para la valoración típica de este primer elemento debemos remitirnos a las normas de prudencia y diligencia extrapenales.



El segundo elemento está referido a la capacidad consciente de previsibilidad que tuvo el sujeto de realizar la parte objetiva del tipo penal, se refiere entonces a la capacidad de previsión objetiva, es decir, a una previsibilidad general que debe tener todo ciudadano.

Es muy diferente en el tipo doloso, acá se requiere una correspondencia entre el tipo objetivo y el tipo subjetivo del delito, en razón a que el sujeto tiene que haber conocido lo ocurrido, en cambio en el tipo imprudente esta correspondencia entre lo ocurrido y lo conocido no se produce, la distinción entre el aspecto objetivo y subjetivo no reviste mayor trascendencia.

### **2.3.Tratamiento que el derecho comparado hace de la conducción temeraria y a excesiva velocidad**

Para efecto de nuestro estudio hemos podido verificar que hay varios países que han penalizado la conducción temeraria, si bien las conductas típicas varían en cada legislación, pero hay la clara intención de ampliar el radio punitivo del derecho penal para controlar estas conductas imprudentes que cada día van en incremento, no solo en el Perú, si no en todos los países que han visto incrementado su parque automotor.

**2.3.1. En España:** En España la conducción con temeridad es un delito contra la seguridad vial en el que incurre quien maneja un vehículo de motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta, entendiéndose por temeridad manifiesta la realización de una conducta con notorio desinterés por las normas de tránsito, poniendo en peligro concreto la vida o la integridad de las personas. (Hernández, 2008).

Este delito, está regulado en el artículo 380 del Código Penal Español, formando parte del Título XVII (de los delitos contra la seguridad colectiva) y del Capítulo IV (de los delitos contra la seguridad vial), redactado de la siguiente manera:

*“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años”.*

Como se puede apreciar es un tipo penal abierto, pues conducir con temeridad manifiesta puede englobar muchas conductas imprudentes, que con el hecho de conducir un vehículo de manera temeraria poniendo en peligro la vida o la salud ya se subsumen dentro de este delito.

### **2.3.2. En El Salvador**

Art. 147-E del Código penal salvadoreño, se tipifica del modo siguiente:

*El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.*

Como es evidente para el derecho penal salvadoreño la conducción en estado de ebriedad limita la capacidad del conductor de prever los peligros y tiene sentido que forme parte del tipo penal de conducción temeraria, sin embargo, en el Perú se ha tipificado la conducta particular de conducción en estado de ebriedad, lo que nos parece correcto, pero otras conductas que limitan más o con igual intensidad la posibilidad de prever el peligro, como realizar piques clandestinos, invadir paraderos, el carril contrario o sobrepasar imprudentemente a otros vehículos no tiene penalidad, esto no tiene sentido.

### **2.3.3. En Costa Rica**

Artículo 254 del Código Penal costarricense se tipifica la Conducción temeraria del siguiente modo:

*Se impondrá pena de prisión de uno (1) a tres (3) años y la inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo, de uno (1) a cinco (5) años, a quien conduzca en las vías públicas en carreras ilícitas, concursos de velocidad ilegales o piques contra uno o varios vehículos, contra reloj o cualquier otra modalidad.*

Es evidente, que la tipificación del delito de conducción temeraria es una necesidad para reducir la tasa de siniestralidad cada vez más creciente en nuestros países latinoamericanos, puesto que cuando las normas de nivel civil o administrativo no generan los efectos disuasivos esperados debe recurrirse al derecho penal como ultima razón.

#### **2.3.4. En Ecuador**

Para que exista una conducción temeraria, según Moreira y Guatemala (2015) el conductor debe efectuar al menos una de las siguientes conductas:

Realizar o participar en competencias de velocidad ilegales.

Sobrepasar los límites y rangos descritos en el Art. 191 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial ecuatoriana.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

##### 3.1.1. Tipo de investigación

###### 3.1.1.1. *Según aplicabilidad o propósito*

###### **Básica**

Según su aplicabilidad, nuestra investigación fue de tipo básica, puesto que tiene como propósito principal incrementar los conocimientos jurídicos sobre los delitos imprudentes generados por accidentes de tránsito, con mayor precisión sobre la posibilidad de penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad como conductas imprudentes que aumentan los riesgos sobre bienes jurídicos de las personas y la sociedad.

Así lo sostiene Grajales (2000) cuando afirma que, las investigaciones básicas tienen como propósito el progreso científico y teórico, sin importar directamente las consecuencias o implicancias prácticas.

###### 3.1.1.2. *Según naturaleza o profundidad*

###### **Descriptiva - Propositiva**

Por su nivel de análisis o profundidad nuestra investigación es de naturaleza descriptiva, dado que realizaremos una observación detallada de las dimensiones y atributos de nuestras variables de estudio, con lo que conoceremos la realidad doctrinaria y fáctica sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad como causa de gran número de accidentes de tránsito. Pues las investigaciones descriptivas, refiere Grajales (2000) buscan desarrollar una imagen o representación (descripción) del fenómeno estudiado a partir de sus características, midiendo variables o conceptos con el fin de especificar las características importantes de fenómenos que están sujetas a su análisis.

En su vertiente propositiva plantearemos un proyecto de ley orientado a tipificar los delitos de conducción temeraria y a excesiva velocidad. De modo que estas conductas imprudentes, las cuales se considerarán delitos de peligro abstracto, serán sancionadas y tratadas según los lineamientos del derecho penal.

### ***3.1.1.3. Según su objeto***

#### **Dogmática**

Esta investigación es dogmática porque su objeto de estudio recae sobre normas del derecho nacional y comparado referente a la conducción temeraria y a excesiva velocidad, recogida en la doctrina, y normas jurídicas. Además, es de carácter dogmática, pues describe, analiza, interpreta y aplica normas jurídicas, para elaborar conceptos que ayuden en la producción y creación de nuevas normas que contribuyan a regular el comportamiento humano y a resolver conflictos de efectividad. (Díaz, 1998)

## **3.2. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN**

### ***3.2.1. Métodos generales de investigación***

#### **Método Inductivo**

Es un método de investigación en el que se utiliza razonamientos para descubrir una información general, a partir de datos particulares. En ese sentido en nuestra investigación nos sirvió para recoger información específica sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad en nuestro país, y a partir de ello se tenga una comprensión general que justifique la penalización de estas conductas imprudentes. Al respecto Stan (1998) asevera que el método inductivo es una forma de razonar a través del cual pasamos de un nivel de conocimiento de menor grado de generalización a uno nuevo de mayor grado de generalización.

### **Método deductivo**

Este método permite descubrir nuevos conocimientos particulares a partir de conocimientos generales de modo que si la premisa general es válida los conocimientos particulares a los que se arribe también serán válidos; en nuestra investigación nos servirá para comprender la efectividad de la penalización de los delitos imprudentes en nuestro país y a partir de ello poder argumentar la efectividad de penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad como conductas también imprudentes.

En esta línea de ideas, Gómez (2012) manifiesta que, si un fenómeno se ha comprobado para un conjunto de unidades de análisis, se puede inferir que tal fenómeno se aplica a unidades individuales del conjunto.

### **Método Analítico:**

Es un método que permite descomponer el fenómeno en sus atributos particulares para poderlo comprender mejor. En esta investigación nos permitirá descomponer nuestras variables de estudio en sus dimensiones e indicadores con el fin buscar información específica que nos permita tener una comprensión cabal sobre la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Es así que para Gómez (2012) este método ayuda a descomponer el todo en sus partes individuales, con el único fin de observar la naturaleza y los efectos del fenómeno.

### **Método Sintético:**

Este método permite comprender la esencia y naturaleza del fenómeno estudiado, realizando para ello un proceso mental de síntesis de la información analizada. Aplicado a nuestra investigación nos ayudará a argumentar nuestros resultados y conclusiones que a fin de cuentas se constituyen en la síntesis de la investigación.

### **3.2.2. Métodos de investigación jurídica**

#### **Método histórico - lógico**

Este método permite comprender el objeto de estudio desde su proceso evolutivo permitiendo enfocar sus variaciones a lo largo de tiempo. Y si bien este método se utiliza en las investigaciones historiográficas, sin embargo, a decir de Villabella (2015), también es posible su aplicación en las investigaciones que hagan un análisis histórico de su objeto, como en el caso de nuestra investigación que analizaremos la evolución de siniestralidad vial para demostrar que las conductas imprudentes que han sido penalizadas han visto disminuida su tasa de reincidencia.

#### **Método dogmático jurídico**

Es un método que se utiliza en las investigaciones teóricas donde el objeto de estudio son los preceptos jurídicos recogidos en la doctrina, jurisprudencia y las normas jurídicas, con la finalidad de descubrir o resaltar nuevos espacios de viabilidad y efectividad del derecho. En ese sentido, nuestra investigación hará uso de este método para comprender de manera sistemática las razones jurídicas que viabilizan o justifican la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

En ese sentido, a decir de Tantalean (2016) las Investigaciones jurídico dogmáticas son aquellas donde se investiga la norma jurídica como un dogma que merece ser el centro de estudio.

#### **Método de análisis de contenido**

Según Villabella (2015) este método se utiliza en gran medida para estudiar documentos escritos (expedientes, sentencias, actas parlamentarias, normas jurídicas, etc) y realizar un análisis textual de los mismos con el fin de resaltar inferencias y hacer valorizaciones cualitativas. Es evidente que en nuestra investigación lo utilizaremos frecuentemente pues dado que realizaremos

un estudio teórico nuestra principal fuente de estudio serán los documentos escritos a los que realizaremos un análisis de contenido.

### **Método jurídico - descriptivo**

Es un método que permite al investigador ponerse en contacto con las cualidades y atributos del objeto de estudio con el fin de tener una comprensión panorámica del fenómeno, en se sentido Sánchez (1998) asevera que el método descriptivo se utiliza para conocer la naturaleza del objeto de estudio y su propósito esencial es describir como se presenta mientras dure su análisis.

En nuestra investigación nos será de gran utilidad puesto que gracias a este método conoceremos las cualidades y características fácticas y jurídicas de la conducción temeraria y a excesiva velocidad como conductas imprudentes.

### **3.2.3. Métodos de interpretación jurídica**

#### **Método Hermenéutico - Jurídico:**

Este método se utiliza para interpretar el sentido que el autor quiso imprimir a sus ideas, utilizando para ello el contexto lingüístico del mismo texto, es así que en nuestra investigación lo utilizaremos para comprender que entienden los doctrinarios por las categorías de conducción temeraria y la conducción excesiva velocidad y poder determinar si en el Perú es viable o no su penalización.

#### **Método del derecho comparado**

A decir de Villabella (2015) el método del derecho comparado permite cotejar dos objetos jurídicos pertenecientes a un mismo dominio, tales como conceptos, instituciones, normas, procedimientos, etc. Lo cual posibilita destacar semejanzas y diferencias, establecer clasificaciones, establecer tendencias y revelar modelos exitosos.



En nuestra investigación lo utilizaremos para comparar normas nacionales con la de otros países y determinar si la penalización de la conducción temeraria en otras legislaciones ha partido de realidades semejantes o distintas al país, además nos permitirá conocer los resultados prácticos de su aplicación en otros contextos.

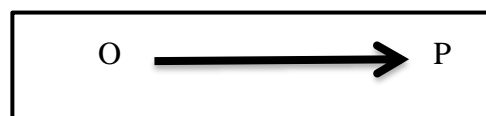
### **Método de interpretación teleológica**

A decir de Achondo (2018) con esta interpretación se busca entender el significado de una norma atendiendo a la finalidad que quiso imprimirle el legislador al crearla. En ese sentido, en nuestra investigación este método nos permitirá comprender la exposición de motivos que tuvieron los legisladores para crear un capítulo en el código penal orientado a sancionar los delitos contra la seguridad pública y así determinar si la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad se subsume en esta finalidad.

## **3.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

### **Descriptivo-propositivo**

Según su enfoque metodológico nuestra investigación es cualitativa con un diseño descriptivo-propositivo, porque, en principio se realizará la descripción de las características o atributos facticos y jurídicos del fenómeno de la conducción temeraria y a excesiva velocidad. No obstante, nuestro estudio no quedará en la simple observación, si no que desarrollaremos como producto un proyecto de ley para penalizar en el país la conducción temeraria y a excesiva velocidad como delitos imprudentes que ponen en riesgo la seguridad pública.



Donde:

O = Observación o estudio

P = La muestra de estudio

### **3.4. POBLACIÓN**

La población es el universo de individuos o sujetos que formarán parte del estudio, sin embargo, en las investigaciones documentales como esta, la población está constituida por el conjunto de unidades documentales que abordan de manera directa o indirecta nuestras variables de estudio, en ese sentido, nuestra población la constituyen:

La doctrina comparada y nacional sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Derecho comparado y nacional sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Jurisprudencia nacional e internacional sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

### **3.5. MUESTRA**

Para seleccionar la muestra se puede utilizar métodos probabilísticos y no probabilísticos en función a las características del estudio. En ese sentido, debido al carácter dogmático de nuestra investigación, nosotras utilizaremos el muestreo no probabilístico por conveniencia puesto que seleccionaremos de manera intencionada un sub grupo de los documentos que aborden nuestras variables de estudio atendiendo a criterios como relevancia, pertinencia, utilidad y costos de acceso.

En esta línea de ideas, Otzen y Manterola (2017) aseveran que el muestreo no probabilístico por conveniencia, es aquel que ayuda a seleccionar aquellos casos accesibles al estudio, en función a la conveniencia, accesibilidad y proximidad para el investigador.

En conclusión, nuestra muestra es *no probabilística por conveniencia* y estará constituida de la siguiente manera:

## **Doctrina**

### **a.1. Nacional**

- Hugo Walter Salazar Martínez (2016) El dolo eventual como elemento delictivo en accidentes provocados por conducción temeraria de vehículos.
- INEI (2016). Análisis de los Accidentes de Tránsitos Ocurridos en el Año 2016.
- Comisión de transporte y Comunicaciones (2019) Libro Blanco de La Seguridad Vial Del Perú.
- PNP (2021) Boletín de siniestralidad vial.

### **a.2. Comparada**

- Miguel Polaino - Orts (2012). Delitos contra la seguridad vial: visión crítica de la nueva regulación española.
- Italo Dalton Gaibor Yañez (2020). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores.
- OCDE (2006). Gestión de velocidad.
- Jorge Eduardo Buompadre (2017). Seguridad Vial y Derecho Penal: Los nuevos delitos vinculados al tránsito automotor (Ley 27.347)
- CEPAL (2003). Congestión de tránsito: el problema y cómo enfrentarlo.

- Alastuey y Escuchurri (2011). Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial.

## **Legislación**

### **b.1. Legislación nacional:**

- Constitución Política del Perú
- Código penal
- Código procesal Penal
- Ley de tránsito N° 27181
- Reglamento de Tránsito – Decreto Supremo N° 033-2001-MTC
- Reglamento Nacional de Vehículos - Decreto Supremo N° 058-2003-MTC
- Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito

### **b.1. Legislación comparada**

- Código Penal Español- Art. 380
- Código Penal de El Salvador- Art. 147-E
- Código Penal de Costa Rica- Art. 261

## **Jurisprudencia**

- Sentencias del Tribunal Español - SSTS núm. 2251/2001 de 29 de noviembre y núm. 1039/2001, de 29 de mayo.
- Sentencia interlocutoria del Tribunal Constitucional del 8 de febrero de 2021.

### **3.6. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE ESTUDIO**

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
-----------	-------------	-------------	--------------

Variable N° 01 Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad	Realidad fáctica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tasa de siniestralidad</li> <li>b. Factores de incidencia en los accidentes de tránsito</li> <li>c. Conductas imprudentes por conducción temeraria</li> <li>d. Límites de velocidad según zona de desplazamiento</li> <li>e. Política criminal en los accidentes de tránsito</li> </ul>	Matriz de análisis Fichas Guía de observación documental
	Situación jurídica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>f. Abordaje en el derecho nacional</li> <li>g. Reglamentación por las normas de tránsito</li> <li>h. Efectividad disuasiva de las normas de tránsito.</li> <li>i. Bienes jurídicos que se ponen en riesgo</li> <li>j. Costos y viabilidad de su penalización.</li> </ul>	
Variable N° 02 Reducción de los delitos imprudentes por accidentes de tránsito	Delitos imprudentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>k. Conducta prohibida</li> <li>l. Expansión del derecho penal</li> <li>m. Delitos de peligro abstracto</li> <li>n. Resultado típico</li> </ul>	
	Abordaje en el Derecho comparado	<ul style="list-style-type: none"> <li>o. Tratamiento jurídico en Europa</li> <li>p. Tratamiento jurídico en Latinoamérica</li> </ul>	

### 3.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

#### 3.7.1. Técnicas

##### Técnica de análisis de contenido

Esta técnica ayuda al investigador a clasificar de manera sistemática y objetiva los contenidos de un texto en categorías que permitan hacer inferencias del mensaje que quiere transmitir el texto.

