



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

EL DOLO EVENTUAL COMO ELEMENTO DELICTIVO EN ACCIDENTES
PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULOS

Línea de investigación:

Procesos Jurídicos y Resolución de Conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Penal

Autor:

Salazar Martínez, Hugo Walter

Asesor:

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge
(ORCID: 0000-0002-7912-9872)

Jurado:

Navas Rondón, Carlos Vicente
Jiménez Herrera, Juan Carlos
Martínez Letona, Pedro Antonio

Lima - Perú

2019



Referencia:

Salazar, H. (2019). *El dolo eventual como elemento delictivo en accidentes provocados por conducción temeraria de vehículos*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio Institucional UNFV. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/5905>



Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

EL DOLO EVENTUAL COMO ELEMENTO DELICTIVO EN ACCIDENTES

PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULOS

Línea de Investigación:

Procesos Jurídicos y Resolución de Conflictos

Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Derecho Penal

Autor:

Salazar Martínez, Hugo Walter

Asesor:

Quevedo Pereyra, Gastón Jorge

(ORCID: 0000-0002-7912-9872)

Jurado:

Navas Rondón, Carlos Vicente

Jiménez Herrera, Juan Carlos

Martínez Letona, Pedro Antonio

Lima - Perú

2019

Índice

Índice.....	ii
Lista de tablas	iv
Lista de figuras.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. Introducción.....	1
1.1. Planteamiento del problema.....	2
1.2. Descripción del problema	12
1.3. Formulación del problema	14
1.4. Antecedentes	15
1.5. Justificación de la investigación	25
1.6. Limitaciones de la investigación.....	28
1.7. Objetivos	28
1.8. Hipótesis.....	29
II. Marco Teórico	30
2.1. Marco conceptual.....	30
III. Método.....	68
3.1. Tipo de investigación	68
3.2. Población y muestra	68
3.3. Operacionalización de variables	70
3.4. Instrumentos.....	71
3.5. Procedimientos.....	71

3.6. Análisis de datos	72
3.7. Consideraciones éticas	90
IV. Resultados.....	91
V. Discusión de resultados	100
VI. Conclusiones.....	102
VII. Recomendaciones	104
VIII. Referencias	105
IX. Anexos.....	113
Anexo A	113
Anexo B	115
Anexo C	116

Lista de tablas

Tabla 1 Denuncias de accidentes de tránsito no fatales, según departamento 2005-2013	4
Tabla 2 Tipos de factores y su porcentaje.....	47
Tabla 3 Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima.....	68
Tabla 4 Muestra que conforma la investigación	69
Tabla 5 Pregunta N°01.....	72
Tabla 6 Pregunta N°02.....	73
Tabla 7 Pregunta N°03.....	74
Tabla 8 Pregunta N°04.....	75
Tabla 9 Pregunta N°05.....	76
Tabla 10 Pregunta N°06.....	77
Tabla 11 Pregunta N°07.....	78
Tabla 12 Pregunta N°08.....	79
Tabla 13 Pregunta N°09.....	80
Tabla 14 Pregunta N°10.....	81
Tabla 15 Pregunta N°11.....	82
Tabla 16 Pregunta N°12.....	83
Tabla 17 Pregunta N°13.....	84
Tabla 18 Pregunta N°14.....	85
Tabla 19 Pregunta N°15.....	86
Tabla 20 Pregunta N°16.....	87
Tabla 21 Pregunta N°17.....	88
Tabla 22 Pregunta N°18.....	89
Tabla 23 Pregunta N°19.....	90

Lista de figuras

Figura1 Diseño aplicado a la investigación	71
Figura2 Grafico circular de la pregunta N°01	72
Figura3 Grafico circular de la pregunta N°02	73
Figura 4 Gráfico circular de la pregunta N°03	74
Figura 5 Gráfico circular de la pregunta N°04	75
Figura 6 Gráfico circular de la pregunta N°05	76
Figura 7 Gráfico circular de la pregunta N°06	77
Figura 8 Gráfico circular de la pregunta N°07	78
Figura 9 Gráfico circular de la pregunta N°08	79
Figura 10 Gráfico circular de la pregunta N°09	80
Figura 11 Gráfico circular de la pregunta N°10	81
Figura 12 Gráfico circular de la pregunta N°11	82
Figura 13 Gráfico circular de la pregunta N°12	83
Figura 14 Gráfico circular de la pregunta N°13	84
Figura 15 Gráfico circular de la pregunta N°14	85
Figura 16 Gráfico circular de la pregunta N°15	86
Figura 17 Gráfico circular de la pregunta N°16	87
Figura 18 Gráfico circular de la pregunta N°17	88
Figura 19 Gráfico circular de la pregunta N°18	89
Figura 20 Gráfico circular de la pregunta N°19	90

Resumen

La frecuencia y gravedad de los accidentes de tránsito en el Perú tienen como factor principal, a la conducción temeraria de vehículos, la mayor parte de ellos de transporte público de pasajeros. Los correteos de vehículos por ganar pasajeros, el exceso de velocidad, la invasión de veredas y cruceos peatonales, constituyen conductas que demuestran un total desprecio por la vida humana, por parte de quienes se saben responsables de la seguridad de las personas. Asimismo, existiendo una conducta consciente de las consecuencias que puede acarrear la conducción temeraria, sin que el autor intente evitarlo, estamos ante el dolo eventual como un elemento delictivo que debe ser considerado en los accidentes.

Palabras clave: Accidentes de tránsito, conducción temeraria, dolo eventual.

Abstract

The frequency and severity of traffic accidents in Peru are mainly due to the reckless driving of vehicles, most of them public passenger transport. The scam of vehicles for gaining passengers, speeding, the invasion of sidewalks and pedestrian cruises, are behaviors that show a total disregard for human life, by those who know responsible for the safety of people. If there is a conscious behavior of the consequences that may lead to reckless driving, without the author trying to avoid it, we are faced with eventual fraud as a criminal element that must be considered in accidents

Keywords: traffic accidents, reckless driving, eventual fraud.

I. Introducción

Los accidentes de tránsito en nuestro país vienen enlutando a miles de hogares desde hace varias décadas, sin que el Estado haya sido capaz de dar una respuesta eficaz.

Si en las carreteras el número de muertos y heridos es elevado por la cantidad de personas que ocupan un ómnibus interprovincial, la cifra crece mucho más en las ciudades por la frecuencia con que los accidentes acontecen.

Tan elevado número de accidentes no puede ser producto del azar o de factores fortuitos, ya que está demostrado que el principal factor productor de accidentes es el factor humano, quedando relegados en orden importancia otros factores como las fallas mecánicas que, en última instancia se deben también al factor humano.

El factor humano se convierte, de ese modo, en el principal protagonista de un conjunto de hechos que se ha convertido en el foco de atención de las autoridades y de la ciudadanía por sus efectos en la seguridad de la vida de las personas, por lo que planteamos la inclusión del dolo eventual para penalizar los resultados de los accidentes de tránsito provocados por la conducción imprudente de vehículos.

Bajo estas consideraciones hemos organizado nuestra investigación de la siguiente forma:

El numeral I, está dedicado al planteamiento del problema, en el que abordamos el problema con su correspondiente descripción y formulación; la justificación e importancia del problema investigado; el planteamiento de los objetivos; sus limitaciones; y los objetivos.

El numeral II, comprende el marco teórico, en el que tratamos los antecedentes y el marco conceptual, comprendiendo este último el concepto de acción, la Política criminal y política penal; los delitos de peligro; la penalización de los delitos de peligro; los accidentes

de tránsito, apuntando a sus causas, la Conducción temeraria de vehículos; y el dolo eventual en accidentes de tránsito.

En el numeral III, describimos la metodología empleada en la investigación, comprendiendo el tipo de investigación; la población y la muestra, las hipótesis, la operacionalización de variables, los instrumentos; el análisis de datos; y las consideraciones éticas.

En el numeral IV, presentamos los resultados de la aplicación de las encuestas a la muestra seleccionada, en tablas figuras, hacemos el análisis e interpretación.

El numeral V, comprende la discusión.

El numeral VI, se procedió con el arribo de las conclusiones

El numeral VII, comprende las recomendaciones.

En los numerales VIII y IX, comprende las referencias y anexos respectivos.

1.1. Planteamiento del problema

Anualmente en el mundo se pierde inútilmente miles de vidas en pistas y carreteras producto de accidentes de tránsito. La Organización Panamericana de la Salud 2004, considero que los traumatismos producto de accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública, al mismo tiempo que afectan el desarrollo, situación que motivó que la Organización Mundial de la Salud (OMS) estableciera el año 2000 el Departamento de Prevención de los Traumatismos y la Violencia (Peden et al., 2004, p. 20).

La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI) (2019) da a conocer que según la Organización Mundial de la Salud -OMS (2018), anualmente se producen un millón trescientas cincuenta mil víctimas fatales producto de accidentes de tránsito en el mundo, afectando a personas de entre 5 a 29 años de edad.

La seguridad vial en nuestro país es un tema que preocupa a los especialistas, autoridades y comunidad en general. A diario, los medios informan de accidentes de tránsito, la mayoría con secuela de muertes y/o heridos graves, provocados en su mayoría por choferes de transporte público de pasajeros.

Casi siempre, la excusa de los responsables es que sus vehículos sufrieron desperfectos mecánicos o culpan a otros choferes de maniobras imprudentes, encontrándose, sin embargo, que los causantes de accidentes cuentan con innumerables papeletas en su haber, la mayor parte de ella graves, a pesar de lo cual continúan circulando, habiéndose dado casos que, incluso, algunos vehículos se desplazaban por rutas no autorizadas y, lo que es peor, no contaban con SOAT al día.

Desde el año 2000 se ha registrado una alarmante cifra de más de 700,000 accidentes, con un saldo de más de 31,000 muertes, principalmente por negligencia o imprudencia de los conductores.