En ese sentido, en nuestra investigación nos ayudó a clasificar los textos tanto nacionales como del derecho internacional que permitieron hacer comparaciones de nuestras variables de estudio, ya que como manifiesta Aigeneren (2018) el análisis de contenido también ayuda a realizar comparaciones de textos de distinto origen con el objetivo de producir generalizaciones.

### **Técnica de análisis documental**

Con esta técnica recolectamos datos mediante la elaboración de un documento sintético o subproducto a partir de los datos de un documento primario, con el fin de tener un acceso rápido y más didáctico al contenido.

Como manifiesta, Clauso (1993) mediante esta técnica el investigador realiza un conjunto de operaciones mentales orientadas a representar de manera resumida o sintética el contenido y la forma de un documento con la finalidad de facilitar su consulta o recuperación, o incluso para generar un producto que le sirva de sustituto.

### **Técnica de estudio de casos**

Esta técnica de recolección de datos siempre ha estado relacionado a los estudios empíricos, no obstante, dado la flexibilidad de las investigaciones cualitativas, es viable que esta técnica pueda adecuarse al estudio de casos de tipo documental como en nuestra investigación pues nos fue de gran utilidad para realizar el estudio de casos emblemáticos de otras legislaciones que han penalizado la conducción temeraria y a excesiva velocidad, lo que nos dio datos importantes para fundamentar la posibilidad que en el país también se penalicen estas conductas imprudentes.

## **Observación documental**

Con esta técnica obtuvimos información relevante de los libros, revistas, informes, tesis, actas, jurisprudencia y normas sobre nuestras variables de estudio, para ello revisamos toda la bibliografía posible, luego mediante fichas de trabajo anotamos los datos más importantes de cada fuente documental. A decir de Jiménez y Carrera (2002), la observación documental se utiliza para obtener datos y/o para analizarlos como objeto de estudio, pudiendo resaltar dos tipos de documentos los que muestran datos y los que en sí mismo se ven como hechos.

### **3.7.2. Instrumentos**

#### **Matriz de análisis**

Es un instrumento metodológico que sirve a las técnicas de observación en la recolección de datos, ayudando a detectar directamente los datos relevantes a partir de la observación de las unidades de estudio. En nuestra investigación nos sirvió para extraer las ideas principales del texto analizado, luego a partir de ellas se generó códigos en función a las categorías y subcategorías de estudio.

#### **Fichas de trabajo**

En una técnica usada en todo tipo de investigación, pero con mayor recurrencia en investigaciones cualitativas como la nuestra, puesto que sirven para ordenar información documental atendiendo a los datos y al modo como estos se quieran resaltar, en ese sentido utilizamos las siguientes fichas de trabajo:

##### **b.1. Fichas bibliográficas**

Con esta clase de fichas recogimos datos relevantes de los textos con fines de ubicarlos fácilmente y referenciarlos en nuestro estudio, para ello extrajimos información como autor, año de publicación, título del documento, editorial, ciudad y país de publicación.

### **b.2. Fichas textuales**

Este tipo de instrumentos sirve para recoger párrafos o secciones de un texto de manera literal, sin recortar ni agregar ideas del investigador. En nuestro estudio nos fue de mucha utilidad para dar autoridad académica a nuestro marco teórico y a los resultados.

### **b.3. Fichas de resumen**

Con este tipo de fichas extrajimos de manera sintética las principales ideas de los textos utilizando las mismas palabras de autor.

### **b.4. Fichas de parafraseo**

Este tipo de fichas fueron las más usadas en nuestro estudio pues las políticas de anti plagio de nuestra universidad, exigen que el número de citas textuales sea la menor cantidad posible, entonces estamos obligados citar las ideas de los autores con nuestras propias palabras (parafraseo), pero sin desnaturalizar el sentido que el autor quiso imprimir en su texto.

### **Guía de estudio de casos**

Este instrumento es utilizado en las ciencias sociales normalmente para estudios empíricos, no obstante, es también posible aplicarlo a estudios teóricos para recoger datos sobre casos documentados. En ese sentido, aplicamos este instrumento para recoger las motivaciones que impulsó la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad en otras legislaciones, así como las ventajas y desventajas que ha traído su aplicación en cada caso en concreto; datos que nos sirvió para discutir los resultados y plantear nuestras conclusiones.

### **Guía de observación documental**

La guía de observación documental como instrumento metodológico sirve para que el investigador en el transcurso de la investigación pueda responder una serie de preguntas previamente formuladas respecto a las unidades de análisis, categorías y sub categorías de estudio.



En ese sentido, Bodington (2011) asevera que la guía de observación documental es un conjunto de preguntas que serán respondidas por el mismo investigador en el proceso de investigación.

Es así que en nuestra investigación esta guía nos ayudó a responder los problemas específicos de investigación que se desprenden de las categorías y subcategorías de estudio, como la tasa de siniestralidad de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, costos fácticos y jurídicos de su penalización, conductas que configuran estos delitos imprudentes, efectividad disuasiva de las normas de tránsito sobre estas conductas imprudentes, etc.

### **3.8. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS**

El procesamiento de análisis de datos cualitativos pasa por distintas etapas de aproximación sucesiva, en las que esencialmente, a partir de los datos recogidos, se desarrollan procedimientos de reducción de la información en unidades de análisis, a las que finalmente se les da una estructura e interpretación atendiendo a las categorías y subcategorías con fin de justificar nuestra hipótesis y objetivos de investigación. Para ello utilizaremos las siguientes técnicas de análisis de datos:

#### ***3.8.1. Técnica de la bitácora de análisis***

Con esta técnica el investigador documenta paso a paso el procedimiento que realiza en el desarrollo de su investigación; anotando en ella, los métodos utilizados en el recojo y procesamiento de datos, además de las hipótesis e ideas importantes que van surgiendo al enfrentarse a la interpretación de la información, también se documentan los aciertos, desaciertos y validez de otros estudios, con el fin de reorientar la investigación a aquellos espacios aun no abordados directamente por otras investigaciones.

En nuestro estudio, la bitácora de análisis nos ayudó para anotar las posturas doctrinarias y jurisprudenciales que apoyen o contradigan nuestra hipótesis, con el fin de aclarar y subrayar la

validez de nuestro estudio, de modo que se constituya en un antecedente serio para futuras investigaciones o proyectos de ley.

### ***3.8.2. Técnica de categorización, reducción y análisis***

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) con esta técnica el investigador codifica los datos en un plano inicial, para luego continuar reduciéndolos hasta llegar a las unidades centrales del análisis.

En nuestra investigación realizamos procedimientos reductivos de información, para ello primero organizamos las categorías y subcategorías de análisis, a partir de las cuales se identificaron unidades informativas que finalmente fueron las que nos sirvieron para discutir nuestros resultados de investigación y comprobar nuestra hipótesis.

### ***3.8.3. Técnica de corte y clasificación***

En expresión de Hernández, Fernández y Baptista (2014) esta técnica se utiliza para marcar, cortar y clasificar la información relevante del texto con el fin de identificar expresiones o segmentos que parecen importantes para el planteamiento y luego juntarlos conceptualmente.

Por nuestra parte, utilizamos esta técnica para subrayar los segmentos o pasajes más importantes de las normas jurídicas, doctrina, jurisprudencia que aborden sobre la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad; una vez hecho ello, procedimos a organizarlos y clasificarlos en matrices de análisis en función a las categorías, sub categorías y unidades de análisis.

### ***3.8.4. Técnica de análisis de información***

A decir de Dulzaides y Molina (2004) esta técnica ayuda en la investigación captando, evaluando, seleccionando y sintetizando los mensajes subyacentes del contenido de los documentos analizados en función a las categorías de estudio. Por nuestra parte nos fue de mucha

utilidad, ya que nuestra muestra de estudio es básicamente documental, por tanto, la aplicación de esta técnica nos ayudó a tomar decisiones para orientar el curso de nuestra investigación, pero sobre todo para sintetizar información relevante que nos sirvió en la discusión de nuestros resultados.

### ***3.8.5. Técnica de la Meta codificación***

Según los estudiosos Hernández, Fernández y Baptista (2014), esta técnica sirve al investigador para analizar la relación de las categorías que han sugerido de estudios previos con el fin de descubrir nuevas categorías que aún están pendientes de ser estudiadas, para esto se requiere de un conjunto de datos informativos como párrafos, textos completos y categorías establecidas.

En función a lo expresado por estos autores, nosotras utilizamos esta técnica para resaltar categorías jurídicas referente a la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, de trabajos de investigación que hayan abordado materias relacionadas a los accidentes de tránsito con el fin de identificar categorías que aún están pendientes de ser abordadas, con la finalidad de evaluar la pertinencia de darles un tratamiento teórico en función a nuestras categorías y subcategorías de estudio.

### ***3.8.6. Procedimientos para la recolección de datos***

Para recolectar los datos relevantes para nuestra investigación hemos realizado los siguientes procedimientos:

**Primero:** Tomar contacto con las fuentes de información: para ello hemos visitado las bibliotecas físicas de nuestra localidad, pero sobre todo las bibliotecas virtuales como Ebesco, E-Libro y otras fuentes libres que pudimos encontrar en la red.

**Segundo:** Obtener la información relevante: a través del registro sistemático de fichas de trabajo, guías de observación y guías de campo, capturamos y transcribimos la información relevante atendiendo a la naturaleza del estudio.

**Tercero:** Ordenar y codificar la información: mediante matrices de análisis elaborados para el caso, se ordenó y codificó la información en base a las categorías, sub categorías y unidades de análisis que se planteó desde la operacionalización de la matriz de consistencia.

**Cuarto:** Integrar la información: se relacionó las categorías obtenidas contrastándolas entre sí para dar fundamento a nuestro marco teórico y los resultados de investigación.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

##### RESULTADO N° 01

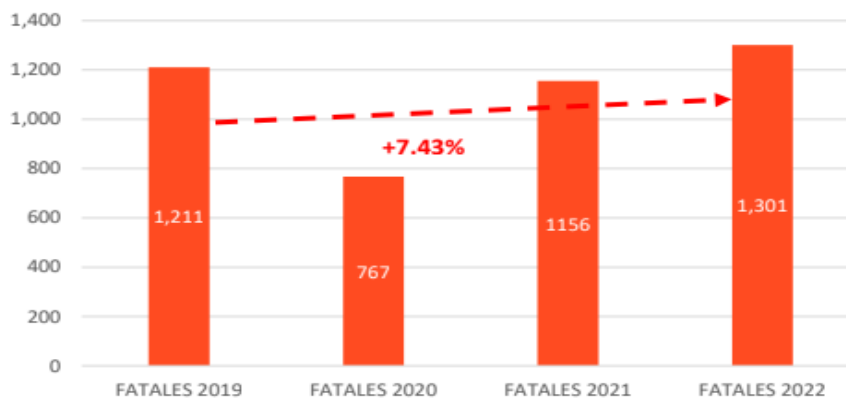
La realidad fáctica y de política criminal en las conductas de conducción temeraria y a excesiva velocidad, revelan que dichas conductas vienen siendo las 2 causas más importantes y con mayor impacto en los siniestros viales. Pero, lamentablemente no existe un correcto análisis y lectura de política criminal para su control, pues las mismas han fracasado. Por lo tanto, existe una desidia por parte de las autoridades en la protección de bienes jurídicos particulares como colectivos, las cuales son víctimas a causa de dichas conductas.

Es en ese escenario, que urge su control, desde un control social formal como el derecho penal, el cual deberá considerar dichas conductas no como faltas administrativas, sino como delitos.

##### DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 01

**Desde los resultados, objetivos – fácticos, se devela que, la conducción temeraria y a excesiva velocidad son las principales causas de siniestralidad vial. Esto en razón a los informes proporcionados por las Autoridades que se encargan de analizar dicha realidad vial**

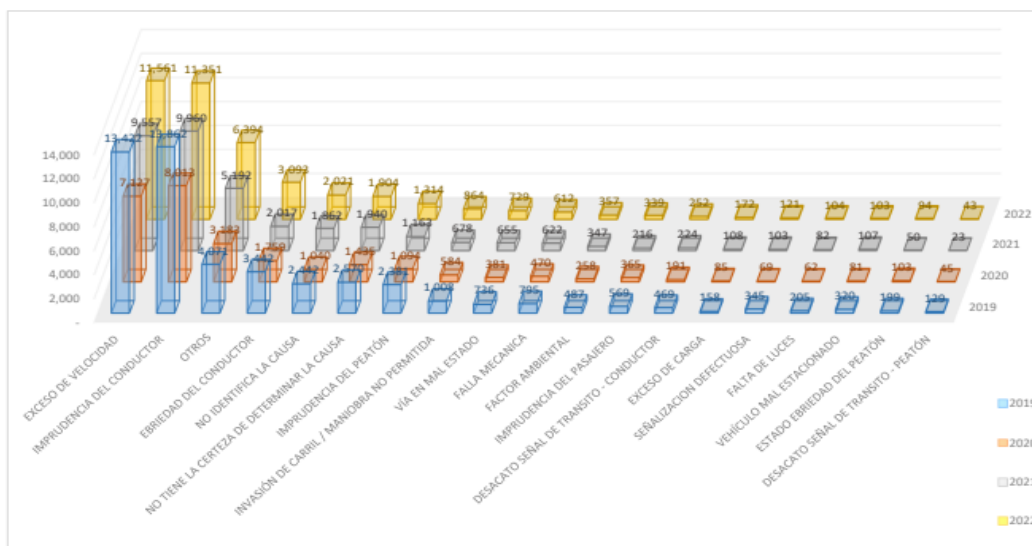
Gráfico N° 01. Comparativo del número de siniestros viales fatales primer semestre años 2019 al 2022.



Fuente: DIVEST/DIRTIC - Policía Nacional del Perú  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Según el informe de siniestralidad vial del Ministerio de Transportes (2022), los accidentes de tránsito fatales han aumentado entre el 2019 al 2022, pese a las políticas de inamovilidad dictadas por el gobierno por la pandemia del COVID-19; pues, como se puede apreciar los accidentes fatales en el 2022 aumentaron en un 7.43% (noventa accidentes más) con respecto al 2019. La situación es tan grave, que según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022), entre enero y agosto del 2022 se han registrado 55 697 accidentes de tránsito a nivel nacional, lo que ha producido la muerte de 2 147 personas, dejándonos la escalofriante cifra de 268 personas fallecidas por cada mes, debido a los accidentes de tránsito en el país.

Gráfico N° 10. Causas de siniestros viales, primer semestre 2019 al 2022.



Fuente: DIVEST/DIRTIC - Policía Nacional del Perú  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Asimismo, se aprecia del informe del Ministerio de Transportes (2022), que hay muchas causas que provocan la accidentalidad de tránsito en el país, sin embargo, las de mayor incidencia son el exceso de velocidad que representa el 27.9% (11 561) del total, seguido por la conducción imprudente o temeraria con el 27.4% (11 351) en el 2022. Esta tendencia se mantiene durante los últimos años, pues en el mismo periodo del 2019 la siniestralidad por exceso de velocidad representaba 27.4% y por conducción imprudente 29.6%; si bien, en el 2020 la conducción temeraria asume el primer lugar en siniestralidad con un 30.3% y la conducción a excesiva velocidad, en un segundo lugar con un 27.0%, no obstante, siguen liderando las causas de siniestralidad (Boletín Estadístico de Siniestralidad, 2020); igual tendencia se mantuvo durante el 2021.