Tenemos, así que las causas imputables a los vehículos contienen un alto grado de factor humano relacionado con la falta de mantenimiento preventivo y el aumento del volumen de vehículos en la ciudad, mientras que las causas imputables a los conductores están relacionadas con la inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas y desafío a las normas.

El Artículo 111 del Código Penal, referido al homicidio culposo, establece una pena privativa de libertad “no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 incisos 4, 6 y 7.

Es común que quienes provocan lesiones o la muerte por conducir vehículos motorizados con imprudencia, abandonen a sus víctimas, dándose a la fuga. En ese caso el Artículo 126, Omisión de socorro y exposición a peligro, señala que: El que omite prestar

socorro a una persona que ha herido o incapacitado, poniendo en peligro su vida o su salud, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de tres años.

Estamos, pues, ante conductas conscientes, temerarias percibidas como de riesgo para los demás, consistentes en la conducción temeraria de un vehículo que, sin estar bajo los efectos del alcohol ni de las drogas, son llevadas a cabo por el agente, teniendo como consecuencia la lesión o muerte de otras personas.

Como ya dijimos, en estos casos, el delito cometido en la forma descrita no constituye un hecho aislado, sino que forma parte de un patrón conductual típico del sujeto en cuestión, porque la casuística ha demostrado que los conductores que ocasionaron la lesión o muerte de otras personas, tienen un record negativo de papeletas, siendo la mayoría por faltas muy graves.

Según estadísticas de la Policía Nacional del Perú, durante el periodo 2005-2013, las denuncias de accidentes de tránsito no fatales, que se presentaron, fueron como sigue:

Tabla 1

Denuncias de accidentes de tránsito no fatales, según departamento 2005-2013

Departamento	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Amazonas	170	116	73	196	133	49	175	425	542
Ancash	1 545	1 173	1 065	1 494	2 168	1 795	2 043	2 177	2 476
Apurímac	210	129	162	402	159	95	146	579	525
Arequipa	3 886	4 042	4 544	5 476	5 160	669	5 481	5 558	6 438
Ayacucho	620	765	828	643	540	1 266	968	854	1 074
Cajamarca	710	1 127	1 782	3 015	3 560	3 122	2 880	3 142	3 029
Callao	2 640	2 992	3 073	3 224	3 083	2 841	2 896	3 528	3 543
Cusco	1 003	1 687	2 108	2 219	1 455	290	432	1 685	4 055
Huancavelica	46	55	14	40	37	63	46	162	86
Huánuco	612	392	414	435	649	476	696	988	1 648
Ica	1 721	1 421	1 411	1 333	1 398	494	1 510	1 542	1 907
Junín	2 523	2 015	1 451	1 797	1 635	2 282	2 042	3 049	3 627
La Libertad	3 873	3 700	4 035	3 732	3 323	3 436	3 430	4 278	4 787
Lambayeque	596	645	438	403	805	1 416	1 999	2 809	3 302
Lima	49 104	51 842	49 852	51 741	52 376	50 030	48 912	52 047	54 408

Loreto	1 305	1 388	1 108	1 056	1 048	1 052	793	445	265
Madre de Dios	187	138	118	82	32	40	59	117	479
Moquegua	557	541	565	539	632	639	740	744	892
Pasco	29	21	87	81	191	172	174	126	90
Piura	1 667	1 450	1 454	1 524	1 512	1 775	1 816	3 178	4 089
Puno	857	1 101	838	761	734	838	845	781	1 154
San Martín	155	266	211	243	422	749	844	1 011	1 281
Tacna	297	148	207	207	1 014	1 164	1 248	1 418	1 608
Tumbes	268	288	295	295	281	315	294	476	483
Ucayali	451	400	1 358	1 358	1 056	1 275	1 130	1 170	1 150
Total	75 012	7 840	76 928	82 366	83 403	81 599	81 599	92 289	102 938

Fuente. Ministerio del Interior - Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones-Dirtepoles - PNP.

Según la misma fuente, las principales causas de los accidentes fatales radican en el exceso de velocidad y la imprudencia del conductor. En ambos casos, se presume una actividad consciente que no mide el peligro para la vida de pasajeros y peatones, es decir, que la persona tuvo que haberse representado que con su acción podía ocasionar lesiones o la muerte de otros y pese a prever el resultado, continuó con su accionar y no hizo nada para evitarlo.

Aquino (2012) informó en el diario El Comercio que “el 30% de los conductores que cometieron un atropello se fugó. De 118 casos registrados durante el 2011, las víctimas fueron abandonadas” (párr. 2).

Además, en el mismo diario se cita los siguientes casos del año 2012: Febrero: Fernando Maggiolo de la Matta (45); Agosto: Weimer Huamán Sánchez (25); Diciembre: Anthony Molina Rubio y su primo Julio Barrueta Molina, ambos de 21 años.

Seguidamente, la misma nota periodística da cuenta también que, hasta el 25 de diciembre de 2011, la policía de tránsito registró 544 accidentes fatales en Lima Metropolitana, de los cuales 394 fueron atropellos. De ese grupo, el 30% de los que iban al volante (118) abandonó al atropellado. El 2010, estos casos llegaron al 24,5% en similar

período. Sin duda, una preocupante situación si se considera que de recibir atención inmediata otro hubiese sido el desenlace para las víctimas (Aquino, 2012).

Otro aspecto relevante según Aquino (2012) refirió que:

Lo constituyen las declaraciones de dos funcionarios públicos: Alejandro Silva, responsable de la Defensoría Municipal para Víctimas de Accidentes de Tránsito y Jaime Vales procurador del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al respecto el primero de los nombrados asegura que, los infractores saben que las penas son leves y que existe una enorme ineficiencia y corrupción en las entidades policiales, fiscales y judiciales, mientras que para el segundo la impunidad se debe a que los magistrados del Ministerio Público y del Poder Judicial tienden a considerar esos casos como un homicidio culposo aquel en que no existe intención de causar la muerte, sin valorar adecuadamente las condiciones en que suceden los hechos. (párr. 4)

Es decir, al referirse a la pena, el procurador Vales señala que en muchos casos de atropello y fuga se podría plantear homicidio doloso, debido a que la persona que conduce ebria o a gran velocidad sabe que puede causar muerte o lesiones graves, pero ello no le importa, agregando que estamos frente a dolo eventual y no culposo ya que hay la intención de causar daño.

En consecuencia, Corigliano (2005) señaló que:

Es un hecho la creciente importancia que los delitos de peligro han alcanzado en el ordenamiento jurídico-penal. Su incorporación al Código Penal responde a la necesidad de protección de ciertos bienes jurídicos más allá de la conducta lesiva de los mismos, ya sea por su relevancia, bien por ser fácilmente susceptibles de lesión mediante una determinada conducta, o debido a que los medios técnicos actualmente

necesarios para la vida social pueden ocasionar, indebidamente utilizados, riesgos intolerables (p. 3).

El delito doloso supone la concurrencia de todos los elementos del tipo objetivo en la realización de un hecho, y que es sancionado con la pena, previstas en la Parte Especial del Código Penal, sobre este aspecto Corigliano (2005) señaló que:

El delito de conducción temeraria, es un delito de peligro común, exige peligro concreto para la vida o integridad de las personas, pero no significa que haya de ponerse en concreto peligro a una pluralidad de personas para que se realice el tipo, basta con el peligro de una sola, considerada no en su individualidad sino en cuanto representante del colectivo de participantes en el tráfico, cuya seguridad se ve menoscabada en cuanto colectivo, por la actuación peligrosa del conductor temerario. (p. 8)

Asimismo, Calderón y Águila (2010) precisaron que:

El dolo eventual, se produce cuando el sujeto no quiere producir un resultado, pero considera que éste es de probable producción. El sujeto no quiere el resultado, pero cuenta con él, asume el riesgo. De acuerdo al profesor español Santiago Mir Puig: Si en el dolo directo de segundo grado el autor representa el delito como consecuencia inevitable, en el dolo eventual (o dolo condicionado) se le aparece como resultado posible (eventual). (p. 261)

De ello, dan cuenta los diarios de Lima, en los siguientes casos, que citamos a modo de ilustración:

Manejar ebrio era una peligrosa costumbre del contador Percy Arturo Moscol Gómez (31), quien el sábado último causó la muerte de dos personas y dejó herida a otra al chocar su auto con un colectivo en la Vía Expresa del Paseo de la República. De

acuerdo con el registro del Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT), Moscol Gómez ha sido sancionado hasta en cinco ocasiones por cometer infracciones de tránsito. En su récord de papeletas figuran faltas graves y muy graves, las mismas que deberían haberle costado hasta la suspensión de su licencia de conducir. Sin embargo, no pasó nada. (Grau, 2011)

Caso Abogado que tenía ocho papeletas:

El abogado Giorgio Albertini Baffigo, de 39 años, acusado de conducir ebrio y causar la muerte de dos mujeres, tenía hasta ocho papeletas de tránsito. Seis de ellas eran muy graves y las otras dos graves. Dos de las sanciones le fueron impuestas por manejar en estado de ebriedad, en 2007 y en 2006. También fue multado por no contar con SOAT y por desobedecer a la Policía. El Poder Judicial ordenó ayer su detención por los delitos de homicidio culposo, desobediencia y resistencia a la autoridad. El lunes sería llevado a un penal. En comunicado, Albertini indicó que lamenta el incidente y que colaborará con la justicia. (Diario Perú21, 2011)

Caso chofer que atropelló a chibolo que tenía 90 papeletas:

Según una entrevista realizada en el Diario el Trome, una de las infracciones es desobedecer las indicaciones del efectivo de la Policía asignado al control del tránsito. Es decir, la cantidad de infracciones de tránsito que tiene en su haber Otoniel Montaña Bendezú es alarmante. En los últimos 10 años, se le impuso 42 que fueron leves, 40 graves y 8 muy graves, según la página web del Servicio de Administración Tributaria de Lima. (El Trome, 2010)

Asimismo, el Diario El Comercio (2012) informo que, el Poder Judicial ordenó el encarcelamiento del chofer Segundo Pedro Silva Guerra (33) quien atropelló a la Alférez de la Policía Nacional del Perú, Jéssica Mercedes Flores Corrales, abriéndole proceso instructivo

por los delitos de Homicidio culposo y Lesiones culposas. La alférez, quien estuvo grave en una clínica local, tenía 8 meses de gestación, fue sometida a un parto prematuro; pero su bebe falleció tras haber permanecido en una incubadora.

Además, el esposo de la oficial en base al dosaje etílico en la comisaría del Rímac, el conductor tenía 1,38 grados de alcohol en la sangre, cuando lo permitido es de 0,5% (El Comercio, 2012).

Seguidamente, el mismo diario, informó que Segundo Pedro Silva Guerra, en julio del 2008 también fue intervenido por manejar con más de 1,01g de alcohol por litro de sangre (El comercio, 2012, párr. 4)

Por otro lado, tenemos el caso chofer de la línea Orión, que ocasiono accidente de tránsito el cual registraba 88 faltas de tránsito, el cual según El Comercio (2012) informo que:

El vehículo de Rosell Ortiz impactó contra un árbol que, al caer, aplastó a un joven que hoy está sumamente grave Rosell Ortiz es el conductor de la coaster de placa UO-6279 que el sábado pasado impactó contra un árbol que posteriormente aplastó al joven de 24 años Samuel Cerón Escobar, quien hoy se debate entre la vida y la muerte. Según testigos, la unidad de transporte público se despistó en la avenida Guzmán Blanco, en el Cercado de Lima, luego de que otra coaster le cerrara el paso en medio de una competencia. Por su parte, Ortiz aseguró que su vehículo sufrió la rotura de frenos. Sin embargo, el récord de papeletas del chofer no habla tan bien de él. Tiene registradas 88 infracciones de tránsito en los últimos diez años: 11 muy graves, 53 graves y 24 leves. (p, 1)

Caso chofer de vehículo de transporte que tenía 30 papeletas atropelló a comerciante, según un reportaje periodístico realizado por Americatv (2016) señalo que:

El chofer de coaster que tiene 30 papeletas atropelló a comerciante en el jirón Lucanas cerca de la Vía Expresa de la avenida Grau. Jhonny Rafael Huaraca Espinza fue capturado por la policía y luego de pasar los exámenes de ley fue trasladado a la fiscalía en presencia de su abogado quien evitó dar su versión del accidente de tránsito. Huaraca trabajaba para la empresa ETRESCOVISSA. Los testigos afirman que el conductor se pasó una luz roja y arrolló a Javier Ramos Trinidad, comerciante que iba en una tricimoto con su amigo Alberto Zevallos. La víctima murió en el acto. Éste trabajaba en un mercado cercano junto a su esposa, tenía 2 hijos.

Al respecto, los autores Ponce et al. (2006) estudiaron los patrones de conducta de los automovilistas particulares y profesionales en el ámbito de tránsito de Lima metropolitana, con una muestra de 740 conductores de Empresas de Transportes Urbano e Interprovincial y de Taxistas, así como también a particulares que manejan sus propios vehículos. La muestra estuvo compuesta por 249 automovilistas particulares; y 491 son conductores de servicio público, entre taxistas 152; microbuseros 228 y choferes interprovinciales 111, respectivamente.

Asimismo, en este estudio los autores Ponce et al. (2006) arribaron a las siguientes conclusiones:

1. Los choferes interprovinciales presentan comparativamente estilos de comportamiento positivos en contextos de tráfico que le permiten conducir bajo una percepción y aceptación del riesgo adecuada; son precavidos, atentos y responsables, con alto nivel de seguridad y controlan adecuadamente su conducta, constituyendo el grupo de choferes que marca la diferencia con las otras modalidades examinadas (particulares, microbuseros y taxistas), que por el contrario presentan una conducta desajustada, peligrosa y de alto riesgo.
2. En la muestra total examinada de choferes

de servicio público y particulares, predomina el estilo de conducta tipo N, aunque a nivel específico, el tipo N es el predominante en automovilistas particulares, taxistas y microbuseros, en tanto que el factor S es el predominante en los choferes interprovinciales. 3. Los choferes que manejan vehículos de propiedad de una Empresa presentan estilos positivos de conducta en contextos de tráfico frente a los que son propietarios o a los que alquilan vehículos; desde el análisis cualitativo se detecta que los choferes que manejan su propio vehículo, así como los que conducen vehículos alquilados, es predominante el tipo N; en tanto que en los choferes que trabajan para Empresas predomina el tipo S. (pp.60-61)

Asimismo, los autores mencionados consideraron precisar en sus conclusiones lo siguiente:

4. A mayor tiempo en la conducción van mejorando gradualmente los estilos de comportamiento en contextos de tráfico; en tal sentido, el tipo N predomina entre los conductores que manejan de 1-5 y de 6-10 años, presentándose un equilibrio entre S y N entre los que manejan entre 11-15, en tanto que el tipo S es predominante en los choferes que manejan de 16-20 y de 21 o más años. 5. La frecuencia de accidentes de tránsito en choferes nos revela estilos de comportamiento negativos e inadecuados en contextos de tráfico que se van agudizando con el tiempo, frente a la ausencia de accidentes de grupos de choferes que se expresa en una adecuada conducción. 6. Existen diferencias significativas en los estilos de comportamiento globales en contextos de tráfico en razón a la variable problemas familiares, entre los choferes que manifiestan tener problemas familiares, respecto de los que no reportan este tipo de problema, a favor de los segundos; el análisis cualitativo sobre el punto pone de manifiesto que en los choferes que manifiestan problemas familiares es predominante

el factor N, observándose un relativo equilibrio entre los tipos S y N en los conductores que no refieren dichos problemas. (Ponce et al., 2006, pp. 61-62)

1.2. Descripción del problema

Desde la invención del automóvil a inicios del siglo XX, el hombre se vio fascinado por la velocidad y, a partir de entonces, la tecnología tuvo un nuevo impulso, dando paso a la industrialización y a la popularización de los vehículos automotores como elemento distintivo no ya de una clase social, sino de factor determinante de la vida en sociedad.

El advenimiento del automóvil dio paso también a la construcción de vías de comunicación mediante la construcción de carreteras que, consecuentemente, dieron paso a la búsqueda de nuevas sensaciones a través de la experimentación de la velocidad.

Conjuntamente al desarrollo de la industria automotriz, fue necesario desarrollar normas legales que regularan la conducción de vehículos, dando origen a una nueva legislación sobre responsabilidad de daños, comprobándose con el correr del tiempo la necesidad de tales normas, ante el cada vez mayor aumento de accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud (2015) precisó que, en los últimos tres años el número de vehículos de motor matriculados en el mundo ha aumentado en un 16%: en 2014 había 67 millones de turismos nuevos circulando por las carreteras del mundo, lo que constituye un máximo histórico. Casi el 50% de esos vehículos se produjeron en países de ingresos medios (p. 10).

Asimismo, la Organización Panamericana de la Salud (2016) señaló que:

Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial. La tasa de mortalidad debida al tránsito

en toda la Región es de 15,9 por 100.000 habitantes, cifra inferior a la tasa mundial de 17,4. Sin embargo, tras este promedio regional se ocultan marcadas diferencias de un país a otro, ya que las tasas nacionales varían mucho, desde una cifra baja (6,0) en el Canadá a una muy alta (29,3) en la República Dominicana. Del total de defunciones ocasionadas por el tránsito en la Región, un 45% correspondió a peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Las defunciones de motociclistas aumentaron en 5% entre el 2010 (15%) y el 2013 (20%), lo que destaca la necesidad de proteger aún más a estos usuarios de las vías de tránsito. (p. 3)

Sobre lo anterior, el comportamiento descrito constituiría dolo eventual, cuya aplicación resulta difícil debido a que debe probarse que la persona se representó el peligro que podía causar y el resultado antes de iniciar la acción.

En ese sentido, resulta emblemático el caso del fotógrafo Ivo Dutra, muerto en un accidente provocado por el conductor de un vehículo de servicio público de la empresa Orión, en el que la fiscal ordenó la detención del agente considerando que existía dolo eventual, al pasarse la luz roja del semáforo y encontrándose en correteo con otra unidad de transporte de pasajeros. Se comprobó, asimismo, que el conductor del vehículo registra 13 sanciones: 4 muy graves, 6 graves y 3 leves.

Sin embargo, este es un hecho aislado, y las alarmantes cifras que mostramos a continuación, nos obligan a preguntarnos si la imprudencia de los conductores que provocan los accidentes de tránsito no debería considerarse como dolo eventual.

Al respecto, Bambarén y Chú (2013) señalaron que:

En el caso peruano, uno de los factores de mayor relevancia para sustentar el incremento de los accidentes es el crecimiento desordenado, inseguro e

indiscriminado del parque automotor (17). El índice de motorización aumentó de 41,92 por 1000 habitantes en 1998 a 70,94 en 2012. Los accidentes y las lesiones fatales muestran una marcada disminución entre 1998 y 2003, luego continúan disminuyendo, pero en forma más lenta hasta el 2011 donde la mortalidad nuevamente comienza a incrementarse. El número de muertos por vehículos en el Perú está por encima de países como México, Colombia, Chile y Argentina que tienen un parque automotor más grande, Chile con 7 por 10 000 vehículos o Argentina con valores de 5. Como explicar que, a pesar de las numerosas regulaciones aprobadas, la accidentabilidad y sus efectos no hayan variado en los últimos años. Una primera aproximación a una explicación es considerar el efecto Peltzman, es decir la reacción frente a una regulación de seguridad aumentando otros comportamientos de riesgo, lo que neutraliza total o parcialmente los beneficios de las regulaciones. (pp.306-308)

1.3. Formulación del problema

1.3.1. *Problema General*

¿Debe considerarse la conducción temeraria como elemento delictivo en forma de dolo eventual cuando dicha conducta provoca accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas?