### **El fracaso de la política criminal en el control de las conductas de excesiva velocidad y conducción temeraria**

Así, ante este escenario, desde las políticas públicas, y en específico desde un análisis criminológico, el Estado, como muy bien ha dado a conocer García - Pablos (1989) se han implementado por ejemplo 1) Campañas de sensibilización y educación vial, 2) Implementación del Programa Educativo en Seguridad Vial al Interior del Sistema Educativo Nacional, la cual fueron realidad mediante Resolución Ministerial N°374-2008-ME. Así también se tiene 3) Implementación del Programa de Comunicaciones en Materia de Seguridad Vial. En el mismo sentido, 4) Programa de revisiones técnicas, reguladas a través de D.S N°041-2008-MTC y D.S N°025-2008-MTC.

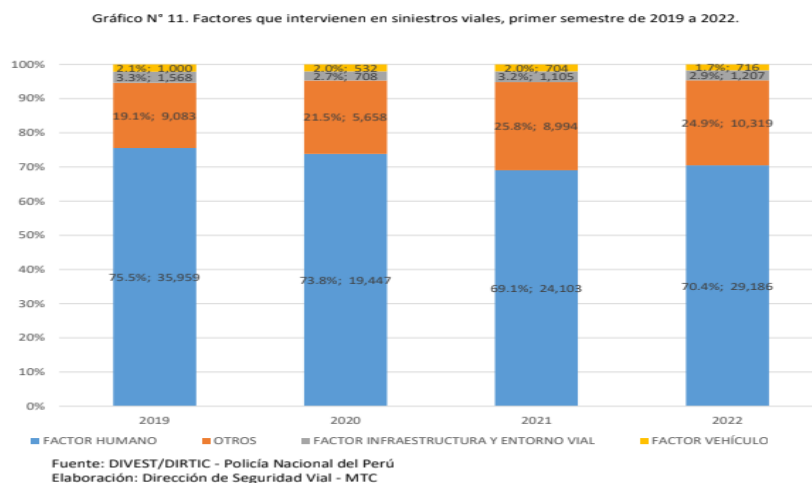
Todas estas medidas de política criminal, como han hecho referencia en sus trabajos de investigación Ártica (2015) y Sajamí (2018) han fracasado en su control, convirtiéndose dichas medidas, como medidas simbólicas, sin ninguna incidencia, por lo tanto, poniendo en la deriva a

las personas que transitan diariamente. Por lo tanto, estos mecanismos, no han sido suficientes para contrarrestar los siniestros.

En ese contexto, como podemos apreciar las dos principales causas de siniestralidad por accidentes de tránsito son la conducción temeraria (imprudente) y a excesiva velocidad. Así, pese a ello, no se penalizan estas conductas imprudentes, y si otras de menor incidencia, como la conducción en estado de ebriedad, que es la tercera o cuarta causa de accidentes de tránsito. Esto, para las tesis, nos parece contradictorio, no queremos decir con ello que no deba penalizarse la conducción en estado de ebriedad, lo que consideramos más bien es que, si se penalizan conductas imprudentes como estas, con mayor razón deben penalizarse conductas que con mayor frecuencia incrementan el riesgo de afectar la seguridad pública, la vida o integridad de las personas.

Por lo tanto, existe una mala percepción de la realidad, así como también una errónea lectura de política criminal, de políticas de prevención. En ese sentido, no se puede seguir subestimando dichas conductas, pues a la larga se estaría normalizando una cultura de criminalidad, escondida en las conductas antes ya referenciadas. Por lo tanto, urge una respuesta desde el Derecho penal, tipificando dichas conductas peligrosas.

### El factor humano es la principal causa de siniestralidad vial en el país



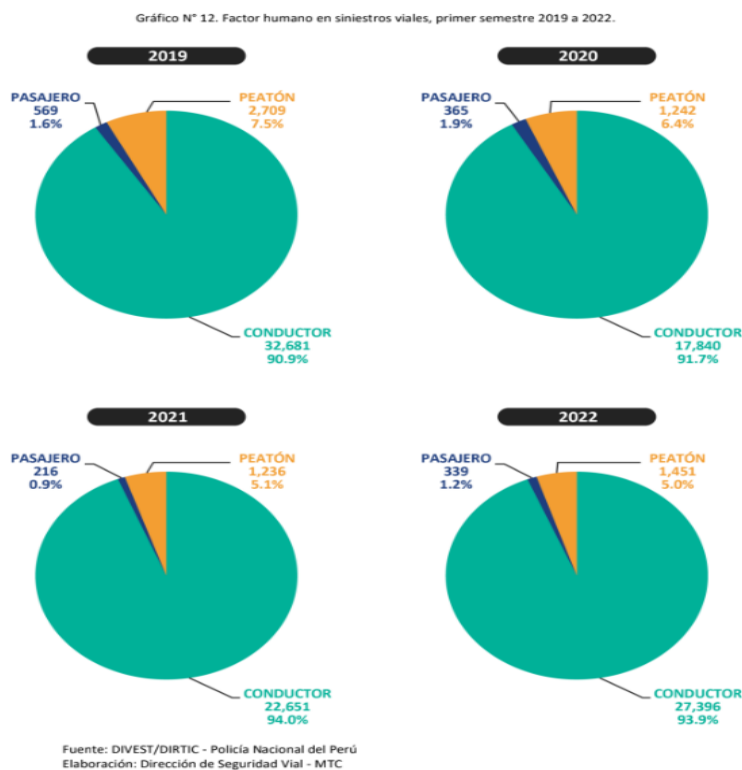


Lo que se ha afirmado anteriormente, viene a ser complementado con la información proporcionada por el Manual de Seguridad Vial del MTC (2017). La cual, según estas, revela que, existen tres factores los que mayormente contribuyen a la siniestralidad vial en el territorio nacional. El primero es el factor humano (conductores o peatones quienes debido a su poca formación vial no usan correctamente las pistas y las aceras). El segundo, es el factor vehicular, relacionado a la calidad y estado de la unidad. Y finalmente el tercer factor es la infraestructura de las vías carrozables, su estado, su diseño, su conservación, etc.

En ese contexto, es que, en el año 2019 se reportaron las siguientes estadísticas sobre siniestros viales: factor humano con 19 387 siniestros, representando el 73.6%; factor vehicular con 532 siniestros, 2.0%; factor infraestructura y entorno vial con 708 siniestros, 2.7%; y, no identifica y/o no tiene la certeza de determinar la causa con 5 720 siniestros, 21.7%. (MTC, 2020). En este 2022, la tendencia se mantiene puesto según el 70.4% (29 186) del total de siniestros viales, se deben al factor humano. (Informe del Ministerio de Transportes, 2022)

Esto es confirmado por Pérez (2009), cuando afirma que, si bien los factores antes mencionados son siempre constantes en un siniestro de tránsito, sin embargo, la importancia de cada una de ellas es diferente en cada situación, siendo el factor humano es el más relevante, puesto que es la principal causa de los siniestros de tránsito a nivel mundial.

Ahora bien, dentro del factor humano, pueden estar incluida la conducta del chofer, el peatón o el pasajero. Sin embargo, de manera más específica, las estadísticas arrojan que es el *conductor del vehículo*, es el que en la mayoría de los casos genera los accidentes de tránsito en el país.



Como se puede apreciar en el gráfico precedente, el conductor es el mayor responsable de los accidentes de tránsito en el país, pues en el 2019 fue responsable del 90.9% de accidentes; en el 2020 del 91.7%; en el 2021 en el 94.0% y en lo que va del 2022 se le atribuye una responsabilidad en el 93.9%. Sin embargo, lo peor es que su responsabilidad va en aumento y no hay interés del propio conductor o de las políticas públicas en disminuir esta incidencia, lo que nos hace ver que se necesita una respuesta al problema; dado que el conductor como principal responsable no modifica su conducta, pese a que fue sometido a exámenes rigurosos de educación vial para obtener su licencia o incluso una gran mayoría de conductores recibieron por lo menos una papeleta de tránsito. Entonces es imperativo que el derecho penal extienda su brazo punitivo a sancionar a los conductores imprudentes.

Por lo tanto, estas conductas, que en un tiempo nos parecieron conductas atípicas (en términos de derecho penal). Hoy en día, merecen ser replanteadas, si las mismas deben ser consideradas como conductas atípicas. Sin embargo, como las tesis venimos defendiendo, estas conductas ya sobrepasaron el estándar de atipicidad, por lo tanto, urge ser consideradas conductas peligrosas, por ende, conductas típicas, las cuales deben ser abordadas desde el derecho penal; esto por la naturaleza de su peligrosidad.

### **Las consecuencias negativas de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, materializado en los costos personales, económicos y sociales**

Las consecuencias negativas más visibles de la accidentalidad de tránsito, evidentemente son el incremento del número de lesionados y fallecidos por estas causas. Por lo tanto, es la vida, la salud, los bienes jurídicos más afectados en este escenario. Esto, es así, pues según el Observatorio de Siniestralidad Vial (2022), entre enero a noviembre del 2022 ocurrieron 73,194 accidentes viales que generó 46,754 lesionados y la muerte de 2,884 personas lo que significa un incremento del 4.31% respecto al mismo periodo del 2019.

En esta misma línea, la Defensoría del Pueblo (2020), asegura que en los últimos cinco años fallecieron un promedio de 14 000 personas por accidentes de tránsito y ha dejado a más de 272 personas en condición de discapacidad. Por estas consideraciones Rojas (2020) responsable del área de accidentes de tránsito del MINSA, asegura que “los accidentes de tránsito se pueden considerar una epidemia silenciosa que no se manifiesta como el resto de enfermedades, pero día a día, deja un gran número de muertos y personas lesionadas” (s/n). En consecuencia, los costos en sepelios y tratamiento para lesionados e incapacitados por accidentalidad vial es sumamente oneroso para los directamente relacionados y para el país en general pues representa un dos por ciento del PBI.

Por lo tanto, el Estado, a través de su control social, no debe ignorar esta realidad de peligro que vive la población. En ese sentido, al amparo de lo que establece el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, la cual refiere *La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado*. A luz de este precepto, es que urge una respuesta de emergencia, de control eficaz, pues de lo contrario, se seguirá normalizando las muertes y lesiones provocadas por la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

Ahora, en cuanto *al costo económico y social*, se tiene que el incremento de las conductas imprudentes o temerarias de los que están en el volante, está generando mayor tráfico vehicular y la generación de horas punta en las principales ciudades del país. Esto trae graves consecuencias en los costos de las familias y las empresas, dado que al haberse duplicado las horas pico, genera en las personas trastornos psicosomáticos como dolores de cabeza, estrés, migrañas, mareos, etc., y por su puesto una gran pérdida de tiempo por el tráfico, lo que significa menor calidad de vida y menor tiempo para las relaciones familiares efectivas.

En el otro lado, tenemos los onerosos costos económicos que, esta situación, les genera a las empresas de transporte, puesto que el incremento del tráfico y las horas punta implica para ellos mayores gastos en combustible, mantenimiento de sus unidades vehiculares, incremento de personal, etc. En este sentido, la Asociación Automotriz del Perú (2020), señala que el 38% (cuatro de cada diez personas) de la población de las ciudades más grandes del país, pierde en promedio una hora y media diaria por el tráfico vehicular. Del mismo modo, si observáramos las cifras sobre la PEA ocupada y sus ingresos promedios, veremos que la pérdida económica generada por el tráfico vehicular alcanza los S/ 25.4 millones al día. Si a esta cifra la anualizamos en días laborables (doscientos cuarenta días al año), el resultado arroja una pérdida de S/ 6,096 millones por año.

Por otro lado, tenemos los costos sociales que genera el tráfico vehicular producto de la conducción temeraria o imprudente, como es el desorden y caos en los paraderos, contaminación acústica, grescas callejeras entre conductores/cobradores o estos con los pasajeros/peatones, incremento de la delincuencia común (carteristas, cogoteos, atracadores, etc.).

**La educación vial como la mala lectura de la política criminal, por sí sola no es suficiente para reducir la tasa de siniestralidad vial; sino que es una necesidad social, la penalización de las conductas viales imprudentes**

Como se ha visto en líneas precedentes, ya existen diferentes medios de sensibilización y educación hacia la población, los cuales como también se ha podido apreciar, todas estas han fracasado, o al día de hoy son insuficientes. Por lo tanto, esa lectura errónea de la política criminal debe ser replanteada. Siendo así, desde el primer nivel de la política criminal, se debe pensar en replantear la educación vial, y esto parte por establecer y determinar leyes, reglas claras e idóneas; así también implementar infraestructura que pueda controlar dichas conductas peligrosas (como sensores, cámaras de seguridad, etc.). Esto con la finalidad de controlar, de advertir al conductor de los riesgos, de las consecuencias que generan y al problema que estará inmerso de continuar con la convivencia de la conducción en excesiva velocidad y conducción temeraria.

Unida a este control primario de política criminal, debe estar acompañada de un control secundario, el cual corresponde a la parte disuasiva, la cual implica la tipificación desde el derecho penal, de dichas conductas, de modo que no solo se busca prevenir, sino que también se tenga una sanción ejemplar. Y obviamente, como consecuencias de estos dos niveles, conlleva al tercer nivel, el cual es resocializar, a través de la finalidad de la pena, la cual implicará en este escenario, la implementación de políticas penitenciarias, dirigidas a la resocialización, en temas de protección, respecto vial. Situación que lamentablemente en el Perú, aún no es una realidad.

## **RESULTADO N° 02**

La situación jurídica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, controlada desde una administrativización de los riesgos, la cual no ha tenido ninguna incidencia en el control de dichas conductas riesgosas, la cual se puede considerar como un control simbólico, la misma que ha deslegitimado al derecho administrativo sancionador.

En ese sentido, se tienen muchas normas administrativas, que buscan controlar dichas conductas; pero, que las mismas han llevado a una hiperinflación administrativa, sin ninguna incidencia disuasiva. Por lo tanto, urge un cambio de paradigma de control, y solo esta será posible desde los controles de riesgos desde el derecho penal.

## **DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 02**

**Sobre la administrativización de los riesgos en la conducción temeraria y a excesiva velocidad, a través de las papeletas: las cuales no controlan los riesgos, y por otro lado no cumplen con la finalidad disuasiva**

Como se ha podido conocer, la regulación peruana en cuanto al control de los riesgos, a diferencia del derecho comparado, la cual controlan los riesgos en base a la naturaleza del riesgo de las conductas antes descritas, a través del derecho penal. Sin embargo, esta misma visión no es posible encontrar en la realidad del Perú. Esto, es así, pues pese a que las estadísticas develan que la conducción en excesiva velocidad, como la conducción temeraria, son los factores más lesivos dentro de la sociedad; y ante el fracaso del derecho administrativo sancionador, aún el legislador persiste en tener una falsa fe, en que algún día el derecho administrativo podrá solucionar el problema; postura que las tesis no comparten.

Esto es así, pues desde el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito (2009) en su artículo 93 establece que, el conductor debe circular siempre a

una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así, debe abandonar la calzada y detener la marcha. Asimismo, si bien el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2021) a través del Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, ha realizado cambios en el Reglamento de Tránsito con el fin de reducir los límites máximos de velocidad en zonas urbanas y de vías que cruzan centros poblados. Es así que las velocidades máximas en las calles y jirones es de 30 km/h y en avenidas es de 50 km/h. Sin embargo, estos a la fecha no han tenido ninguna incidencia.

En ese lineamiento es que, el Reglamento Nacional de Tránsito, sanciona como falta muy grave *No respetar los límites máximo y mínimo de velocidad establecidos*. Es en base a esta gravedad que el Texto Único Ordenado del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, dispone en su artículo 309 que las sanciones aplicables al procedimiento sancionador son: a) La multa; b) La suspensión de la licencia de conducir; c) La cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor. Es decir, sanciona estos riesgos, desde una administrativización del control de riesgos.

Así también, cabe mencionar que nuestro Código Penal (1991) señala en el libro de Faltas contra la seguridad pública, en su artículo 451 inciso 5, el ilícito penal de Conducción a excesiva velocidad, de menor o persona inexperta, indicando que: “Será reprimido con prestación de servicio comunitario de quince a treinta jornadas o hasta con ciento ochenta días-multa: (...) El que conduce vehículo o animal a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública o confía su conducción a un menor de edad o persona inexperta. (...)”

Ahora, también mediante y desde el Ius Puniendi, se sanciona el accionar imprudente del conductor de un vehículo motorizado que causa lesiones o la muerte de una persona por la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito. Si bien esto es correcto, sin embargo, estos tipos penales son de resultado, pues sancionan conductas que hayan producido daños irreparables sobre la vida. No obstante, si lo que se pretende es reducir la tasa de siniestralidad vial, debe sancionarse también, las conductas de mero peligro, es decir debe regularse a la luz de los delitos de peligro.

Por lo tanto, lo que se pretende es penalizar el accionar imprudente, como la excesiva velocidad de los conductores en sí, independientemente de si se cause lesión o muerte a una persona, lo cual en el caso extremo de ocurrir estos resultados, estas situaciones ya se encuentran penalizadas, como es el caso, del delito de Lesiones Culposas Graves, previsto en el cuarto párrafo del artículo 124° del código penal e ilícito de Homicidio Culposo Agravado, tipificado en el tercer párrafo del artículo 111° del mismo cuerpo normativo. Por ello, lo que se busca es evitar esas consecuencias de causar lesión o muerte; es decir, adelantarse a una posible afectación de bienes jurídicos primordiales, como también, garantizar la protección de la vida, el cuerpo o la salud.

Asimismo, en cuanto a la conducción temeraria, esta se puede encontrar también en el Reglamento Nacional de Tránsito, así también como en el Código de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009 MTC, el cual establece ciertas obligaciones, como la de respetar las líneas de circulación, la de respetar los carriles establecidos; el de no realizar maniobras al momento de conducir. Las mismas, que de materializarse dichas conductas, al igual que la excesiva velocidad se viene sancionando con multa, suspensión de licencia de conducir, cancelación definitiva de la licencia de conducir, como también inhabilitar. Y como se puede ver, al final terminan en multa administrativa, y en el peor de los casos multas pecuniarias.



Es en ese contexto, que por ejemplo la Municipalidad de Lima, viene sancionando a Conductores que realicen maniobras peligrosas, las cuales serán sancionadas a través de VIPA. Esto es así, pues a fin de garantizar la seguridad de los ciudadanos y evitar la congestión vehicular, la Municipalidad de Lima, a través de la plataforma Vipa, sancionará a quienes manejen de manera temeraria. De esta manera, los conductores de vehículos de transporte público y privado que realicen maniobras peligrosas (G29) serán sancionados con multas de S/352 y 20 puntos menos en la licencia de conducir. Así con la nueva categoría incorporada en el aplicativo, la comuna limeña fiscaliza y sanciona en total 41 tipos de infracciones de tránsito que no requieren de intervención policial. Cabe destacar que durante el 2020 el municipio impuso 101,189 papeletas, mediante Vipa, por faltas al Reglamento Nacional de Tránsito.

En ese sentido, estas conductas peligrosas, a lo mucho desde una vertiente del Ius Puniendo son castigado como una simple falta. Situación que no comparten las tesis, motivo por el cual en el proyecto de ley que se presentará se buscará derogar dicho artículo, este por contravenir a la protección real y efectiva de bienes jurídicos como la vida, la salud, la tranquilidad social. Y que también como refiere Lozano (2013) debe agregarse los perjuicios económicos que generan sobre la economía de todo el país. En este sentido la OMS (2021) asevera que atender las lesiones generadas por los siniestros viales reporta un costo para la mayoría de los países el 3% de su PBI.

En ese contexto, es que, el modus operandi de los infractores de tránsito ya es conocido, reciben la multa, pero no la pagan, más bien la impugnan, lo que les permite acumular más de una infracción y seguir circulando como si nada, pues saben que al cabo de cuatro años estas multas pueden prescribir. Es así el SAT (2019) ha informado que la deuda por infracciones de transporte lo concentran un total de diez empresas que suman una deuda de S/ 28'110,894. Sin embargo, las

unidades de estas empresas siguen circulando, pese a que sus deudas están en proceso de cobranza. Esta modalidad de eludir los pagos de las infracciones, son imitadas por los demás conductores y empresas de transporte. Por lo que, si bien la Policía Nacional, cumple su trabajo de imponer las papeletas por las infracciones, no obstante, estas no son disuasivas porque el mecanismo está en impugnarlas y alargar el proceso.

Así, también, según la SUTRAN (2022) entre enero y agosto del 2022, se han impuesto más de sesenta y siete mil papeletas de tránsito por conducir a exceso de velocidad, lo que constituye una falta muy grave, y cuya sanción administrativa está entre dieciocho al cincuenta por ciento de una UIT. Sin embargo, esto no disuade a que se sigan incurriendo en esta u otras infracciones de tránsito, pues la clave está en que la mayoría de estas papeletas serán impugnadas, dado que el infractor sabe que puede alargar el proceso de pago por medio de recursos impugnatorios que le reconoce la Ley del Procedimiento Administrativo General (Ley N° 27444), como el descargo y la apelación. Es decir, cuando el infractor recibe la papeleta o es notificado con ella, puede apelar ante varias instancias, retardando el proceso hasta que prescriba para no cancelarla.

En esta línea de ideas, el presidente de la ONG Luz Ámbar, Quispe Candía (2017), manifiesta que, en la actualidad, las papeletas son sanciones administrativas y, por ello están sometidas a la ley de Procedimiento Administrativo General, que les faculta a los infractores, primero agotar la vía administrativa, luego ir a un juez contencioso administrativo, e incluso pueden llegar hasta la Corte Suprema. Esta dilación del proceso, lamentablemente, es usado frecuentemente por los infractores como un mecanismo destinado a evitar las multas o sanciones de tránsito.

Así, si bien, no existe una data nacional que nos informe sobre la cantidad de papeletas no pagadas o que han prescrito, sin embargo, tenemos datos referenciales en algunas ciudades importantes del país, como por ejemplo en Arequipa, donde la Contraloría General (2022), identificó que el Municipio Provincial de esta ciudad, solo en el 2021, se ha perjudicado económicamente por S/ 202 043 soles debido a la prescripción de 293 papeletas de infracciones de tránsito. Así también, se tiene el caso Chiclayo donde la Contraloría registró que, entre el siete de agosto del 2016 al veintisiete de febrero del 2021, el Servicio de Administración Tributaria de Chiclayo (SATCh), dejó de cobrar S/ 261 mil por multas, debido a que prescribió la posibilidad de exigir el pago de gran cantidad de papeletas.

Asimismo, tenemos la situación de la Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto, que tuvieron un perjuicio económico de S/ 293 625, por la prescripción de 125 papeletas de tránsito; y el caso de Tarapoto donde el SAT de esta ciudad, tuvo una pérdida de S/ 2 448 239 por la prescripción de 5161 papeletas de tránsito; estos y otros casos, evidencian que en el país es práctica común rehuir el pago de las multas, recurriendo al procedimiento de prescripción de papeletas. Pese a lo dicho, lo peor es que, la imposición de multas y sanciones no está cumpliendo con su finalidad de disuadir a los infractores o potenciales infractores; haciendo necesario que se active sanciones más efectivas, que permita enviar un mensaje de autoridad a los ciudadanos, de modo que sean más respetuosos de las normas de tránsito.

En esta línea de ideas, la ex jefa de la SUTRÁN, María Jara, en una entrevista para el diario el Comercio (2018) aseveró que el problema no es que se esté dejando de cobrar el dinero de las multas, sino que lo más preocupante es que las papeletas no cumplen su función de cambiar conductas. En consecuencia, de todo lo dicho, nosotras consideramos que la vía más efectiva para reducir las conductas imprudentes en el tránsito, es activando el radio punitivo del derecho penal,

pues si no se pone un alto a esta problemática, las consecuencias serán mucho peores de las que vivimos en la actualidad.

### **Existe sobrecarga procesal por impugnación de papeletas en las Salas Contenciosas y en la Corte Suprema**

La mayoría de los infractores de tránsito una vez agotada la vía administrativa, aprovechan para presentar sus recursos de apelación a la Sala Contencioso Administrativa, lo que está generando un aumento irracional de la carga procesal. En este sentido, la Dra. Beltrán (2018) asevera que, a la Sala llegan a diario en promedio de treinta a cincuenta apelaciones contra las multas de tránsito impuestas por el Sistema de Administración Tributaria. Esta situación, no solo constituye un problema para el Poder Judicial que evidentemente, ha visto incrementada su carga procesal, muchas veces con procesos de baja cuantía; sino que, lo más grave es que no se resuelve el problema de fondo, que es el incremento acelerado de las infracciones de tránsito y con ello el incremento de la siniestralidad vial, básicamente por dos causas: la conducción a grandes velocidades o la conducción con temeridad, esto es violentando las normas técnicas de tránsito.

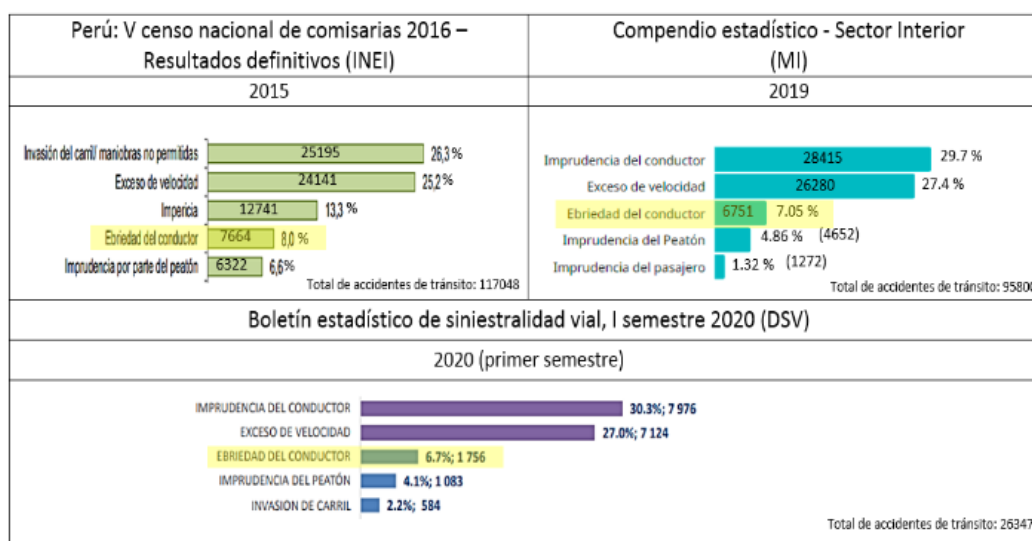
En esta misma línea Beltrán (2018) asevera que este sistema de impugnación de papeletas debe cambiar, ella sugiere que, estos casos deberían resolverse en otros juzgados y no en la Sala Contencioso Administrativo, pues, así como está diseñado el sistema, la Sala se está sobrecargando innecesariamente y muchas veces con multas de cien soles, y ni que decir la Corte Suprema que actúa como segunda instancia, está también abarrotada teniendo casos más importantes a que orientar su dedicación.

En ese contexto, este proyecto propone penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad de modo que las conductas, como conducir sin respetar los límites máximos o mínimos de velocidad, reciban una sanción penal; o también conducir sin licencia, con licencia retenida o

vencida, asimismo si se conduce una unidad de transporte público por la vía auxiliar sin justificación o que unidades de transporte público o de carga circulen por el carril de margen izquierdo cuando la autopista tiene tres carriles o más. Todas estas conductas incrementan gravemente el peligro contra la vida e integridad física de las personas, por ello, deben ser reprimidas penalmente.

**La penalización de la conducción en ebriedad ha contribuido a contener su tasa de incidencia, es necesario también, contener a la conducción temeraria y a excesiva velocidad como principal causa de siniestralidad.**

*Principales factores de accidentes de tránsito a nivel nacional*



Se puede apreciar en el cuadro que, en el 2015, el 8% de accidentes de tránsito (7664) fueron causados por ebriedad del conductor, esta cifra ha ido en descenso, pues en el 2019, solo el 7% (6751), se produjeron por esta causa, y ahora en el 2022 solo representa el 7% de incidencia. Esto nos evidencia que si bien, no se ha logrado una reducción significativa, sin embargo, es cierto también, que su incidencia no se ha visto incrementado, lo que implica un gran logro en nuestro

país, en un contexto donde el caos vehicular ha incrementado dramáticamente las tasas de siniestralidad vial.

Por otro lado, se evidencia que, a lo largo de los años, la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad son las dos primeras causas de siniestralidad vial, y lo peor es que su incidencia va en incremento, pues pasaron del 26.3% y el 25.2% respectivamente, en el 2015, al 27.9% y 26.8% en el 2022. Esto, obliga al Estado a penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad, pues es evidente que esto permite contener la reincidencia de los conductores imprudentes.

Por lo tanto, se exige no solo una decisión política, sino también una postura jurídica, para des - administrar los riesgos creados por la conducción en excesiva velocidad y por temeridad. Esto en razón a la misma naturaleza de peligro, de estas, las cuales, por las estadísticas antes expuestas, requieren de un control idóneo, eficiente, que contravenga a las conductas peligrosas, que ponen en riesgos la vida, la salud, la integridad y la paz social. Y, que lamentablemente desde el derecho administrativo sancionador, lo único que ha llevado a conducirnos es a una hiperinflación administrativa, la cual no garantiza ninguna protección. Por lo tanto, agotada todas las vías, es el Derecho penal, como Ultima Ratio, la que debe intervenir en estos escenarios, esto por ser una necesidad pública.

### **RESULTADO N° 03**

Para la determinación dogmática penal, de la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Para la misma se parte que el control social formal, como es el derecho penal, debe actualizar su radio de protección en base a los nuevos riesgos. En ese sentido, es indispensable que sean desplazadas dichas conductas de una mera infracción administrativa, por la consideración a ser delitos.

Siendo así, para levantar las barreras de protección y de punibilidad, es indispensable que se expanda de manera racional el derecho penal. Bajo ese entendido, la conducción temeraria y a excesiva velocidad, deben ser consideradas como delitos de peligro abstracto. Por lo tanto, desde el mensaje comunicativo de la pena desde el derecho penal, será más eficiente a comparación de la finalidad de la sanción administrativa.

### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 03**

#### **- La actualización del derecho penal como control social, en su expansión racional, ante los nuevos riesgos**

Como muy bien lo afirmaba Liszt (1970) la finalidad del control social, la cual tiene la finalidad de conservar la paz, la tranquilidad social, influye en el derecho penal. En ese sentido, como todo control, refiere Caro (2010) debe ir superando el pasado, y viendo las nuevas amenazas que pone en peligro a la sociedad, y con esta actuar. Siendo así, la dogmática penal, a la luz de los principios de lesividad y de peligrosidad y de la protección de bienes jurídicos, debe enfocar su radio de actuación, esto con la finalidad de ser un derecho penal, que se actualiza constantemente en razón a la dogmática penal.

En ese contexto, es que Gaibor (2020) afirma que la conducción temeraria, como la de excesiva velocidad, son conductas imprudentes realizadas por los conductores que manejan con desprecio de la vida de los peatones, o lo que es lo mismo, aquellas maneras de conducir que podrían generar lesiones graves e incluso la muerte de alguien. Por tal motivo, es menester que el derecho penal se expanda con la finalidad de controlar dichos riesgos.

En ese entendido, es que Silva (2020) habla de una expansión del derecho penal, en velocidades del derecho penal, en razón a nuevos intereses, o intereses ocultos que siempre merecieron ser protegidos desde el derecho penal. Así, ante este escenario de riesgos latentes, de

riesgos ocultos, la dogmática penal, debe dar una respuesta mediante el derecho penal. Por lo tanto, se debe dejar de lado la “administrativización de los riesgos” y pasar a un derecho penal liberal, esto a través de un derecho penal de prevención, donde las barreras punitivas, como las barreras de protección se levanten.

En ese sentido, en los casos que nos convoca como son la conducción temeraria y a excesiva velocidad, la necesidad de que el derecho penal se amplié a este terreno está justificada, puesto que las sanciones administrativas no están surtiendo los efectos disuasivos esperados.

### **La conducción temeraria y a excesiva velocidad como riesgos no permitidos dentro de la sociedad de riesgos**

Toda conducta humana lleva implícita en sí, un riesgo, por eso la sociedad pondera los costos y beneficios de aceptar una conducta riesgosa, de modo que cuando el costo es mayor que el beneficio la sociedad la rechaza. Pero cuando los beneficios son mayores, la sociedad tolera la conducta riesgosa, siempre que esta se mantenga dentro del riesgo permitido, pues cuando sobrepasa dicho límite se activa por parte del Estado un mecanismo punitivo contra el dueño de dicha conducta. En este sentido, el transporte vehicular de por sí, es riesgoso, pues el solo hecho de encender o arrancar un vehículo implica una serie de riesgos (Feijoo, 2007). Sin embargo, el transporte vehicular es tolerado ya que reporta a la sociedad un gran número de beneficios económicos y sociales.