1.3.2. *Problemas específicos*

¿Reúne la conducción temeraria los elementos necesarios que le hagan merecedora de ser calificada como dolo eventual?

¿Existe un patrón conductual en la mayoría de conductores cuya conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas, que permita suponer razonadamente la existencia de dolo eventual?

1.4. Antecedentes

1.4.1. Antecedentes internacionales

Collantes (2016) en su tesis: El dolo eventual y la imprudencia consciente: criterios delimitadores, en la Universidad Siglo XXI de la Argentina, se propuso delimitar los conceptos del dolo eventual y de la culpa particularmente en el ámbito de homicidios cometidos con motivo de accidentes de tránsito de particular gravedad, donde dicha discusión dogmática se acentúa, procurando establecer criterios de diferenciación eminentemente prácticos.

Al respecto, concluyo que: lo decisivo para determinar la diferencia existente entre dolo eventual e imprudencia consciente es la decisión en contra del bien jurídico protegido. En efecto, quien incluye como posible la realización de un determinado resultado típico, y a pesar de ello no modifica su curso de acción, evidencia que el sujeto se ha decidido conscientemente en contra del bien jurídico protegido y es lo que justifica el plus punitivo con relación a la imprudencia. (Collantes, 2016, p. 138)

Huertas (2011) en el artículo: Dolo eventual en accidentes de tránsito: reflexión sobre el caso colombiano, y arribo a las siguientes conclusiones:

1. Pensar de manera transdisciplinaria los fenómenos jurídicos es un intento por generar un lenguaje común y tener paradigmas de solución más integrales, lo cual reviste suma importancia en la sociedad global contemporánea. Sin embargo, fallos como el aquí analizado permiten observar posiciones jurídicas arbitrarias que obvian cuestiones tan esenciales como los mandatos constitucionales “consenso” y la real deliberación pública.
2. En este escenario, la disertación de Habermas cobra vital importancia porque logra articular y exponer satisfactoriamente cómo se pueden emitir decisiones justas para todos en el Estado Social de Derecho a través del

lenguaje, los consensos, el debate y la traducción de estos en la administración pública. Particularmente desde la legitimidad, pasando por la validez y culminando en la eficacia. 3. Ahora bien, el estudio desarrollado en las páginas anteriores permite observar los riesgos que puede tener una opinión pública burocratizada en la esfera del Derecho penal y, a su vez, la importancia de la ley como límite del Ius puniendi en el Derecho penal, el cual halla su legitimidad y eficacia a partir de los preceptos de una norma básica que cumpla con los procesos dialógicos y deliberativos descritos por Habermas. (pp. 250-251)

Asimismo, Huertas (2011) en sus conclusiones preciso que:

4. De otra parte, se debe indicar que para administrar justicia en casos donde se tenga la hipótesis de imputar o condenar a una persona por un delito a título de dolo eventual, es necesario adoptar un criterio único del dolo, en donde se verifique que en el obrar del individuo se conjugaron tanto el conocimiento de todos los elementos del tipo como la voluntad de realización, porque si existe la mínima duda en torno a esto, por el principio indubio pro reo se debe adecuar la conducta a la modalidad culposa cuando el legislador penal la establezca como tal. 5. Al lado de ello, con decisiones como ésta se quebranta el principio de legalidad porque el juez valora ex post la conducta desplegada por el ciudadano, es decir, no en las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se dieron los hechos (ex ante) sino desde un escritorio donde es muy fácil exigirle a una persona comportarse en el mejor de los sentidos, evaluando con precisión y mucho cálculo teórico la acción humana como si se tratara de una ley física. 6. Finalmente, para terminar este documento se debe mencionar que no se comparte la posición adoptada por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, en su jurisprudencia sobre el caso de Rodolfo Sebastián Sánchez Rincón, pues como se evidenció en este escrito no es una decisión justa para todos, desconoce

derechos y principios constitucionales y termina por moldear un ciudadano abstracto de otra sociedad distinta a la colombiana. (p. 251)

Meza (2017) en su tesis: Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana, en la Universidad de Carabobo, planteó como objetivo Analizar los accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana.

Al respecto concluyo que: Tratar de accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo remite automáticamente a determinar el tipo de agente, forma en que sucedió y principalmente el grado de culpabilidad, lo cual lleva a indicar una actividad valorativa del juez en cuanto al nivel de reprochabilidad que tiene la conducta del agente causante de un daño, estudiando la relación subjetiva, psicológica, entre el autor y el hecho típicamente antijurídico. El grado de culpabilidad llevará a la adecuada y perfecta adecuación de la sanción que deba aplicarse al agente causante del daño, lo cual quedará a la apreciación del juez una vez que el mismo determine el nexo de causa y efecto, basta que el agente haya podido prever el resultado antijurídico para determinar el grado de culpabilidad y por ende de responsabilidad de su conducta antijurídica. (Meza, 2017, p. 70)

Alfaro y Linares (2020) en su tesis: La responsabilidad penal y civil en el homicidio y lesiones culposas resultantes de un accidente de tránsito terrestre, en la Universidad de El Salvador. plantearon como objetivos: Hacer un estudio Histórico Bibliográfico de cómo se han desarrollado los medios de transporte terrestre en la historia humana y investigar de forma clara y precisa los diferentes procesos Penal y Civil a seguir, en los casos de homicidio y lesiones culposas resultantes o producidas por un accidente de Tránsito Terrestre (p. 17).

Seguidamente, concluyeron las autoras:

1. Que los accidentes de tránsito terrestre además de generar responsabilidad penal, genera responsabilidad civil, por daños materiales y por las lesiones u homicidios culposos causados. Ejemplo: gastos médicos. 2. Que las diligencias de investigación que establece la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, no son realizadas en la práctica por el Juez de Tránsito tal como lo establece la Ley, estas son realizadas por la Fiscalía General de La Republica junto con el auxilio de agentes de la Policía Nacional Civil de la División de Tránsito Terrestre. 3. Que en los casos en que se haya llegado a un acuerdo extrajudicial por causa de un accidente de tránsito terrestre no es necesaria la intervención del Agente Fiscal, debido a que las partes involucradas llegan a un acuerdo sin la necesidad de un proceso Judicial. Pero el Instrumento Privado autenticado es necesario presentarlo a la Unidad de Solución Temprana de la Fiscalía General de la República, quienes serán los que deciden si hacen el requerimiento fiscal esto cuando hay fallecidos o lesiones culposas. (Alfaro y Linares, 2020, pp. 164-165)

Pérez (2017) en su artículo: El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino, sostiene que: Una de las cuestiones más debatidas por los expertos en materia penal es la delgada y mínima diferencia entre el dolo eventual y la culpa con representación. Las líneas que precedieron no hicieron otra cosa que analizar esta problemática en una situación fáctica cotidiana: los accidentes automovilísticos (p. 230).

Alcácer (2004) en su artículo: Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria sostiene que:

La reforma operada sobre el delito de conducción temeraria consiste en un cambio de

definición de los términos que establecen la tipicidad de la conducta, cuando en realidad habría sido mejor, tanto desde un punto de vista técnico-jurídico como desde la garantía que incorpora el principio de legalidad, la primera opción citada: modificar la norma, en concreto introduciendo, una modalidad agravada de conducción bajo los efectos del alcohol generadora de un peligro abstracto, la razón fundamental por la que habría sido más razonable configurarlo de ese modo se debe al hecho de que con la actual redacción el legislador se está sirviendo de una presunción iuris et de iure contra reo, en tanto considera existentes y, por tanto, probada los elementos típicos constitutivos del delito de conducción temeraria, lo que no sólo invierte la carga de la prueba, sino que en realidad viene a impedir toda posible argumentación a contrario que pudiera interponer el acusado, lo que a todas luces vulnera el derecho a la presunción de inocencia. La modalidad de presunción iuris tantum no es admisible constitucionalmente ya que, produce una traslación o inversión de la carga de la prueba, de suerte que la destrucción o desvirtuación de tal presunción corresponde al acusado a través del descargo, la modalidad presunción iuris et de iure, tampoco es lícita en el ámbito penal desde la perspectiva constitucional, puesto que prohíbe la prueba en contrario de lo presumido, con los efectos, por un lado, de descargar de la prueba a quien acusa y, por otro, de impedir probar la tesis opuesta a quien se defiende, si es que opta por la posibilidad de probar su inocencia, efectos ambos que vulneran el derecho fundamental a la presunción de inocencia. (p. 21)

Asimismo, el investigador Alcácer (2004) refirió que:

En su aspecto político criminal, la finalidad perseguida por la reforma puede considerarse loable, dados los elevados índices de siniestralidad que la ecuación conducción y alcohol genera. No obstante, como acaba de afirmarse, mucho más discutible es la opción legislativa seguida por el legislador. La escasa preocupación

que muestra por la exigencia de taxatividad en la materia prohibida, al optar por criterios vagos y formales, la confusión sistemática y, en general, dogmática, que crea al confundir los criterios de peligro abstracto y concreto y al ubicar como modalidad del delito de conducción temeraria lo que no es sino una modalidad agravada del delito de conducción bajo influencia de alcohol del 379, el dudoso respeto al principio de proporcionalidad que conlleva equiparar punitivamente la conducción temeraria creadora de un peligro concreto para la vida de las personas (art. 381.1) con la conducción temeraria creadora de un peligro abstracto, su incompatibilidad con el delito recogido en el art. 380, así como, por ende, su más que dudosa constitucionalidad, convierten dicho precepto en un adefesio jurídico. (pp. 21-22)

1.4.2. Antecedentes nacionales

Núñez (2017) en su tesis Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado ebriedad en Lima Sur 2016, para obtener el Título de Abogado, en la Universidad Autónoma del Perú, planteó como objetivo Determinar los factores inciden en la frecuente comisión del delito de Conducción en Estado de Ebriedad En Lima Sur 2016 (p. 17).