Por lo dicho, cuando se conduce un vehículo no valorando los riesgos presentes de acuerdo al lugar y momento concreto, esto es, se conduce con temeridad o a excesiva velocidad en una vía pública, se infringe el deber de cuidado que se le exige a un conductor, entendiéndose éste como “el conjunto de reglas que debe observar el agente mientras desarrolla una actividad concreta a



título de profesión, ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de prima destreza o prudencia” (Caro John, 2007, p.146).

Asimismo, se trasgrede el riesgo socialmente aceptado, puesto que existe en la sociedad un riesgo permitido (ámbito de libertad de gestión de un foco de peligro), cuya determinación es dependiente de las expectativas sociales, en función de las cuales se establece el límite de permisibilidad social sobre un riesgo determinado” (Polaino, 2009, p.49). Así, las personas cuando actúan lo hacen conociendo que el estado normal de desarrollo de la vida en sociedad, saben que se encuentra en el ámbito de una serie de actividades riesgosas, todas ellas necesarias para el desarrollo en comunidad. Si así no ocurriera, simplemente no se podría llevar a cabo la gran mayoría de las actuaciones sociales.

En este sentido, el chofer que conduce su vehículo respetando las reglas de tránsito, está dentro del riesgo socialmente aceptado y permitido, sin embargo, cuando conduce a una velocidad excesiva, por el carril o vía que no corresponde, con su vehículo en estado electromecánico deficiente y sin licencia de conducir o vencida; está fuera del riesgo socialmente permitido y por tanto, debe activarse contra esas conductas, el radio punitivo del derecho penal.

En definitiva, dice Rodríguez (2002) el riesgo que se genera por el hecho de conducir, un vehículo automotor, no significa una licencia para cometer atentados contra los bienes jurídicos, pues si bien la conducta de conducir un vehículo es riesgosa, no obstante, el conductor está obligado a realizar su actividad en estricto respeto de las normas de tránsito, evitando siempre la lesión de bienes jurídicos penalmente relevantes como es la seguridad pública y la vida de las personas involucradas en el tráfico rodado.

Por lo tanto, de presentarse una conducción excesiva, es decir sin respetar los límites permisibles, del mismo modo de presentarse conductas temerarias al momento de conducir. Estas

de por sí y por las estadísticas, vienen lesionando bienes jurídicos. Por lo tanto, deberán ser consideradas como conductas que quebrantan los riesgos permitidos. Siendo así, desde la teoría de la imputación objetiva, estas conductas al quebrantar el riesgo permitido, deberían ser consideradas delitos. Y dentro de estos como delitos de peligro.

#### **- La conducción temeraria y a excesiva velocidad como delitos de peligro abstracto**

Como se ha hecho referencia, y así lo explica, Pavón y Vargas (1971) la diferencia entre delitos de resultado y de peligro, consiste que en el primero se exige el deterioro, la afectación, la desnaturalización del estado del bien jurídico, para que se configure el delito. Por el contrario, en el caso del delito de peligro, no se espera que se lesione o deteriore el bien jurídico, sino que basta que se ponga en peligro real y actual el bien jurídico protegido.

Bajo ese entendido, como es postura de las tesis, consideran que, para brindar una protección reforzada y eficaz, es indispensable que las conductas antes descritas sean consideradas como delitos de peligro abstracto. Esto en razón de que, como refiere Roxin (1997) hacia la diferencia, en que, en el caso de peligro concreto, presupone que en cuanto al objeto de la misma acción se haya determinado realmente en un verdadero peligro, por lo tanto, esa puesta en peligro se debe demostrar a través de una actividad probatorio; por lo tanto, admite prueba en contrario. Por el contrario, en el caso del delito de peligro abstracto, basta que se manifieste la conducta peligrosa típica para su penalización.

En ese sentido, esta peligrosidad es una peligrosidad presunta, que no admite prueba en contrario. Esto en razón que, por las estadísticas que se tiene, por el análisis de una política criminal y de prevención, el legislador decide adelantar la barreda de punibilidad, pues, como dice el refrán es mejor prevenir que lamentar.

En ese mismo lineamiento es que Hirsch (2006) y Cerezo (2001) también hacen la diferencia entre peligro concreto y abstracto. Así, para estos autores, en el caso del delito de peligro concreto, la producción de la puesta en peligro será un elemento esencial del tipo penal, para que el mismo se pueda configurar, la cual el juez debe constatar ya sea para condenar en el caso que se haya demostrado con prueba, de la puesta en peligro del bien jurídico protegido: o en el caso de absolver, cuando no se haya configurado ese elemento esencial del tipo.

Por otro lado, en cuando al delito de peligro abstracto, refieren el autor antes mencionado, que aquí, es una sanción de mera actividad. Es decir, el legislador, de manera directa criminaliza ciertas conductas, que por la experiencia (estadística) de llegarse a realizar conllevarían ciertos peligros a bienes jurídicos.

Asimismo, Mañalich (2021) refiere que otra diferencia entre delito de peligro concreto y abstracto recae en que, en el delito de peligro concreto, el bien jurídico, está debidamente identificado, es por eso que la peligrosidad es directa a un bien protegido. Por el contrario, en el delito de peligro abstracto, el bien jurídico, no está identificado, sino que la protección del bien es genérico, múltiple; es por ejemplo el caso de conducción en ebriedad, donde se protege, la vida, la salud, el patrimonio, etc. Siendo así, en el caso de delito concreto, es necesario una valoración ex post, por el contrario, en el caso de delitos de peligro abstracto, la valoración es ex ante; motivo, por el cual se levanta la barrera de protección.

Por lo tanto, la dogmática penal, viene a impulsar un derecho penal moderno, en la prevención de la lesión de bienes jurídicos, la cual, adelantando su barrera punitiva, busca castigar acciones, conductas peligrosas, las mismas que hayan o no producido un resultado dañoso, estas queden racionalmente justificadas su criminalización. Siendo así, las tesis consideramos que las acciones por conducción temeraria y a excesiva velocidad, deben formar parte de los delitos de

peligro abstracto. Esto, en razón que este peligro, para la sociedad post moderna, para la sociedad vial automotriz, la cual viene afectando de manera alarmante a bienes jurídicos constitucionalmente reconocidos, tengan una protección reforzada desde el derecho penal, esto en razón al principio de lesividad, el de protección del bien jurídico protegido.

Siendo entonces, un delito de peligro abstracto, basta con que se configure la conducta, antes que la lesión. Por lo tanto, estamos hablando de un delito de mera actividad. La misma que por su naturaleza, no admite prueba en contrario. Siendo así, bastará con verificar que el conductor se pasó las velocidades permisibles, y como el mismo venía haciendo maniobras, como invadiendo carriles, no usando las luces de dirección, etc. Para considerarlas a dichas conductas como conductas típicas (en sentido del derecho penal) por lo tanto sancionables desde el derecho penal.

#### **La finalidad del castigo en la penalización de la conducción temeraria y a excesiva velocidad, y el desplazamiento de la finalidad de la sanción administrativa**

Como venimos afirmando, es necesario que se deje de cargar con riesgos criminales, al derecho administrativo sancionador. Esto en razón a que tanto el derecho penal, como el derecho administrativo sancionador, tienen radios diferentes de actuación y sobre todo tienen finalidades diferentes, por más que ambas sean parte del *Ius Puniendi*.

En ese contexto, es que como hizo referencia Greco (2018) que la infracción administrativa solo está en relación a la desobediencia de una *ley reguladora netamente técnica*, la cual, al ser desobedecida, la administración del Estado, solo responde de manera limitada con una advertencia del deber. Por lo tanto, refiere Kleszczewsk (2016) que la finalidad de la sanción administrativa, representa la poca capacidad o la deficiencia del Estado por prevenir institucionalmente un riesgo. Por el contrario, el delito desde el derecho penal, representa la afectación a la capacidad de la titularidad jurídica ajena.

En ese contexto, es que Schmidt (citado por Greco, 2018) explica que, cuando nos referimos al delito, este presupone una lesión a un bien jurídico. Por el contrario, en la sanción administrativa, solo existe una ruptura entre en la relación de obediencia que existe entre el ciudadano y la autoridad estatal o administrativa. En el mismo lineamiento, Silva (2001) afirma que, la diferencia el derecho penal y el derecho administrativo sancionador, radica en que a este último solo le importan la lesividad de la conducta individual del sujeto, sin embargo, al derecho penal lo que le importa es la lesividad global o general de un comportamiento acumulativo y repetitivo.

Y, por último, Feijoo (2007) es de la postura, que la finalidad de la pena, en el derecho penal, es retributiva, que se manifiesta ante un hecho peligroso o lesivo, motivo de una desorganización; por el contrario, la finalidad de la sanción administrativa, recae en una finalidad de medida preventiva como instrumental, por lo tanto, no es retributiva, sino que es de prevención ante un riesgo no controlado por la administración, es decir ante una inseguridad administrativa. En ese mismo sentido, refiere García (2016) que la finalidad de la pena en el derecho penal, está en relación a prevenir la puesta en peligro o la lesión a bienes jurídicos individuales como colectivos; sin embargo, la finalidad de la sanción administrativa radica en garantizar un adecuado funcionamiento de cierto sector administrativo, la cual está sometida a una reglamentación.

Por lo tanto, la sanción penal, en las conductas de excesiva velocidad, y de conducción temeraria, tendrá una finalidad, preventiva, disuasiva, ejemplar, sustancial. La misma que mediante la finalidad de la pena, se comunicará a la sociedad, la vigencia por la norma, así mismo se tendrá como finalidad la de garantizar la confianza de la población, en su normatividad, en sus Instituciones.

Así, siguiendo la dialéctica hegeliana diríamos que cuando un conductor respeta las normas de tránsito, esta a su vez afirmando la vigencia de las normas jurídicas (tesis), sin embargo, cuando las trasgrede, les niega fuerza y vigor (antítesis), entonces la imposición de las sanciones a los conductores infractores, busca reafirmar la vigencia de las normas jurídicas (antítesis). Sin embargo, según las estadísticas está demostrado que las sanciones administrativas que se imponen a los conductores imprudentes, no está cumpliendo este objetivo de reafirmación, y peor aún, se está enviando un mensaje negativo a la sociedad, ya que los demás ciudadanos al ver que las sanciones no se cumplen se ven desmotivados a conducir con prudencia.

Por ello, reiteramos la necesidad de elevar a categoría de delito a la conducción temeraria y a excesiva velocidad, pues consideramos que una sanción penal si surtirá los efectos disuasivos sobre estas conductas imprudentes y con ello la reafirmación de las normas de tránsito, puesto que, se enviará un mensaje de fortaleza del Estado y su capacidad punitiva.

En esta línea de ideas, según la teoría funcionalista, uno de los tres fundamentos modernos para determinar la culpabilidad penal de una persona, es la fidelidad al cumplimiento del ordenamiento jurídico, en tanto que “el rol cuya observación garantiza el derecho penal es el de ciudadano fiel al derecho” (Jakobs, 1996, 64). Este postulado significa que los ciudadanos no solo deben comportarse con fidelidad al ordenamiento jurídico, sino que, además, su comportamiento debe garantizar la convivencia social; en tanto que, en un esquema normativo, todos esperan de todos, la no defraudación de expectativas normativas para hacer posible la comunicación social.

En este sentido, un ciudadano que defrauda las expectativas normativas de configuración social jurídico penal, ha cuestionado la confianza en la vigencia de la norma penal, y por ende, ha debilitado esa fidelidad al ordenamiento jurídico, cuestionando incluso su status de ciudadano, tal

defectuosa forma de organización de su institución negativa se corresponde con ciudadanos que se organizan conforme a una cultura criminógena (García, 2012).

Es decir, el grado de infidelidad que expresa el autor lo pone en el terreno de una conducta delictuosa y por tanto el reproche punitivo le hará retomar una conducta dentro del límite de la ley. Además, se comunicará a la sociedad sobre el vigor y fuerza de la norma jurídica, puesto que, toda expectativa normativa no solo garantiza el respeto a los derechos fundamentales del ciudadano, a este aspecto se le denomina el lado formal de norma, sino también la no lesividad material de estos derechos, a esto último se le denomina el lado cognitivo de la norma penal.

En este sentido, dice García (2012) cuanto mayor es el grado de afectación del lado socialmente determinada del hecho, mayor será el reproche penal. Es decir, que en el caso de la conducción temeraria o a excesiva velocidad, para determinar el quantum de la pena debe valorarse, no solo el peligro creado contra la seguridad, la vida o integridad de las personas, sino también el grado de defraudación que estas conductas imprudentes, generan sobre la expectativa social de la vigencia de la norma. Claro está, teniendo en cuenta que el fin de la pena es que el dolor que causa la imposición de esta, sirve para la salvaguardia cognitiva de la vigencia de la norma; mientras que su mensaje es la negación de la vigencia por parte del delincuente (Jakobs, 2005).

**- La construcción normativa del tipo penal de conducción temeraria y a excesiva velocidad se ajusta a las exigencias de la sociedad moderna**

El delito es una valoración de las conductas en función al paradigma hegemónico de cada época, de modo que cuando un paradigma es superado por otro, las valoraciones éticas y jurídicas de la conducta van cambiando según el enfoque del nuevo paradigma (García, 2000). Es así que, con el anterior paradigma causalista sustentada en la filosofía del positivismo, para criminalizar

las conductas era imprescindible que estas hayan realizado un cambio fenoménico condenable en la realidad fáctica.

En ese lineamiento, en este paradigma era inconcebible la criminalización de conductas de mera actividad o de peligro, como la conducción en estado de ebriedad, producción de peligro en servicio público de transporte, producción y comercialización de armas, etc., pues estas conductas, no generan ningún resultado directo en la realidad física; sin embargo, con la llegada de la moderna teoría de la imputación objetiva, esto ha cambiado pues la imputación no se realiza en función al nexo causal entre conducta y resultado, sino más bien en función al riesgo creado, de modo que si el agente realiza una conducta que sobrepasa el riesgo permitido y este riesgo se materializa en la puesta en peligro del bien jurídico, es suficiente para su criminalización.

Esto ya fue observado por el profesor Hurtado (1973) quien a pesar de su formación en el paradigma causalista, pudo vislumbrar que una de las características de la moderna legislación penal es criminalizar, como delitos aquellas conductas que expongan a un peligro los bienes jurídicamente protegidos. Esto, es así, pues antes, el derecho penal solo criminalizaba aquellas conductas delictivas que produzcan daños fácticos. “Sin embargo, aún hay incertidumbre en torno al concepto mismo de peligro; a la justificación teórica y criminológica de dichos delitos; a la técnica legislativa empleada en su configuración; al escogimiento de la clase de pena, etc.” (Hurtado Pozo, 1973, 702).

Seguramente, para muchos les ha sido difícil aceptar el nuevo paradigma funcionalista, de Roxin o Jakobs, sin embargo, es el que mejor comprende y aborda los problemas penales de nuestra sociedad moderna, la cual es una sociedad de riesgos. Como dice Kuhn (1992) el nuevo paradigma produce en los académicos, confusión y rechazo, e incluso muchos lo pondrán en duda, pero desde



ahí inicia la construcción de nuevas teorías que consolidan al nuevo paradigma hasta convertirlo en ciencia normal.

En ese sentido, no criminalizar las conductas de alto riesgo en la sociedad, es ir en contra del paradigma instalado en la sociedad moderna y en contra del propio desarrollo de la ciencia jurídica, por ello esta investigación tiene como propósito la inclusión, en el Código Penal, del delito de conducción temeraria y a excesiva velocidad, pues la sociedad debido al avance de la ciencia, la tecnología, y los valores sociales, ha incrementado abrumadoramente su parque automotor y con ello también las conductas riesgosas, poniendo al límite la vigencia de las normas de tránsito.

En definitiva, vivir en una sociedad moderna exige, que a la par de los riesgos que ella implica, se modernicen también sus normas jurídicas, y siendo la imputación objetiva con la normativización del derecho penal, el paradigma imperante, es menester seguir esta corriente y criminalizar las conductas imprudentes como la conducción temeraria y a excesiva velocidad en función a la teoría del riesgo creado.

#### **RESULTADO N° 04**

El derecho comparado, es un claro ejemplo de cómo el derecho penal como control social, se expande de manera racional. Así, de una buena lectura de la realidad política criminal, y de cara a los nuevos riesgos productos de la sociedad de riesgos, se viene criminalizando las conductas de excesiva velocidad y de temeridad.