Al respecto, el presente autor concluyo que:

Existe un crecimiento horizontal y desordenado de la red vial, que las fiscalías de tránsito y seguridad vial y los juzgados de tránsito y seguridad vial deben sensibilizar y llegar de una manera más adecuada a la sociedad con un mensaje que realmente gane el entendimiento de los usuarios viales velar por estos y de la misma manera supervisar que no se vean afectados los intereses del estado mismo considero la población no está capacitada para conocimiento de este delito, trabajar en campañas en colegios para reforzar lo importante sobre prevenir la conducción en estado de

ebriedad. El resultado, según el estudio y análisis e la presente Tesis, se concluye que la escasez de vías rápidas y amplias, la poca señalización existente, las numerosas reglas tanto municipales como regionales que vuelven un poco difuso el entendimiento de los mismos, el diverso y arcaico parque automotor que concentra el transporte interprovincial, urbano, mototaxis, camiones y taxis, el tener conocimiento de cada paso permitiría tener conocimiento de cada paso que se da en el desarrollo de las obras a favor el mismo. (Núñez, 2017, pp. 60-61)

Caso (2020) en su tesis: El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, para optar el Grado Académico de Maestra en Derecho Penal, en la Universidad Nacional Federico Villarreal, propuso como objetivo Determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.

Al respecto el autor concluyo que:

Mediante la fuente documental y análisis de la doctrina se ha determinado que el dolo eventual implica que el agente conozca la ilicitud de su comportamiento, se represente y acepte el evento dañoso, sin hacer nada para evitarlo, incrementando el peligro o riesgo existente. Por ello, si podríamos aplicar el dolo eventual en los delitos de tránsito terrestre en Lima Metropolitana y para ello se tendría inicialmente que analizar los indicadores fácticos que contribuyen antes, durante y después del evento dañoso, los cuales serían de conducta (exceso de velocidad, cruzar la luz en semáforo rojo, reincidencia en la infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, desobediencia a la autoridad, invasión del carril contrario, manejar vehículo estando cansado, entre otras) y de circunstancia (visualización de peatones cruzando la vía, vehículo con fallas mecánicas, condición climatológica, estado de la vía, entre otros), lo cual

implicaría que se aplique una pena mayor que un delito culposo. En la jurisprudencia internacional se han presentado casos de homicidios ocasionados por conducción en estado de ebriedad, quedando establecido que el conductor ha actuado con dolo eventual, debido a los factores que contribuyeron al ilícito penal, como son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro y el desprecio por la vida, sumado a ello los indicadores de conducta y circunstancia. Respecto a los accidentes de tránsito por inobservancia a las reglas técnicas de tránsito, se tiene el caso del conductor del vehículo de transporte público Weimer Huamán Sánchez, sentenciado como autor del delito Contra La Vida El Cuerpo y La Salud Homicidio Simple por Dolo Eventual en agravio de Ivo Johao Dutra Camargo, por infringir el Reglamento Nacional del Tránsito, incrementando el riesgo permitido, representado y aceptando el evento dañoso, actuando con desprecio por la vida e integridad física de los usuarios de la vía. (Caso, 2020, p. 99)

Idrogo y Rimarachin (2018) en su tesis: La necesidad de tipificar el delito de lesiones culposas con muerte subsecuente en el Código Penal peruano, para optar el Título Profesional de Abogado en la Universidad Señor de Sipán, plantearon como objetivo Determinar la necesidad de incorporar la tipificación del delito de lesiones culposas con muerte subsecuente en el actual Código Penal peruano.

Al respecto, el autor concluyo que:

La necesidad de incorporar la tipificación del delito de lesiones culposas con muerte subsecuente obedecen a fundamento político criminales, los cuales tienen como base de sustento el informe elaborado por el Comité Estadístico Interinstitucional de Criminalidad, presentado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), donde se muestra que entre los años 2013 y 2014, la cifra de muertes producidas por

lesiones culposas en el Perú ascendió a 499; siendo las provincias de la Libertad (Viro y Ascope) con mayor número de muertes producidas por este tipo de lesiones, donde en el año 2014, el total de víctimas mortales por este tipo de conductas ascendió a 2798, siendo los accidentes de tránsito es el principal factor. (Idrogo y Rimarachin, 2018, p. 94)

Meza (2018) en su tesis: Dolo eventual y la imprudencia consciente: su tratamiento en la legislación penal peruana, para optar el Título Profesional de Abogado en la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión, formuló como objetivo Establecer una clara delimitación conceptual entre dolo eventual e imprudencia consciente, que pueda servir de base para una clara tipificación penal de los mismos.

El presente autor, al respecto concluyo que:

En nuestra legislación penal peruana, el Código Penal admite dos formas de culpabilidad, El Dolo e imprudencia consciente, que en la doctrina respecto a su conceptualización, han sido exageradas, por cuanto muchas de ellas no se reflejan en la realidad, debido a ello al momento de realizar una interpretación y calificar el hecho punible, el legislador realiza una interpretación muchas veces antojadiza que no se ajusta el hecho materia de Litis, razón por la cual resulta de mucha importancia conceptualizar normativamente en el Código Penal respecto a estas dos instituciones que son de vital importancia al momento de calificar el hecho punible. Por una parte, el dolo admite dos elementos, uno volitivo y otro cognitivo o intelectual. Para su configuración presupuesta. Es por ello que el dolo supone que el agente se representa un resultado dañoso, de posible y no necesaria originación y no directamente querido, a pesar de lo cual se acepta, también conscientemente, porque no se renuncia a la ejecución de los actos pensados. Lo que significa que, en todo caso, es exigible en el

autor la consciencia o conocimiento del riesgo elevado de producción del resultado que su acción contiene. Por otro lado, la imprudencia, admite dos clases que son la imprudencia consciente e inconsciente, las cuales se medirán por el deber de cuidado que debió de prever el agente al momento del hecho punible. (Meza, 2018, pp. 123-124)

Lazarte (2020) en su tesis: Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque Enero-Julio del 2019, para optar el Título Profesional de Abogado en la Universidad Señor de Sipán, planteó como objetivo Identificar los elementos o factores que influyen en el Nivel de incremento de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque enero-julio del 2019.

Al respecto, el autor concluyo que:

Que los elementos que influyen en el delito de conducción vehicular en estado etílico, en el distrito de Lambayeque, desde enero a julio del 2019, son los elementos sociales y elementos jurídicos. Los elementos sociales que influyen en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, una de las principales problemáticas para la comisión de los delitos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque, desde enero a julio del 2019, son el factor educativo, porque falta una buena educación vial, dirigida a los conductores vehiculares para que conozca las normas de prohibición de conducir en estado de ebriedad. El elemento social, porque es a través del entorno social que se manifiesta, si no se sancionan a los choferes que maneja en estado etílico esto servirá de ejemplo para que otros choferes manejen en estado etílico y en el elemento personal, es la falta de sensibilización de los choferes de unidades móviles de tomar una actitud responsable de cuando tomen alcohol, no manejen sus unidades móviles.

Los elementos jurídico que influyen en el delito de conducción vehicular en estado etílico, en distrito de Lambayeque, desde enero a julio del 2019, son el elemento jurídico legal, porque los choferes a pesar de conocer el reglamento general de tránsito y legal que impiden el manejo de unidades móviles en estado etílico, vulneran estas normas y en el elemento conocimiento de las normas jurídicas, porque en la actualidad hay un elevado número de choferes que no saben las actuales modificaciones legales al delito de manejo de unidades móviles en estado etílico. (Lazarte, 2020, p. 47)

Asimismo, Lazarte (2020) preciso que:

No existe un diseño de Política Criminal en lo que se refiere a la prevención, reducción o represión del delito de Homicidio Culposo por Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad y del delito de Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad, existiendo sólo proyectos pilotos de seguridad ciudadana que no son asumidos Interinstitucionalmente. La Jurisprudencia Nacional es uniforme en la calificación de la conducta de privar la vida de una persona por conducción vehicular en estado de ebriedad, la cual se subsume en el tipo penal de homicidio culposo, sin embargo, para otros casos concretos se intenta la posibilidad de penalizar por Homicidio Doloso-Dolo Eventual (caso Utopía). (pp. 47-48)

1.5. Justificación de la investigación

La vida humana es un bien jurídico de tanta importancia que ha merecido garantía y protección constitucional, junto a la cual se encuentra el derecho a gozar de buena salud.

Sin embargo, los adelantos científicos y tecnológicos, cuyos beneficios han permitido acrecentar la esperanza de vida, han traído también consecuencias negativas, como el incremento excesivo del parque automotor que, a su vez, ha generado una gran informalidad

en el transporte. Esto último, va unido a una cultura subdesarrollada en el aspecto cívico, cuyo rasgo principal es la transgresión de normas.

Por otro lado, como consecuencia de la crisis económica que afectó a nuestro país en la década del 90, se produjo un alto índice de desocupación y, con ello, de informalidad expresada en diversas ramas de las actividades productivas, comerciales y de servicios.

Con relación al presente tema de investigación, por ejemplo, se dio el caso de los llamados buses camión que motivó, incluso, la intervención del Tribunal Constitucional. Asimismo, se incrementó significativamente el transporte informal, especialmente interprovincial, cuyas consecuencias no fueron únicamente la evasión tributaria, sino también el alarmante incremento de accidentes de tránsito seguidos de muertes. Ante tal situación, el Estado no supo reaccionar ni adecuada ni oportunamente, al extremo que el programa Tolerancia Cero, fracasó rotundamente.