Por lo tanto, el derecho penal peruano, no debe tenerle miedo a la criminalidad; por el contrario, debe enfrentarla. Siendo así, debe seguir los ejemplos de los países que nos llevan la delantera en cuanto al control penal, de las conductas antes descritas. En ese sentido, es

indispensable, vía proyecto de ley se tipifiquen la conducción temeraria y a excesiva velocidad, por ser los mismos riesgos no permitidos.

#### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS N° 04**

La problemática de la conducción temeraria y a excesiva velocidad no es propia y privativa del Perú, muchos países la sufren, así Figueroa (2020) asevera que la constante irresponsabilidad de los conductores se ha convertido, a nivel estadístico en una situación preocupante, que provocan más de 1,2 millones de personas fallecidas y entre veinte a cincuenta millones de lesionados en el mundo cada año.

Por ello, con propósito de nuestro estudio hemos podido verificar, que, como antecedente internacional, existen varios países, de manera inteligente y prudente, han recurrido al derecho penal, como ultima ratio para contener esta problemática, tomando la decisión de criminalizar a la conducción temeraria. Así, si bien, la descripción de las conductas típicas varía en cada legislación, sin embargo, existe voluntad política, como decisión jurídica, que muestran una clara intención de ampliar el radio punitivo del derecho penal para controlar estas conductas riesgosas.

**Así, por ejemplo, en España.** Aquí, explica Hernández (2008) la conducción con temeridad es un delito contra la seguridad vial en el que incurre quien maneja un vehículo de motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta, entendiéndose por temeridad manifiesta la realización de una conducta con notorio desinterés por las normas de tránsito, poniendo en peligro concreto la vida o la integridad de las personas.

Así, este delito, se encuentra regulado en el artículo 380 de su Código Penal, formando parte del Título XVII (de los delitos contra la seguridad colectiva) y del Capítulo IV (de los delitos contra la seguridad vial), redactado de la siguiente manera:

*“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años”.*

Como se puede apreciar es un tipo penal abierto, pues conducir con temeridad manifiesta puede englobar muchas conductas imprudentes. Nosotros consideramos, que del modo como está redactado este tipo penal, es demasiado abierto y confuso, pues incurrirá en este delito todo aquel que conduzca con “temeridad manifiesta”, siendo este concepto demasiado ambiguo, pues queda en la discrecionalidad del juez determinar cuándo una conducta se configura como conducción con temeridad manifiesta, esto trasgrede el principio de legalidad, pues no se puede perseguir penalmente si es que una conducta no está taxativamente tipificada como delito.

Pero, esta limitación, puede ser fácilmente superada, con una modificación normativa, el cual incluya de manera taxativa qué conductas pueden ser consideradas como conductas temerarias, situación que sí ocurrirá. Otra observación, que podemos hacer las tesis, está en relación al peligro concreto que exige el tipo penal español.

Esto, a diferencia de nuestra propuesta, consideramos que, en razón al principio de lesividad, el cual una de sus manifestaciones es la protección de la puesta en peligro el bien jurídico, es que consideramos que desde la concepción de delitos de peligro abstracto se podría lograr no solo una mejor protección al bien jurídico. Sino también se lograría una protección reforzada; esto en razón a que solo se sancionará en base a un peligro de mera conducta, y que la misma no admita prueba en contrario. Por lo tanto, con estos mecanismos el bien jurídico, queda garantizado en su protección.

Sin embargo, en algo estamos de acuerdo con la presente norma penal, en que debe criminalizarse la conducción temeraria, dado que la mayor parte de estas conductas implica una conducción anómala o incorrecta, que genera una inseguridad en el tráfico vial.

**En el caso de El Salvador.** Aquí también desde el Art. 147-E del Código penal salvadoreño, se tipifica el delito de conducción temeraria del modo siguiente:

*“El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo”.*

Según Rauda y Pineda (2008) manifiestan que parece relevante que se haya criminalizado la conducción temeraria en el Salvador, pues se había vuelto una conducta atentatoria para la vida y la integridad física de las personas, aunque también reconocen que este delito tipificado en el capítulo II del Título II, Art. 147-E del Código penal salvadoreño; aún se encuentra rodeado de una serie de aspectos que obligan a delimitar los criterios del ámbito de aplicación.

Al respecto, debemos observar que, para el derecho penal salvadoreño, la conducción en estado de ebriedad, está dentro de la tipificación de conducción temeraria, lo que nos parece acertado, pues conducir en ebriedad limita la capacidad del conductor de prever los peligros. Sin embargo, en el Perú esa conducta ya cuenta con su propio tipo penal, lo que implica que en el delito de conducción temeraria que nosotras proponemos deben estar incluidas otras conductas riesgosas, como invadir el carril, conducir a excesiva velocidad, realizar carreras clandestinas, conducir con licencia vencida o sin ella, ingresar a la vía a auxiliar sin justificación, etc.

**En el caso de Costa Rica.** Aquí a través de su Art. 254 del Código Penal costarricense se tipifica la Conducción temeraria del siguiente modo:

*Se impondrá pena de prisión de uno (1) a tres (3) años y la inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo, de uno (1) a cinco (5) años, a quien conduzca en las vías públicas en carreras ilícitas, concursos de velocidad ilegales o piques contra uno o varios vehículos, contra reloj o cualquier otra modalidad.*

Es evidente que la tipificación del delito de conducción temeraria es una necesidad para reducir la tasa de siniestralidad cada vez más creciente en nuestros países latinoamericanos, puesto que, cuando las normas de nivel civil o administrativo no generan los efectos disuasivos esperados debe recurrirse al derecho penal como ultima razón, aun estas conductas sean de mero peligro sin un resultado lesivo en el mundo material, pues según Villalobos (2013), el delito de conducción temeraria tipificado en el artículo 254 del Código Costarricense, en un delito de peligro, ya que la simple acción imprudente de conducir con temeridad, ocasiona en abstracto lesiones a los bienes jurídicos de una colectividad, es decir, coloca en peligro el bien jurídico que la norma resguarda, los que en este delito sería la seguridad común.

En este orden de ideas, el hecho de que un chofer que conduzca con temeridad no sea detenido, no implica que el bien jurídico de la seguridad pública, no se haya puesto en peligro, pues igual ya infringió la norma, lo que sucede que el conductor no fue detectado y, por tanto, no recibirá la sanción punitiva que merece.

**En el caso de Ecuador.** Aquí, para que exista una conducción temeraria, según Moreira y Guatemala (2015) el conductor debe efectuar al menos una de las siguientes conductas: 1) Realizar o participar en competencias de velocidad ilegales; y 2) Sobrepassar los límites y rangos descritos en el Art. 191 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial ecuatoriana.

Esto implica como en muchos países que el delito de conducción temeraria, es un tipo penal en blanco, pues para su configuración deben también recurrir a las normas de tránsito, pues es ahí donde están reguladas los límites prudentes que debe seguir todo conductor, de modo que cuando la conducta del sujeto activo sobrepasa lo reglamentado y sancionado por la norma administrativa, recién puede activarse el derecho penal.

En conclusión, las tesis consideramos que los antecedentes internacionales antes expuestos, manifiestan una correcta lectura de la realidad fáctica, de los riesgos creados por la sociedad de riesgos. Asimismo, consideramos un acierto la lectura desde una política criminal, las mismas que han llevado a dar un salto cualitativo, en la consideración de las conductas de conducción a excesiva velocidad y con temeridad, como conductas tipificadas desde el derecho penal.

## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1. Conclusiones

- La realidad fáctica, ha demostrado a través de las estadísticas, que la conducción temeraria y a excesiva velocidad son las principales causas de siniestralidad vial, siendo que entre ambas producen el 54.7% total de accidentes de tránsito en el país, las mismas que van aumentando cada año. Además, el factor humano de los conductores, junto con los altos costos personales, económicos y sociales que dejan los siniestros viales por estas causas, determinan la necesidad de criminalizar estas conductas imprudentes. Asimismo, existe una incorrecta lectura de la política criminal de estas conductas, las cuales hasta la fecha no han podido ser controladas.
- La realidad jurídica, en el Perú, lamentablemente ha optado por el momento, en la administrativización de los riesgos creados por las conductas de excesiva velocidad y conducción temeraria. Sin embargo, las sanciones administrativas no están surtiendo los efectos disuasivos esperados. Todo esto, ha contribuido a que los infractores sigan conduciendo sus unidades y acumulando papeletas impunemente. Por lo tanto, urge un salto cuantitativo, para considerar a dichas conductas como conductas típicas, y con esto proteger de manera efectiva los bienes jurídicos, los cuales con la actual regulación están en desprotección.
- Desde la dogmática penal, para contrarrestar a las conductas peligrosas de la excesiva velocidad y la de temeridad, es indispensable que el derecho penal, se expanda de manera razonable. Siendo así, estas conductas que quebrantan los riesgos permitidos, deben ser consideradas como delitos de peligro abstracto. Esto con la finalidad de evitar que el bien jurídico sea lesionado. Por lo tanto, bastará

con que se presente las conductas antes descritas, y que se ponga en peligro el bien jurídico, para que el derecho penal, en base al principio de lesividad y de peligro real, puedan intervenir. Siendo así, desde la finalidad de esta sanción penal, se puede enviar un mensaje comunicativo a la sociedad, de confianza en su normatividad, como también en sus instituciones.

- La problemática de la conducción temeraria y a excesiva velocidad no es propia del Perú, sino que, muchos países la sufren. No obstante, frente a ello, no han demostrado pasividad como nosotros, por el contrario, ya varios países, como España, El Salvador, Costa Rica, Ecuador, de manera muy acertada han recurrido al derecho penal, como última ratio para contener esta problemática, tomando la decisión de criminalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Por lo tanto, existe una clara tendencia de aplicar el radio punitivo del derecho penal para controlar estas conductas riesgosas, tendencia que la legislación peruana debe seguir.



## 5.2.Recomendaciones

- Se recomienda al Poder Legislativo, incorporar al Código penal el Artículo 273-B que penaliza la conducta temeraria y a excesiva velocidad con vehículo motorizado. Esto, con la finalidad de fortalecer la protección de la seguridad Pública, así como garantizar la no afectación de la vida e integridad de las personas.
- Se recomienda al Poder Ejecutivo, implementar con carácter de urgencia todas las agencias de supervisión vehicular. Esto, con la finalidad de que las mismas cuenten con velocímetros modernos, así también con cámaras de vigilancia; de modo que con esto se pueda determinar la velocidad del conductor, así también se pueda registrar la conducción temeraria del conductor. De modo que una vez registrada dichas conductas, las mismas sean denunciadas ante el Ministerio Público.
- Se recomienda al Poder Judicial, y a la dogmática penal peruana, uniformizar criterios en cuanto a los delitos de peligro. Esto con la finalidad de que la conducción temeraria y excesiva velocidad, sean consideradas como delitos de peligro abstracto. De este modo se evite confusiones, y se dé su tratamiento dogmático penal y procesal, conforme a la naturaleza de dichos delitos.
- En base al derecho comparado, se sugiere que el Poder Legislativo pueda tomar en consideración los fundamentos estipulados en los países como España, El Salvador, Costa Rica, Ecuador; donde criminalizan la conducción temeraria y a excesiva velocidad.

## VI. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS Y VIRTUALES

### Libros y artículos

- Achondo, A. (2018). *Métodos de interpretación jurídica*. UNAM.
- Alfaro, L. (2018). Criminología vial: análisis a la seguridad vial en Lima y las Políticas Criminológicas implementadas para disminuir los factores causantes de los siniestros de tránsito. USMP, 1- 15.
- Álvarez, V. (2015). El derecho penal frente a la diversidad cultural. *Derecho & Sociedad*, 184 - 193.
- Bulygin, E. (1991). *Teoría y técnica de legislación*. Centro de Estudios Constitucionales.
- Bramont, L. (2005). *Manual de derecho penal: parte general*. Eddili S.A.
- Caballero, J. (1991). *Los delitos de peligro abstracto. Su validez constitucional*. La ley.
- Caro, D. (2010). ¿Superación del pasado a través de derecho penal? Nota sobre la reforma del Código penal peruano a diez años de su vigencia. *Themis*, 197 - 214.
- Cerezo, J. (2001). *Los delitos de peligro abstracto*. Editorial Rubinzal-Culzoni.
- Clavijo, D., Yáñez, D. y Guerra, D. (2014). *Método, Metodología y Técnicas de la Investigación Aplicada Al Derecho*. Grupo editorial Ibáñez.
- Del Busto, J., Valdivia, J., & Díaz, D. (1986). *Accidentes de Tránsito*. CAL.
- Feijoo, B. (2007). *Normativización del Derecho penal y realidad social*. Universidad Externado de Colombia.
- Ferrajoli, L. (1995). *Derecho y Razón*. Trotta.
- Foucault, M. (2010). *El nacimiento de la biopolítica*. Fondo de Cultura Económica.
- Gaibor, D. (2020). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de responsabilidad civil y seguro*.

- García - Pablos, A. (1989). La aportación de la criminología. *Aguzkilore* (3), 79 - 94.
- García, P. (2016). El principio del *Ne bis in Idem* material en caso de concurrencia de pena y sanción administrativa. *Política Criminal*, 21 - 33.
- Gómez, P. (2010). *La regulación en el código penal español de los delitos contra la seguridad vial*. Gaceta jurídica.
- Gómez, S. (2012). *Metodología de Investigación*. Tlalnepantla.
- Greco, L. (2018). *Von den mala in se zur poena in se. Reflexionen auf Grundlage der alten" Diskussion über das sog. Baden-Baden Nomos*.
- Gherzi, C. (2006). Accidentes de tránsito. Derechos y reparación de daños. *ULAT*
- Hirsch, H. (2006). *Delitos de peligro y Derecho penal moderno*. Dialnet.
- Kluszczewsk, T. (2016). *Ordnungswidrigkeitenrecht*. Verlag Franz Vahlen.
- Liszt, V. (1970). *Überdem Einfluss der soziologischen und anthrop/ogischen Forschungen a uf die Crundbegriffdes Strafrechts*. Strafrechtliche Aufsätze und Vorträge".
- Manrique, M., & Peralta, J. (2017). La ley penal y la autoridad de la dogmática. *Criminal Law and legal dogmatics*, 1 - 17.
- Mañalich, J. (2021). Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del Derecho penal. *Revista chilena de Derecho*, 48(2), 79 - 100.
- Mayo, B. (2021). Acerca de las diferencias entre el Derecho penal, el Derecho administrativo sancionador y el Derecho de policía. A la vez, una reflexión sobre el concepto de sanción. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 185 -253.
- Márquez, C. (2012). *El delito de Conducción en Estado de Ebriedad*. Pacífico editores.
- Mendoza, B. (2001). *Límites dogmáticos y político-criminales de los delitos de peligro abstracto*. Comares.

- Mir P. (2008). *Seguridad vial y derecho penal en materia de seguridad vial*. Tirant Blanch
- Muñoz, F. (1999). *Derecho Penal y Control Social*. Temis Editores.
- Pavón, F., & Vargas, G. (1971). *Delitos de peligro para la vida y la integridad corporal*. Parrua.
- Peña, A. (2013). *Curso Elemental de Derecho Penal - Parte Especial 2*. Ediciones Legales.
- Peña, A. (2017). *Delitos contra la vida, el cuerpo y la salud*. Gaceta Jurídica.
- Rosas, M. (2012). *¿Cómo será (o debería ser) la agenda de seguridad del nuevo gobierno en México? En Atlas comparativo de la defensa en América Latina y el Caribe*. Resdal.
- Roxin, C. (1997). *Derecho penal, parte general*. Civitas.
- Sendra, G. (1997). *Derecho Penal*. Colex.
- Silva, J. (2020). *Expansión del Derecho Penal*. Edifores S.L y B de F.
- Stan, A. (1980). *Lógica formal y simbólica*. México. *Apuntes del estudiante*.
- Tabasso, C. (2008). *Derecho de seguridad vial*. Rubinzal - Culzoni.
- Taboada, G. (2018). *Delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción y proceso inmediato*. Gaceta Jurídica
- Tomas, R. (2019). *Un repaso integral por el delito de conducción imprudente*”. *Revista Pensamiento Penal*.
- Villabella (2009). *La metodología de la investigación y comunicación jurídica*. Feliz Varela.