A nivel urbano, la siniestralidad adquiere características particulares, por la saturación del parque automotor que excede la capacidad vial de las grandes ciudades y por la casi absoluta falta de respeto no sólo a las normas sino a la propia vida de los semejantes que demuestran muchos conductores, escenario este en el que las municipalidades y la Policía Nacional del Perú han perdido autoridad.

Podríamos afirmar, sin temor a equivocarnos, que el transporte público urbano se encuentra en crisis y que se ha convertido en inmanejable. Como ya dijimos, se ha producido una pérdida de autoridad y el ejercicio de ésta es cuestionado por los transportistas con marchas y movilizaciones como también con acciones judiciales.

En ese caos, generado por los transportistas y admitido por la pasividad de las autoridades, nos ha colocado en una ciudad insegura no sólo por efecto de la delincuencia organizada, sino también por la excesiva cantidad de accidentes de tránsito seguidos de

muerter y heridos. Ni semáforos ni semáforos inteligentes, papeletas ni SOAT han logrado modificar significativamente la situación descrita.

En efecto, cuando los transportistas se apoderan de las calles, el peligro es latente y se da el caso que, ante la negativa por parte de los transportistas de manejar a la defensiva, el peatón ha optado por caminar a la defensiva. Actualmente, es común ver en las pistas de las principales avenidas, avisos que previenen a los peatones con la sentencia “De cada 5 muertos en accidentes de tránsito, 4 son peatones”. Y seguramente es verdad, pero es que también eran peatones las personas que esperaban su movilidad en un paradero, o en la puerta de una posta médica, como también lo eran las personas víctimas fatales de accidentes mencionadas en este proyecto y que fueron embestidas por choferes irresponsables para quienes la vida humana no vales nada cuando de ganar pasajeros se trata.

En los casos fatales, las excusas frecuentes son casi invariablemente que otro vehículo “cerró” al carro causante del accidente o que a éste se le vaciaron los frenos. Sin embargo, las versiones de testigos y las evidencias de las cámaras de seguridad traen por tierra tales argumentos.

En resumen, la causa principal de accidentes de tránsito en las ciudades es la temeridad con que se comportan los conductores y su casi absoluto desprecio por la vida humana, a tal punto que no dudan en huir de la escena del accidente, abandonando a sus eventuales víctimas.

Tal temeridad, a nuestro concepto, forma parte de un patrón conductual, caracterizada por una conducta transgresora de las normas de tránsito, manifestada de manera racional y consciente, con pleno conocimiento de las posibles consecuencias que puede acarrear dicha conducta.

En ese entendido, la conducta racional y consciente de la posibilidad de daños a la integridad física y a la vida de las personas por un acto arbitrario, practicado a diario, merece desde nuestro punto de vista ser tomada como elemento delictivo en forma de dolo eventual.

1.6. Limitaciones de la investigación

Desde el punto de vista geográfico, el proyecto tiene alcance nacional, ya que su objetivo es investigar un tema que atañe a toda la población del país.

En cuanto a las limitaciones, estas han sido mínimas en lo que respecta a la ejecución del trabajo, ya que hemos dispuesto de toda la información y recursos tecnológicos necesarios. Con relación a la generalización de los resultados, estos se limitan al grupo poblacional estudiado.

1.7. Objetivos

1.7.1. *Objetivo General*

Demostrar que la conducción temeraria constituye elemento delictivo en forma de dolo eventual cuando dicha conducta provoca accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.

1.7.2. *Objetivos Específicos*

Identificar y describir los elementos constituyentes de la conducción temeraria que la hacen merecedora de ser calificada como dolo eventual.

Demostrar que existe un patrón conductual en la mayoría de conductores cuya conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.

1.8. Hipótesis

1.8.1. *Hipótesis general*

La conducción temeraria constituye elemento delictivo en forma de dolo eventual en la producción de accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.

1.8.2. *Hipótesis específicas*

La conducción temeraria reúne los elementos necesarios que le hacen merecedora de ser calificada como dolo eventual.

Existe un patrón conductual, en la mayoría de conductores cuya conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas, que permite suponer razonadamente la existencia de dolo eventual.

II. Marco Teórico

2.1. Marco conceptual

2.1.1 *El concepto de acción*

Dice Roxin (1997) que “toda conducta punible supone una acción que cumple otros eventuales presupuestos de punibilidad, definiendo la acción como una conducta humana significativa en el mundo exterior, que es dominada o al menos dominable por la voluntad” (pp. 193-194).

En consecuencia, no basta, sin embargo, que la acción se ajuste al concepto anterior, puesto que para que sea punible, deber ser, además, típica, es decir, estar contenida en el Código Penal, así como debe ser antijurídica o prohibida por la ley y no estar justificada, y, finalmente, debe ser reprochable, o sea, culpable. La acción debe ser ponderada en cuanto a su perjuicio y beneficio social, de modo que la conducta antijurídica sea evaluada por su dañosidad.

Seguidamente, Roxin (1968) citado en Bunster (2003) señaló que, todo lo que puede atribuirse a un ser humano como persona, vale decir, como centro anímico-espiritual de acción, sea que voluntariamente lo haya hecho o dejado de hacer, sea que, a lo menos, lo hubiera debido hacer o dejar de hacer.

En este aspecto, Bunster (2003) indico que:

La acción ha quedado ya caracterizada como un producto de la conciencia y la voluntad, producto gestado, con proyección hacia el exterior, en el centro anímico espiritual de un ser humano. Si al requerir, además, la connotación de una ‘manifestación de la personalidad’ se quiere imprimir a la acción una inflexión normativa, veamos en qué puede ella consistir, y, en seguida, si no había ya en el

concepto propuesto de acción suficiente normatividad como para no beneficiarse de la que pudiera aportarle la manifestación de la personalidad. (p. 14).

Ferrajoli (1995) por su parte considero que, “ningún daño, por grave que sea, puede estimarse penalmente relevante sino como efecto de una acción” (p. 480).

Para el Sistema causalista, la acción es un fenómeno causal natural que trae como consecuencia un resultado que puede consistir en un delito. En consecuencia, los delitos como presupuesto de la pena, no pueden consistir en actitudes o estados de ánimo interiores, y ni siquiera genéricamente en hechos, sino que, deben concretarse en acciones humanas materiales, físicas o externas, es decir, empíricamente observables describibles exactamente, en cuanto tales, por la ley penal.

El Finalismo Welzel, sostiene que la acción tiene siempre una determinada finalidad de actuar conscientemente en función de un resultado propuesto voluntariamente (Peña y Almanza, 2010, p. 3).

El Funcionalismo Roxin, desvincula la acción del sistema jurídico penal como realidad ontológica previa, despojándola de su capacidad para sustentar satisfactoriamente la culpa y la omisión.

Berdugo (1996) concibe a la conducta imprudente o culposa como:

La acción peligrosa emprendida sin ánimo de lesionar el bien jurídico, pero que por falta de aplicación del cuidado o diligencia debida causa su efectiva lesión. No nos encontramos aquí con la actitud rebelde del sujeto frente a la norma que protege los bienes jurídicos y que prohíbe matar, lesionar o dañar a otro; no es ahí donde se encuentra el desvalor de acción de estos delitos, sino en el incumplimiento por parte de aquél de la exhortación al actuar cuidadoso, que es principio general del ordenamiento encargado de prohibir la innecesaria puesta en peligro de los bienes

jurídicos ajenos; desvalor que por lo demás, es menor que el de las conductas dolosas. (p. 169)

Por su parte, según una ejecutoria suprema recaído en el expediente 6095-97, del 7 enero de 1998, preciso lo siguiente:

Lo esencial del tipo de lo injusto del delito imprudente no es la simple causación de un resultado, sino la forma en que se realiza la acción; o sea, para saber quién debe responder del resultado producido, no basta con establecer la simple conexión causal, sino que es preciso, además, saber quién actuaba diligentemente y quién no; entonces la observancia del deber objetivo de cuidado, la diligencia debida, constituyen, por tanto, el punto de referencia obligado. Jurisprudencia. (Diálogo con la Jurisprudencia 2000, pp. 225-227)

Sobre este aspecto, Anticono (2008) preciso que:

La agresión propia de un delito contra las personas no requiere que la acción u omisión lesiva se produzca mediante actuación directa sobre la víctima, sino que es perfectamente posible que la acción u omisión que crea la situación de riesgo o peligro para el bien jurídico protegido se produzca a través de otra persona u objeto. En consecuencia, un resultado sólo puede ser imputable si, y sólo si, además de la relación de causalidad existe una relación de riesgo. De allí que el juicio sobre la realización del riesgo en el resultado ha de realizarse ex post, valorando los hechos y sus circunstancias que permitan decidir si la acción es no imputable al supuesto actor. (p. 6)

2.1.2 Política criminal y política penal

La evolución de la política criminal, según Hans-Heinrich (1981) citado en Raigosa (1993) refirió que, se ha dado en tres etapas:

1era etapa los 25 años anteriores a la Primera Guerra Mundial.- Se da el gran viraje desde la teoría clásica del derecho penal de un Feuerbach, Joseph de Maistre, Pellegrino Rossi y Carrara, a la nueva ideología determinada por las ciencias naturales, que acostumbramos incluir, colectivamente, bajo el concepto de positivismo. La política criminal promueve la condena condicional; se rechaza parcialmente la pena privativa de libertad; se inicia la lucha contra la criminalidad de categorías especiales de autores; se produce la separación del derecho penal de los jóvenes del de los adultos, pero se elevó la mayoría de edad penal, exigiéndose madurez mental y moral, la adopción de medidas como instrucción vigilada o educación, tribunales especiales, etc. (p. 73)