**Tesis**

Ártica, E. (2015). *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013*. [Tesis de maestría]. Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/6692>

Barrera J. (2020). *Determinantes de la cantidad de personas afectadas en accidentes de tránsito en Colombia. 1969 - 2018* [Tesis de maestría]. Universidad Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/50734>

Espinoza, A. (2020). *Tipificación del delito contra la seguridad a conductores que operen con licencia suspendida Lima-Norte 2019*. [Tesis de licenciatura]. Universidad Cesar Vallejo - Lima. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/53045>

Muñoz, A. (2013) *El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal*. [Tesis doctoral]. Universidad de Murcia – España. <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/35243/1/Mu%c3%b1oz%20Ruiz.%20El%20delit%20de%20conducci%c3%b3n%20temeraria%20del%20art.%20380%20CP.pdf>

Paredes, G. (2021). *Eficacia del derecho administrativo sancionador frente a la comisión del delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, Arequipa 2018 - 2019* [Tesis de licenciatura]. Universidad Tecnológica del Perú. <https://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/5297>

Loria, O. (2010). *La Penalización de la Conducción Temeraria: ¿Justificada o abuso del Ius Puniendi?*. [Tesis de licenciatura]. Universidad de Costa Rica. <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/3828>

Rauda, N. (2009). *La Conducción Temeraria de Vehículos de Motor en El Salvador*. [Tesis de maestría]. Universidad Tecnológica de El Salvador.  
<http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/auprides/47345.pdf>

Sajamí, B. (2018). *Factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, de los casos denunciados en la provincia de Chachapoyas – Amazonas*. [Tesis de maestría]. Universidad de Toribio de Mendoza de Amazonas.  
<https://repositorio.untrm.edu.pe/handle/20.500.14077/1432>

Soto, A. (2016). *Análisis crítico de artículo 195 bis Ley de Tránsito* [Tesis de licenciatura], Universidad de Chile.  
<https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/142504/An%c3%a1lisis-cr%c3%adtico-de-Art%c3%adculo-195-bis-Ley-del-Tr%c3%a1nsito.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

## Linkografía

Aigeneren (2018). Análisis de contenido: una introducción. Recuperado de: [file:///C:/Users/User/Downloads/1550-Texto%20del%20art\\_culo-4907-1-10-20090518.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/1550-Texto%20del%20art_culo-4907-1-10-20090518.pdf).

Asociación Automotriz del Perú, (2020). Lima, Perú: <https://aap.org.pe/estadisticas/observatorio-aap/>.

Aurelio, J. (8 de diciembre de 2019). Sangre, mafias de brevets y papeletas que nadie paga: el transporte en Lima no ha cambiado en 60 años. El Comercio. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/sangre-mafias-de-brevets-y-papeletas-que-nadie-paga-el-transporte-en-lima-no-ha-cambiado-en-60-anos-notepases-ecpm-noticia/>.

Contraloría General de la República, (2022). Recuperado de: [https://www.gob.pe/institucion/contraloria/buscador?term=prescripcion+de+papeletas+de+transito&institucion=contraloria&topic\\_id=&contenido=&sort\\_by=none](https://www.gob.pe/institucion/contraloria/buscador?term=prescripcion+de+papeletas+de+transito&institucion=contraloria&topic_id=&contenido=&sort_by=none).

Cholán, F. (2019) Análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8865/Chol%C3%A1n%20Ter%C3%A1n%20Francisco.pdf?sequence=1>.

Clauso, A. (2003). Análisis documental: El Análisis Formal.: <file:///C:/Users/User/Downloads/12586-Texto%20del%20art%C3%ADculo-12666-1-10-20110601.PDF>.

Defensoría del Pueblo, (2020). Disponible en: <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-mas-de-14-000-personas-fallecieron-en-accidentes-de-transito-en-ultimos-cinco-anos/>.

Dulzaides, M y Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1024-94352004000200011](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011).

Manual de Seguridad Vial. (2017): [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf).

Mazuelos, J. (2003). El delito imprudente en el Código penal peruano La infracción del deber de cuidado como creación de un riesgo jurídicamente desaprobado y la previsibilidad individual.: [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an\\_2003\\_09.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_09.pdf).

Ministerio de Salud (2009). Accidentes de tránsito problema de salud pública. [http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/829\\_MINSA1412.pdf](http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/829_MINSA1412.pdf).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2017). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial. [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2020). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an\\_2003\\_09.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_09.pdf).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2021). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2182705/Boleti%CC%81n%20Estadi%CC%81stico%20Siniestralidad%20Vial%20I%20Semestre%202021.pdf>.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2022). Informe de siniestralidad vial”. Lima, Perú: <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-siniestralidad-vial-y-las-acciones-para-promover-la-seguridad-vial/>

Organización Mundial de la Salud (2021). Traumatismos causados por el tránsito <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.



Organización Panamericana de la Salud (2017). La velocidad y los siniestros viales. file:///C:/Users/User/Downloads/Hoja-informativa-velocidad-siniestros%20(5).pdf.

Otzen, T., y Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>.

Pacheco, P. (1970). Derecho Penal Especial. [http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/ZonaAdmContadores/Suscriptor/Mod\\_NormasLegales\\_CyE/Mod\\_normaslegales/normas/31082011/Delitos%20de%20peligro%20comun17-21.pdf](http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/ZonaAdmContadores/Suscriptor/Mod_NormasLegales_CyE/Mod_normaslegales/normas/31082011/Delitos%20de%20peligro%20comun17-21.pdf).

Polaino-Orts, (2020). Delitos contra la seguridad vial: Una visión crítica de la regulación española. file:///C:/Users/ABG.%20GEINER/Downloads/12216.pdf

Rauda y Pineda, (2008). “La Conducción Temeraria de Vehículos de motor en El Salvador” <http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/auprides/47345.pdf>

Rodríguez, J. (2002). “Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos”. file:///C:/Users/pjudicial/Downloads/18357-Texto%20del%20art%C3%ADculo-72751-1-10-20170523.pdf

Sociedad Global de Seguridad Vial, (2008). “Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales”. Ginebra: Suiza: [https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/control\\_de\\_velocidad\\_1](https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/control_de_velocidad_1). Organización Mundial de la Salud (2021). Traumatismos causados por el tránsito. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries.pdf?>

SUTRAN, (2022). Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/638463-cinemometro-mas-de-67-mil-papeletas-se-impusieron-por-exceso-de-velocidad-en-lo-que-va-del-ano>.

---

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009).  
Perú. [https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D\\_-NRO\\_016-2009-MTC\\_AL\\_05.05.14.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf).

Villalobos, (2013). El Principio de da Lesividad en el Artículo 254 bis y su modificación hasta convertirse en el numeral 261 bis del Código Penal Costarricense y la posible inconstitucionalidad que en este se genera: Análisis de la figura del comiso. <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/El-Principio-de-la-Lesividad-en-el-Art%C3%ADculo-254-Bis-y-su-modificaci%C3%B3n-hasta-convertirse-en-el-numeral-261-Bis-del-c%C3%B3digo-Penal-costarricense-y-la-posible-inconstitucionalidad-que-en-este-se-.pdf>.

## VII. ANEXOS

### Propuesta legislativa

### **PROYECTO DE LEY QUE PENALIZA LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD CON VEHÍCULO MOTORIZADO**

#### **SUMILLA:**

#### **DATOS DE LAS AUTORAS.**

Las ciudadanas del Estado Peruano Milagros Ninet Cerna Valencia y Soledad Jhomira Huerta Milla, en uso de la iniciativa legislativa que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, proponen lo siguiente.

#### **Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente ley tiene como objeto modificar el Código Penal, incorporando dentro del Título XII de los delitos contra la Seguridad Pública, a los delitos de conducción temeraria y a excesiva velocidad. Regulando las distintas modalidades o cadena del ilícito establecido, con esto fortaleciendo la protección de la seguridad Pública.

#### **Artículo 2. Incorporar dentro del Título XII de los delitos contra la seguridad Pública, los delitos de conducta temeraria y a excesiva velocidad con vehículo motorizado**

Se incorpora el artículo 273 - B en el Código Penal, aprobado por Decreto Legislativo N° 635 del 08 de abril de 1991 con la siguiente redacción:

#### **Artículo 273 - B. Conducta temeraria y a excesiva velocidad con vehículo motorizado**

El que ponga en peligro a las personas, a los bienes públicos o privados, será castigado con la pena privativa de libertad no menor de seis meses y no mayor a dos años, así como con la

privación del derecho a conducir vehículos motorizados por tiempo superior a uno y hasta seis años, cuando:

Conduciendo un vehículo motorizado con *temeridad manifiesta*, a través de las siguientes modalidades: invadir imprudentemente el carril contrario, veredas, paraderos, se traslade en sentido contrario, realice carreras clandestinas (piques), intercepte intempestivamente a los otros vehículos para evitar su paso, conducir de forma errática en la pista, cruzar las intersecciones sin respetar la luz roja del semáforo.

De igual manera, el que conduzca un vehículo motorizado *con excesiva velocidad*, es decir infringiendo la velocidad permitida establecida en el Reglamento Nacional de Tránsito.

La pena privativa de libertad, será no menor de un año y no mayor a cuatro años, así como con la privación del derecho a conducir vehículos motorizados por tiempo superior a tres y hasta diez años, cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL:**

**Primera:** Deróguese el inciso 5 del artículo 451 del Código penal.

**Segunda:** Deróguese cualquier norma administrativa que se oponga a la siguiente redacción.

Lima, 09 de octubre de 2023.

#### **Exposición De Motivos**

Los motivos que justifican la necesidad de tipificar la conducta temeraria y la excesiva velocidad con vehículo motorizado, está en base a datos estadísticos, los cuales por un lado han

develado la deslegitimidad del derecho administrativo sancionador y, por otro lado, exigen a que el derecho penal, levante las barreras de protección, y con esto fortalezca la protección de la seguridad Pública, así como garantice la no afectación de la vida, la integridad de las personas.

En ese contexto, es que según la Organización Mundial de la Salud<sup>1</sup> entre los años 2000 y 2021 el número de víctimas mortales a consecuencia de accidentes de tránsito a nivel mundial, se incrementaron en casi un 65%, siendo que, en los países de ingresos medios y bajos, donde se encuentra el Perú, el aumento de accidentes de tránsito fue hasta un 80%.

Así también, según el boletín estadístico de siniestralidad vial realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>2</sup> en el primer semestre del 2020, se reportaron 26 347 siniestros viales a nivel nacional, siendo las principales causas: imprudencia del conductor con 7 976 (30.3%) siniestros; exceso de velocidad con 7 124 (27.0%); ebriedad del conductor con 1 756 (6.7%); e, imprudencia del peatón con 1 083 (4.1%), representando el 68.1% respecto del total de siniestros. Siendo las causas de mayor incidencia: imprudencia del conductor representado por el 30.3 % siniestros; exceso de velocidad con el 27.0 %; ebriedad del conductor con 6.7 %; e, imprudencia del peatón que 4.1 %, representando el 68% respecto del total de siniestros.

Así también, según la misma entidad antes citada, en el primer semestre del 2021 se reportaron 34, 905 siniestros viales en el país, de estos 9,960 siniestros es por causa de la imprudencia del conductor, lo que representa el 28.5 % del total; y 9,557 siniestros por exceso de velocidad siendo la segunda causa de los siniestros viales en el país, lo que representa el 27.4 %

---

<sup>1</sup> Organización Mundial de la Salud (2021). Traumatismos causados por el tránsito. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

<sup>2</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2020). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: Recuperado de: [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an\\_2003\\_09.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_09.pdf).

del total. Asimismo, según los datos que recoge y proporciona SUTRAN<sup>3</sup> entre enero y abril del 2022 se han producido a nivel nacional, un incremento de 23.17% de fallecidos y 36.2% de lesionados por accidentes de tránsito, respecto a los mismos periodos del 2021.

Corroborando con esta estadística, en el 2022, según el informe del Ministerio de Transportes<sup>4</sup> ha dado a conocer que hay muchas causas que provocan la accidentalidad de tránsito en el país, sin embargo, las de mayor incidencia son el exceso de velocidad que representa el 27.9% (11 561) del total, seguido por la conducción imprudente o temeraria con el 27.4% (11 351).

Por su parte, el Manual de Seguridad Vial del MTC<sup>5</sup>, ha dado a conocer que existen tres factores que contribuyen de manera combinada o autónoma a que se produzcan accidentes de tránsito en el territorio nacional. La primera, es el usuario (conductores o peatones quienes debido a su formación ética no usan correctamente la vía, es decir porque no aceptan el reglamento o son imprudentes); la segunda, son los vehículos motorizados, su calidad y su estado; y, finalmente el tercer factor, es la infraestructura de las vías, su estado, su diseño, etc.

Así, respecto a estos factores, los antecedentes revelan que ya en el año 2019 se reportaron las siguientes estadísticas sobre siniestros viales: factor humano con 19 387 siniestros, representando el 73.6%; factor vehículo con 532 siniestros, 2.0%; factor infraestructura y entorno vial con 708 siniestros, 2.7%; y, no identifica y/o no tiene la certeza de determinar la causa con 5 720 siniestros, 21.7%. Dato del Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>6</sup>. Esta tendencia se

---

<sup>3</sup> SUTRAN, (2022). Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/638463-cinemometro-mas-de-67-mil-papeletas-se-impusieron-por-exceso-de-velocidad-en-lo-que-va-del-ano>.

<sup>4</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2022). Informe de siniestralidad vial". Lima, Perú: Recuperado de: <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-siniestralidad-vial-y-las-acciones-para-promover-la-seguridad-vial/>

<sup>5</sup> Manual de Seguridad Vial. (2017). Recuperado de: [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf).

<sup>6</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2017). Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf).

mantiene durante los últimos años, pues según el Boletín Estadístico de Siniestralidad<sup>7</sup> en el mismo periodo del 2019 la siniestralidad por exceso de velocidad representaba 27.4% y por conducción imprudente 29.6%; si bien, en el 2020 la conducción temeraria asume el primer lugar en siniestralidad con un 30.3% y la conducción a excesiva velocidad, en un segundo lugar con un 27.0%, no obstante, siguen liderando las causas de accidentes, igual tendencia se mantuvo durante el 2021.

En ese mismo lineamiento, el boletín informativo elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2020<sup>8</sup>, las principales causas que generan los siniestros viales en nuestro país, durante el primer semestre 2020 fueron: choque (43.4%); atropello (13.6%); y, despiste (13.3%) representando el 70.4% del total de causas involucradas en siniestros viales a nivel nacional. Asimismo, las clases de siniestro vial que no han podido ser identificadas son el 9.7%. En ese sentido, los registros estadísticos señalan que las muertes por siniestros viales están aumentando anualmente en el país, con una tasa de tres a cuatro por ciento, siendo que la tasa de decesos en el Perú sería de veintisiete muertos por cada 10,000 vehículos, siendo actualmente, esta cifra 15 veces más alta y dramática que las tasas equivalentes en los países más desarrollados y aun dramáticamente más alta que las tasas de otros países que se ubican en el mismo estadio de desarrollo que nuestro país.

Ahora, en cuanto a estadística por Regiones Geográficas, en junio del 2022, en la Costa, el 32,5% de accidentes ocurrieron en la zona rural, mientras que el 67,5% fueron en zonas urbanas. En el caso de la Sierra, los accidentes en zonas rurales representan un 52,2%, mientras que el

---

<sup>7</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2020). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: Recuperado de: [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an\\_2003\\_09.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_09.pdf)

<sup>8</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2020). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: Recuperado de: [http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an\\_2003\\_09.pdf](http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_09.pdf).

47,8% fueron en zonas urbanas; y en la Selva, el 27,8% se dieron en el área rural, mientras que el 72,2% fueron en zonas urbanas.

Como se puede apreciar las dos principales causas de siniestralidad por accidentes de tránsito son la conducción temeraria (imprudente) y a excesiva velocidad. Pese a ello, no se penalizan estas conductas imprudentes; sin embargo, sí se tipifican otras conductas de menor incidencia, como la conducción en estado de ebriedad, que es la tercera o cuarta causa de accidentes de tránsito. Esto nos parece incoherente, según las estadísticas dadas; pero con ellos no queremos decir, que no deba penalizarse la conducción en estado de ebriedad, lo que consideramos más bien es que, si se penalizan conductas imprudentes como estas, con mayor razón deben penalizarse conductas que con mayor frecuencia incrementan el riesgo de afectar la seguridad pública, la vida o integridad de las personas.

Por lo tanto, es importante, considerar lo afirmado por la Organización Panamericana de la Salud<sup>9</sup> cuando refiere que, la causa principal del crecimiento de la siniestralidad vial es la imprudencia humana de los que están al volante, lo que obliga que las políticas públicas estén orientadas a controlar la imprudencia de los conductores.

Sin embargo, pese que las estadísticas revelan la preocupante realidad en el Perú, aún se pretende seguir controlando estos riesgos no permitidos desde el Derecho Administrativo Sancionador. No obstante, este no ha tenido ningún efecto disuasivo, sino por el contrario como afirma Luis Quispe Candía, Presidente de la ONG Luz Ambar Perú, que en cuanto a las papeletas que se imponen, los mecanismos previstos en el derecho administrativo, la prescripción de la mismas, las cuales, en ciertos casos se ha llegado a la Corte Suprema, conllevando a la nulidad

---

<sup>9</sup> Organización Panamericana de la Salud (2017). La velocidad y los siniestros viales. Recuperado de: [file:///C:/Users/User/Downloads/Hoja-informativa-velocidad-siniestros%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Hoja-informativa-velocidad-siniestros%20(5).pdf).



dicha papeletas, lamentablemente ha conllevado, a un alargue procesal, lo cual ha sido usado por las empresas y los conductores como un mecanismo para burlar multas e infracciones.

Esto es así, pues solo en la ciudad de Lima hay miles de conductores que no pagan sus papeletas, una de las causas es que casi 10 años los conductores de transporte público no fueron fiscalizados por la Policía Nacional sino por inspectores municipales. Sin embargo, a pesar que actualmente solo la Policía de Tránsito puede imponer papeletas que restan puntos y pueden conllevar a la suspensión de la licencia, sin embargo, no ha cambiado la situación de morosidad, más bien ahora los conductores han acogido la modalidad de apelar o impugnar las papeletas con el fin de no pagarlas pues al cabo de cuatro años estas pueden prescribir. Por lo tanto, las sanciones contempladas en el Texto Único Ordenado del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, hoy en día en cuanto a la conducta temeraria y al exceso de velocidad han quedado deslegitimadas.

Ahora, si bien mediante y desde el Ius Puniendi, se sancionan el accionar imprudente del conductor de un vehículo motorizado que causa lesiones o la muerte de una persona por la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito. Si bien esto es correcto, sin embargo, estos tipos penales son de resultado, pues sancionan conductas que hayan producido daños irreparables sobre la vida. No obstante, si lo que se pretende es reducir la tasa de siniestralidad vial, debe sancionarse también, las conductas de mero peligro, es decir debe regularse a la luz de los delitos de peligro.

Por lo tanto, lo que se pretende es penalizar el accionar imprudente, como la excesiva velocidad de los conductores en sí, independientemente de si se cause lesión o muerte a una persona, lo cual en el caso extremo de ocurrir estos resultados, esta situación ya se encuentran penalizados, como es el caso del delito de Lesiones Culposas Graves, previsto en el cuarto párrafo del artículo 124° del código penal e ilícito de Homicidio Culposo Agravado tipificado en el tercer párrafo del artículo 111° del mismo cuerpo normativo. Por ello, lo que se busca es evitar esas

consecuencias de causar lesión o muerte; es decir, adelantarse a una posible afectación de bienes jurídicos primordiales, como también garantizar la protección de la vida, el cuerpo o la salud. En ese sentido, el presente proyecto aportará significativamente a mejorar la comprensión y respeto a la norma vial, a través de la protección de los bienes jurídicos reconocidos en el derecho penal.

Asimismo, si bien el Código Penal (1991) señala en el libro de Faltas contra la seguridad pública, en su artículo 451 inciso 5, el ilícito penal de Conducción a excesiva velocidad. Sin embargo, consideramos que este es un desacierto. Esto es así, pues la conducción a excesiva velocidad incrementa el riesgo (riesgo no permitido) de producirse lesiones sobre bienes jurídicos. Por ello, nos parece incorrecto que solo se considere una falta, cuya sanción más grave es prestación de servicios a la comunidad cuando por la gravedad que acarrea, debe merecer un mayor reproche penal como la privación de la libertad, más aún, siendo la conducción a excesiva velocidad la causa más recurrente de siniestros viales en nuestro país.

Toda esta mala regulación, como también el vacío legal – penal que existe, no solo ha llevado a lamentar la pérdida humana, sino que también los costos más visibles de la accidentalidad de tránsito, evidentemente son el incremento del número de lesionados y fallecidos por estas causas. Esto es así, pues según reporta el Observatorio de Siniestralidad Vial<sup>10</sup> entre enero a noviembre del 2022 ocurrieron 73,194 accidentes viales que generó 46,754 lesionados y la muerte de 2,884 personas lo que significa un incremento del 4.31% respecto al periodo 2019 - 2021. En esta misma línea, según el informe de la Defensoría del Pueblo<sup>11</sup> en los últimos cinco años fallecieron un promedio de 14 000 personas por accidentes de tránsito y ha dejado a más de 272 personas en condición de discapacidad.

---

<sup>10</sup> <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2022/>

<sup>11</sup> Defensoría del Pueblo, (2020). Disponible en: <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-mas-de-14-000-personas-fallecieron-en-accidentes-de-transito-en-ultimos-cinco-anos/>.

Por estas consideraciones, según Rojas<sup>12</sup> responsable del área de accidentes de tránsito del MINSA, asegura que “los accidentes de tránsito se pueden considerar una epidemia silenciosa que no se manifiesta como el resto de enfermedades, pero día a día, deja un gran número de muertos y personas lesionadas”. En consecuencia, los costos en sepelios y tratamiento para lesionados e incapacitados por accidentalidad vial es sumamente oneroso para los directamente relacionados y para el país en general pues representa un dos por ciento del PBI.

Por lo tanto, siendo la conducción temeraria y la excesiva velocidad, las dos principales conductas que generan mayor cantidad de accidentes en el Perú, estos por encima de la conducción en estado de ebriedad. Y si bien estos han sido tratados desde el Derecho Administrativo, sin embargo, dicho control a la fecha ha quedado deslegitimado, pues no ha logrado la finalidad de disuadir y mucho menos reducir los accidentes de tránsito.

Siendo así, ante esta realidad, corresponde al Derecho Penal, ampliar su radio punitivo para sancionar aquellas conductas imprudentes que constituyan la mayor tasa de incidencia de los accidentes de tránsito, como es el caso de la conducción temeraria y a excesiva velocidad. Puesto que, según el Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>13</sup> la principal causa de accidentes de tránsito en el país, justamente es la imprudencia del conductor, lo que representa el 28.5 % del total; quedando como segunda causa la conducción a excesiva velocidad que representa un 27.4 % del total de los accidentes. Por lo tanto, queda legitimada el Derecho penal, para intervenir, y proteger bienes jurídicos, esto mediante la tipificación de la conducta temeraria y a excesiva velocidad.

---

<sup>12</sup> Rojas, Y. (2022) Situación epidemiológica de los lesionados por accidentes de tránsito en el Perú. [https://www.dge.gob.pe/epipublic/uploads/boletin/boletin\\_202212\\_22\\_181950\\_4.pdf](https://www.dge.gob.pe/epipublic/uploads/boletin/boletin_202212_22_181950_4.pdf)

<sup>13</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2021). “Boletín estadístico de siniestralidad vial”. Lima, Perú: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2182705/Boleti%CC%81n%20Estadi%CC%81stico%20Siniestralidad%20Vial%20I%20Semestre%202021.pdf>.

## **Derecho Comparado que tipifica el delito de Conducta Temeraria y a Excesiva Velocidad**

En el caso de **España**. Este delito, está regulado en el artículo 380 del Código Penal Español, formando parte del Título XVII (de los delitos contra la seguridad colectiva) y del Capítulo IV (de los delitos contra la seguridad vial), redactado de la siguiente manera:

*“El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años”.*

En el caso **Del Salvador**: el Artículo. 147-E del Código penal salvadoreño, se tipifica del modo siguiente:

*“El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo”.*

En el caso de **Costa Rica**: el Artículo 254 del Código Penal costarricense se tipifica la Conducción temeraria del siguiente modo:

*“Se impondrá pena de prisión de uno (1) a tres (3) años y la inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo, de uno (1) a cinco (5) años, a quien conduzca en las vías públicas en carreras ilícitas, concursos de velocidad ilegales o piques contra uno o varios vehículos, contra reloj o cualquier otra modalidad”.*

En el caso de **Ecuador**. Para que exista una conducción temeraria, el conductor debe efectuar al menos una de las siguientes conductas:

*“Realizar o participar en competencias de velocidad ilegales; Sobrepasar los límites y rangos descritos en el Art. 191 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial ecuatoriana”.*

### **Análisis - Costo Beneficio**

El presente proyecto de ley no producirá costos económicos adicionales al erario nacional por lo tanto no tendrá efectos en el presupuesto anual del Estado. Pues los delitos propuestos se regularán y procesarán en la misma línea de la ya existente y reconocida en el Título XII de los delitos contra la Seguridad Pública.

### **Impacto de la norma sobre La Legislación Nacional**

La presente Ley, tendrá un impacto positivo en la población, pues por un lado busca recuperar la confianza de la población en los circuitos viales, así también como garantizar la seguridad pública, con esto fortalecer la protección del cuerpo, la vida, salud, la integridad de las personas, como también proteger la propiedad pública y privada.

Asimismo, el presente proyecto de ley, busca que la norma vial y el derecho penal, trabajen en conjunto y sean disuasivos. Así también, desde la finalidad mixta de la pena, se pretenda educar a la población. Todo esto, para garantizar con el mandato supremo de la Constitución, la cual es proteger la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad, siendo el fin supremo de la sociedad y del Estado. Por lo tanto, con esta nueva tipificación, existirá coherencia legislativa, y complementariedad de la misma.

Ahora, por el lado del Ministerio Público, partiendo de la norma procesal, para lograr el éxito de su proceso y con esto lograr una sanción penal ejemplar y disuasiva, y al estar ante un

delito de *peligro abstracto*, para poder acreditar, este peligro (no de resultado) deberá presentar las pruebas que acrediten que el conductor haya quebrantado la velocidad, así como haya conducido de manera temeraria; las mismas que al introducirse de acuerdo a los principios establecidos por la prueba penal, serán consideradas pruebas iuris et de iure; es decir que no admitirán prueba en contrario, que hayan puesto en peligro, la vida, el cuerpo la salud, la integridad, como la seguridad pública. La misma que va de acuerdo a sus funciones establecidas en el Código Procesal Penal, como en la Ley orgánica del Ministerio Público.

Siendo así, queda justificada el levantamiento de las barreras de protección, como el levantamiento de las barreras punitivas, con esto fortaleciendo la protección de bienes jurídicos. Asimismo, la pena concreta, la cual será establecida por el juez, deberá ser proporcional al peligro inminente ocasionado. Por lo tanto, el juzgador deberá recurrir al Test de Proporcionalidad, de esta manera garantizar una pena justa.

**Matriz de consistencia**

**FUNDAMENTOS PARA PENALIZAR LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y A EXCESIVA VELOCIDAD PARA REDUCIR LOS DELITOS**

**IMPRUDENTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Problema	Variables	Dimensiones	Indicadores	Hipótesis (opcional – por la naturaleza de la investigación)	Objetivo general	Objetivos específicos	Metodología	Técnicas e Instrumentos
<p>¿Existen fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito?</p>	<p>Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad</p>	<p>Realidad fáctica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad</p> <p>Situación jurídica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad</p>	<p><b>A.</b> Tasa de siniestralidad</p> <p><b>B.</b> Factores de incidencia en los accidentes de tránsito</p> <p><b>C.</b> Conductas imprudentes por conducción temeraria</p> <p><b>D.</b> Límites de velocidad según zona de desplazamiento</p> <p><b>E.</b> Política criminal en los accidentes de tránsito</p> <p><b>F.</b> Abordaje en el derecho nacional</p> <p><b>G.</b> Reglamentación por las normas de tránsito</p> <p><b>H.</b> Efectividad disuasiva de las normas de tránsito.</p> <p><b>I.</b> Bienes jurídicos que se ponen en riesgo</p> <p><b>J.</b> Costos y viabilidad de su penalización.</p>	<p>Sí, existen fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito.</p>	<p>Establecer cuáles son los fundamentos fácticos y jurídicos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad para reducir los delitos imprudentes por accidentes de tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificar cuáles son las conductas imprudentes y los límites de velocidad según zona de desplazamiento que tipifican como conducción temeraria y a excesiva velocidad, respectivamente.</li> <li>- Analizar las formas de sanción administrativa que impone el reglamento de tránsito a la conducción temeraria y a excesiva velocidad.</li> <li>- Indagar sobre la efectividad disuasiva que las normas de tránsito generan sobre la conducción temeraria y a excesiva velocidad.</li> <li>- Conocer el tratamiento que el derecho comparado está dando a la conducción temeraria y a excesiva velocidad como delitos imprudentes.</li> </ul>	<p><b><u>TIPO DE INVESTIGACIÓN</u></b></p> <p><b>Según aplicabilidad o propósito</b></p> <p>a. Básica</p> <p><b>Según naturaleza o profundidad:</b></p> <p>a. Descriptiva</p> <p>Propositiva</p> <p><b>Según su objeto</b></p> <p>a. Dogmática</p> <p><b><u>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN</u></b></p> <p>La investigación es de corte trasversal con un enfoque metodológico cualitativo y diseño descriptivo:</p> <p style="text-align: center;"><b>O</b>      <b>→</b>      <b>P</b></p> <p><b><u>POBLACIÓN</u></b></p> <p>La población está constituida por libros, artículos, jurisprudencia y normas jurídicas alineados a las variables de estudio.</p>	<p><b><u>TÉCNICAS</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Técnica de análisis de contenido</li> <li>- Técnica de análisis documental</li> <li>- Técnica de estudio de casos</li> <li>- Técnica de observación documental</li> </ul> <p><b><u>INSTRUMENTOS</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Matriz de análisis</li> <li>- Fichas de trabajo</li> </ul>

	<p>R educación de los delitos imprudentes por accidentes de tránsito</p>	<p>Deli tos imprudentes</p>	<p><b>K.</b> Conducta prohibida <b>L.</b> Expansión del derecho penal <b>M.</b> Delitos de peligro abstracto <b>N.</b> Resultado típico</p>				<p><b>MUESTRA</b> La muestra es no probabilística y está constituida por: 8 libros, 10 artículos, 3 sentencias, las normas de tránsito y el código penal.</p>	<p>– Guía de estudio de casos – Guía de observación documental</p>
		<p>Abo rdaje en el Derecho comparado</p>	<p><b>O.</b> Tratamiento jurídico en Europa <b>P.</b> Tratamiento jurídico en Latinoamérica</p>					



### CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
Variable N° 01 Fundamentos para penalizar la conducción temeraria y a excesiva velocidad	Realidad fáctica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>a.</b> Tasa de siniestralidad</li> <li><b>b.</b> Factores de incidencia en los accidentes de tránsito</li> <li><b>c.</b> Conductas imprudentes por conducción temeraria</li> <li><b>d.</b> Límites de velocidad según zona de desplazamiento</li> <li><b>e.</b> Política criminal en los accidentes de tránsito</li> </ul>	Matriz de análisis  Fichas  Guía de observación documental
	Situación jurídica de la conducción temeraria y a excesiva velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>f.</b> Abordaje en el derecho nacional</li> <li><b>g.</b> Reglamentación por las normas de tránsito</li> <li><b>h.</b> Efectividad disuasiva de las normas de tránsito.</li> <li><b>i.</b> Bienes jurídicos que se ponen en riesgo</li> <li><b>j.</b> Costos y viabilidad de su penalización.</li> </ul>	
Variable N° 02 Reducción de los delitos imprudentes por accidentes de tránsito	Delitos imprudentes	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>k.</b> Conducta prohibida</li> <li><b>l.</b> Expansión del derecho penal</li> <li><b>m.</b> Delitos de peligro abstracto</li> <li><b>n.</b> Resultado típico</li> </ul>	
	Abordaje en el Derecho comparado	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>o.</b> Tratamiento jurídico en Europa</li> <li><b>p.</b> Tratamiento jurídico en Latinoamérica</li> </ul>	