Seguidamente, 2da la etapa de entreguerras.- En donde se abordan nuevos temas tales como la preparación del derecho penal de gentes, que tenía atrás la preocupación por la paz mundial y en la cual se ubican destacadamente los temas de guerra de agresión y su preparación, crímenes de guerra y crímenes contra la humanidad, terrorismo y la creación de un tribunal penal internacional; la salvaguardia del estado de derecho de la administración penal de justicia, y sobre todo del cumplimiento de la pena: el derecho penal es un arma de dos filos porque representa un mal para el inculpado pero también para la sociedad, lo que convierte el principio de legalidad en un derecho fundamental básico, reglamentándose el cumplimiento de las penas.(p. 73)

Además, Hans-Heinrich (1981) citado en Raigosa (1993) considero como la última de las etapas:

3era etapa desde el fin de la guerra.- Se producen importantes desarrollos en la política criminal, como la creación de un tribunal penal internacional, la precisión del concepto crímenes contra la humanidad, así como la consideración del genocidio y la

tortura: la elaboración de un International Criminal Code; la exigencia de sustituir la pena privativa de libertad por otras sanciones, descriminalización de los delitos contra la moralidad, limitación de la punibilidad por posesión de drogas para consumo propio, investigación de la personalidad previamente a la determinación de la pena, derogación de penas infamantes, fomento de la asistencia al liberado, indemnización de las víctimas de los delitos por el Estado; la salvaguarda de los derechos humanos en el proceso penal prestará atención a la protección del inculcado en las actuaciones preliminares, garantizar los derechos de defensa, limitar la detención, subrayar que el principio de culpabilidad es presupuesto de la punibilidad para hechos culposos, y que el punto más importante del principio de legalidad es el principio de certeza de delitos y penas, en fin, que la nueva política criminal fuera humana, salvaguardando la dignidad del hombre y garantizando sus derechos fundamentales. (p.74)

Seguidamente, con el transcurrir de los años según Raigosa (1993) se tuvo la siguiente influencia:

Entre 1920 y 1960, se produce la influencia del Positivismo, etapa en la cual se introduce la condena condicional y la libertad condicional; el catálogo de penas se reduce prácticamente a la de prisión, de reclusión, de multa y de inhabilitación; ante la reincidencia, se agrava sensiblemente la pena; también hay apertura, incipiente, a las medidas de seguridad; la medida justa de la pena la determina la peligrosidad del autor y no la gravedad del hecho o culpabilidad; la finalidad de la pena es, ante todo, segregar a los delincuentes de la sociedad; los presupuestos de la responsabilidad penal -las características del hecho punible que definen las condiciones para la aplicación de una pena- se mantuvieron inalterables. (p. 75)

Asimismo, el mismo autor refirió que, la tercera etapa latinoamericana, a partir de 1960, se caracteriza porque se produce un cambio de las consecuencias del hecho punible hacia la adecuación típica, la antijuridicidad y la culpabilidad, destacando en la reforma el mantenimiento de la tendencia hacia la prevención especial ilimitada, privilegiándose la peligrosidad del autor; se acepta como problema del derecho penal y no sólo del ámbito jurídico-administrativo el fin de la pena, y su consecuencia: la regulación de normas mínimas para alcanzar el fin resocializador; de la integración como finalidad de la pena privativa de libertad se llega a la unificación de esta; se introduce el sistema de los días-multa; permanece la pena de inhabilitación: "manifestación de supervivencia de las penas infamantes cuyo objeto era la exclusión del condenado del núcleo social; introducción de un sistema más orgánico de medidas de seguridad. (Raigosa, 1993, p. 76)

Desde el punto de vista epistemológico, a través de la historia del Derecho Penal, se ha dado un recorrido conceptual, pasando por el poder, la política, el Estado, llegándose a establecer una vinculación entre Poder-Política-Estado. En esta relación, el poder adquiere carácter de coacción o de uso de la fuerza, aunque como *extrema ratio* en un Estado Democrático de Derecho (Rivera, 2005, p. 18).

Es a partir de la citada vinculación que se desarrolla la Política Criminal, entendida por Franz von Liszt como: el contenido sistemático de principios garantizados por la investigación científica de las causas del delito y de la eficacia de la pena según los cuales el Estado ha de emprender la lucha contra el crimen, por medio de la pena y de sus institutos penales (Bergalli, 2018, p. 84).

Además, según Bergalli et al. (2018) refirieron que, esta proposición es criticada por Jiménez de Asúa quien afirma que la Política criminal se encuentra corriendo entre dos

formas estáticas del Derecho penal: la filosofía y la legislación vigente contraponiendo a dicha idea la Política social cuya misión sería la de prevenir la comisión de delitos, de donde la Política criminal sólo tendría sentido y lugar ante la comisión del delito (p. 84-85).

Más adelante, a finales del Positivismo, la cuestión criminal se encaminó hacia cuatro direcciones político-científicas:

- a. La Criminología: Inicialmente concebida como ciencia que buscaba descubrir las causas de la criminalidad., b. El Derecho Penal: Definido en su momento como conjunto de normas jurídicas que buscaba luchar contra la criminalidad. c. La Penología: Disciplina que, utilizando herramientas médico-biológicas y psiquiátrico-pedagógicas, debía alcanzar la corrección (fundamentalmente penitenciaria) de los infractores., d. La Política criminal: En ese entonces conceptualizada como un nexo entre las tres anteriores direcciones; que permite la producción de normas jurídicas que combatan la criminalidad. (Bergalli et al., 2018, p. 88)

Más recientemente, se plantea la cuestión de si debe denominarse Política “criminal” o Política “penal”. Según Zaffaroni, de la Política criminal pueden deslindarse dos significados:

- a) como «disciplina de observación» que determina cuáles son los objetivos de los sistemas penales y en qué medida son alcanzados en la realidad; b) como el «arte de legislar o aplicar la ley» con el fin de obtener los mejores resultados en la lucha contra el delito no es más que un capítulo de la política general del Estado. (Rivera, 2005, p. 130)

Es decir, se afirma que la Política criminal no se opone al Derecho penal, y que este la materializa, agregando que la política penal no sería más que el aspecto más importante de la política criminal.

En consecuencia, se define la Política penal, como refiere Zaffaroni (1987) citado en Bergalli et al. (2018) es la ciencia o arte de seleccionar los bienes jurídicos que deben tutelarse jurídico-penalmente y los métodos para efectivizar dicha tutela, lo que ineludiblemente implica el sometimiento a crítica de las valoraciones ya hechas y de los métodos ya elegidos (p. 96).

Al respecto, Bacigalupo (1993) afirmó que:

Los postulados de la política criminal sirven de criterios de decisión respecto de los sistemas dogmáticos para la aplicación del derecho penal. Los problemas teóricos implicados en la nueva delimitación de lo jurídico no han sido todavía agotados ni mucho menos. De todos modos, es posible afirmar que los puntos de vista político-criminales impregnan fuertemente la construcción del sistema de conceptos de la dogmática penal y que, por lo tanto, cada programa de política criminal tiene su sistema dogmático que funciona como instrumento adecuado para su realización. (p. 24)

En cambio, Silva (1997) señaló que, la Política criminal puede adoptar diversas orientaciones. La opción por una u otra política criminal no puede ser una decisión dotada de validez científica, ni siquiera en el sentido «débil» en que cabe utilizar este concepto en el ámbito de la teoría jurídica. Dicha opción es una elección política (p. 33).

2.1.3 Delitos de peligro

Según el resultado, el Derecho Penal clasifica los delitos en dos tipos:

De lesión. Detrimiento que se causa a una persona natural en su integridad corporal, su salud física o incluso su salud mental Código Penal Art. 150 - Delito de Lesión (Machicado, 2009).

De peligro. Aquel para cuya configuración no se requiere la producción de un daño, siendo suficiente con que se haga correr un riesgo genérico o concreto al bien jurídico protegido por la norma. Por ejemplo: exposición y abandono de persona Código Penal Art. 179. Por peligro se comprende una situación de riesgo de un mal, daño o perjuicio (Machicado, 2009).

Según Aguilar (2016) preciso que, “los delitos de peligro suponen un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión, en aquellos ámbitos en los que la experiencia ha permitido tipificar, suficientemente, los límites de la norma de cuidado” (p. 13).

A la vez, los delitos de peligro, han dado origen a tres grupos de teorías:

La teoría subjetiva. El peligro adopta una posición hipotética o de abstracción, no como hecho o entidad concreta. Niega la posibilidad o probabilidad del peligro considerado objetivamente en la realidad de los fenómenos ya que el peligro en relación con los delitos, está referido a una impresión subjetiva de temor, a una representación mental, a una simple inducción del sujeto.

La teoría objetiva. Considera al peligro como perteneciente a la realidad, constituido por un hecho que contiene las condiciones incompletamente determinadas de un resultado dañoso. No se admite la inexistencia del peligro por la no manifestación del hecho temido, ya que son condiciones ulteriores in concreto las que impiden el advenimiento del fenómeno, pero que no invalidan la existencia del peligro. (Canales, 1993)

Según esta teoría, el merecimiento de pena se centra en que el sujeto pone en peligro un bien jurídico.

Al respecto, la tentativa se castiga entonces por la probabilidad de la lesión. De acuerdo a ello, no se castigan los actos preparatorios porque aún no se pone en peligro el bien jurídico. La consumación del delito se castiga con una mayor sanción que la tentativa por el grado de afectación al bien jurídico. Bajo el mismo criterio, no se castiga el delito imposible porque los actos del sujeto no resultan objetivamente peligrosos para el bien jurídico (Salas, 2007, p. 3).

Asimismo, sobre la tercera teoría Canales (1993) refirió que:

La teoría mixta. Afirma que el peligro como posibilidad de daño es una situación objetiva; pero esa posibilidad, aunque tenga existencia objetiva, no se revela por sí misma, puesto que ha de ser reconocida, esto es, juzgada. Es preciso un juicio de valuación, un cálculo: el juicio de peligro, que es el resultado de un raciocinio silogístico, en que la premisa menor es el convencimiento de la presencia de determinadas circunstancias y la premisa mayor está constituida por las lecciones de experiencia respecto a circunstancias análogas.

La doctrina no se pone de acuerdo respecto a la posibilidad o probabilidad del riesgo que amenaza al bien o interés jurídicamente protegido. Con relación a ello, existen dos corrientes:

La que admite sólo la posibilidad. Representada por Finger, Rocco, Massari y Cuello Calón, considera que el peligro no es la posibilidad próxima del daño, la probabilidad mayor o menor (peligro próximo), sino la posibilidad de daño *in genere*, pequeña o elevada, mayor o menor, próxima o remota (peligro próximo o remoto). Adopta como premisa que la posibilidad del daño, cualquiera que sea su grado, es necesaria y suficiente para el concepto de peligro. (Rojas et al., 2015, p. 1)

La que exige la probabilidad (o vehemente posibilidad). La que postulan Merkel, Maggiore, y Carnelutti, usa los calificativos de notable posibilidad, posibilidad inmediata (probabilidad) probabilidad cognitiva de la producción de un determinado acontecimiento dañoso (Rojas et al., 2015, p. 1).

El riesgo, por otro lado, puede amenazar de distinta manera al bien jurídico, así como también es variable el número de los titulares de éste. En función de ello, estos delitos según Rojas et al. (2015) se clasifican en:

1. Delitos de peligro concreto. Exigen, para que pueda hablarse de realización típica, la demostración caso por caso de que efectivamente se ha producido el peligro.
2. Delitos de peligro abstracto. Cuando el delito, como tal, representa la específica puesta en peligro de bienes jurídicos, para la penalidad es indiferente de que se demuestre en el caso concreto la especial situación de peligro.
3. Delitos de peligro individual. son aquellos que se tipifican para proteger contra el riesgo la vida o la salud de una persona, ejemplo, el abandono de niños.
4. Delitos de peligro común o general. Son los que se refieren a situaciones en que se pone en riesgo, la vida, salud o propiedad de un número indeterminado de personas o cosas, ejemplo delitos contra la seguridad de medios de transportes y comunicación. (p. 1)

Es decir, puede ocurrir que la acción peligrosa desencadene un resultado dañoso, agravándose por el resultado. Asimismo, si la acción peligrosa agravada por un resultado lesivo formalmente previsto, debe decidirse si debe existir un nexo determinado entre la acción ejecutada y el resultado lesivo, o si basta la mera imputación objetiva del caso fortuito. Si se requiere culpa respecto del resultado lesivo, aunque la ley describa la figura base de

peligro y junto a ella figuras agravadas por el resultado lesivo, la agravación operará sólo si ha habido culpa del agente.

Además, las exigencias para atribuir la culpa respecto del resultado dañoso en los delitos de peligro son menores que en otra clase de figuras, ya que la existencia del dolo de peligro impone el deber de un mayor cuidado respecto de resultados eventuales, ampliando así el campo de lo previsible.

En consecuencia, este es el caso de los delitos culposos contra las personas, que precisan de imprudencia temeraria, bastando no obstante la mera imprudencia si ha habido infracción de reglamento. El mismo criterio se aplica cuando la ley no agrava explícitamente la figura de peligro por la producción de un resultado lesivo, pero éste se produce.

Refiriéndose a los riesgos, Herzog (1996) señaló que:

Efectivamente, muchos lugares en los que uno puede sentirse angustiado por el peligro de nuestra recién nacido civilización: en las proximidades de una central nuclear, de una zona de almacenamiento de residuos tóxicos, de una central purificadora, de una estación de maniobras, de un campo de ejercicios militares, de una fábrica química, entre otros. (p. 303)

Asimismo, existe discrepancia en la doctrina con respecto al ámbito de aplicación del derecho penal.

Al respecto, Schünemann (2002) es partidario de la modernización del derecho penal, a través de la intervención del *ius puniendi* en diversas áreas. Deja en claro que, no obstante, cualquier intento por modernizar el derecho penal, éste solo puede y debe ser empleado como última ratio para la prevención de daños sociales.

Para Jakobs (1996) una sociedad sin riesgo no es posible y nadie se plantea seriamente renunciar a la sociedad, ya que una garantía normativa que entrañe la total ausencia de riesgos no es factible (p. 117).

Estos riesgos pueden ser permitidos y no permitidos, y son una consecuencia de la evolución de la sociedad, de modo que el derecho también debe evolucionar, estableciendo el legislador normas no permisivas para algunos riesgos como el delito de peligro abstracto, en razón que éste no sólo perturba el orden público, sino que lesiona un derecho a la seguridad entendida esta en el sentido antes referido, es decir, en el sentido normativo (Jakobs, 1996, p. 43).

Según Cramer existen tres formas de delito, atendiendo a la intensidad del ataque al bien jurídico:

1^{ero} delito de lesión. La producción de un perjuicio al bien jurídico. "son delitos de lesión aquellos en que la ley describe una conducta que trae consigo la efectiva destrucción o menoscabo de un bien jurídico", de manera que "la consumación del delito requiere la efectiva lesión del bien jurídico protegido" (Politoff, 1997, p. 233).

2^{do} delito de peligro concreto. Es la probabilidad de la lesión y 3^{ero} Delito de peligro abstracto. Es la probabilidad de un peligro concreto.

Los delitos de peligro abstracto. Corresponden a una categoría de delitos culposos en el que se da una antijuridicidad libre de contradicciones. Así, la norma penal opera ante un comportamiento apto para lesionar, por cuanto el contenido del injusto es la prohibición de lesión. La culpabilidad en el delito de peligro abstracto, requiere de un juicio de reproche del comportamiento contrario al deber de cuidado.

2.1.4 Penalización de los delitos de peligro

La penalización de los delitos de peligro responde a la necesidad de protección de ciertos bienes jurídicos, debido a que el peligro se caracteriza por:

a) La posibilidad o probabilidad de la producción de un resultado y b) El carácter dañoso o lesivo de dicho resultado.

En función de ello, el peligro puede definirse como la mayor o menor probabilidad de un acontecimiento dañoso, la posibilidad más o menos grande de su producción (Corigliano, 2005, p. 4).

“Los delitos de peligro suponen un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión en aquellos ámbitos en los que la experiencia ha permitido tipificar suficientemente los límites de la norma de cuidado. En caso contrario -cuando no sea posible determinar tales límites- el legislador ha optado por tipificar la producción imprudente de efectos no deseados” (Corigliano, 2005, p. 4).

Por otro lado, existe diferencia entre dolo de lesión y dolo de peligro. El dolo de lesionar implica necesariamente dolo de poner en peligro, pudiendo existir dolo puro de peligro sin dolo eventual de lesionar. Debe estar presente el elemento volitivo, caracterizado por la presencia de una especial toma de posición o actitud del autor ante el peligro.

El sujeto es consciente de que su acción pone en concreto peligro un bien jurídico, sin poder evitarlo, pero confiando fundamentalmente en poder controlar el peligro y evitar la lesión. Este criterio también se aplica para delimitar el dolo eventual y la imprudencia consciente.

Jakobs (1996) define el dolo como el conocimiento de la acción y sus consecuencias, con lo cual reduce el concepto al elemento intelectual prescindiendo por completo del elemento volitivo.

Asimismo, este autor hace una diferenciación entre:

El dolo eventual, que exige el conocimiento de que la realización del tipo no sea improbable como consecuencia de la acción. Si el autor tiene el conocimiento "válido para él" de que el resultado puede producirse, desde ese momento puede actuar inmediatamente el motivo de evitación y, por tanto, actúa dolosamente. Y la imprudencia consciente que es el solo "pensar en ello" sin calidad de juicio. (Jakobs, 1996, p. 49)

Cuando se dice que la infracción del deber de cuidado ha de tener como resultado la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico-penal, dicho resultado puede consistir en un resultado separado de la conducta, pero también en la parte objetiva de la conducta descrita en un tipo de "mera actividad". Se pueden cometer de forma imprudente tanto delitos de lesión como delitos de peligro y, tanto en delitos de resultado como en delitos de mera actividad.

Para Corigliano (2005) señalo que, "es en la conjugación de ambos criterios de distinción (en atención a la afectación al bien jurídico protegido y en atención a la estructura típica) donde surgen las principales cuestiones" (p. 13).

Asimismo, según el autor antes mencionado, la doctrina distingue entre:

1ero, tipo doloso. Cuando la valoración jurídico penal objetiva de un hecho depende de si éste se realizó voluntariamente y a conciencia de los elementos que lo hacen típico. El derecho penal señala mayor pena para este tipo.

2do, tipo culposo. Cuando la valoración jurídico penal objetiva de un hecho depende de si éste se realizó sin voluntad o sin dicho conocimiento.

De ello se deduce la imposibilidad de reprochar un hecho a quién no es consciente de sus actos, lo que influirá en la decisión de imputar una infracción personal a la norma, mediante la valoración objetiva. (Corigliano, 2005, p. 18).

Dice Villavicencio (2008) señalando que:

El fundamento de la punibilidad de los delitos culposos o imprudentes se basa en un doble aspecto. El primer aspecto se halla referido al desvalor de la acción, específicamente al crear o incrementar el peligro o riesgo cuando se infringe una norma de cuidado. Aquí se toma en cuenta la cognoscibilidad del riesgo y el debido cuidado que se exige al agente. El segundo aspecto viene a ser el disvalor del resultado, es decir, la puesta en peligro o la lesión que se genera en contra del bien jurídico protegido. Así, los tipos culposos no criminalizan acciones como tales, sino que estas acciones se prohíben en razón que el resultado se produce por una particular forma de realización de la acción. (párr. 20)

2.1.5 Accidentes de tránsito

Chía y Huamaní (2010) definen los accidentes de tránsito como sucesos que “no resultan necesariamente de acciones involuntarias de parte de los agentes involucrados, ya sean ellos conductores, peatones, o instituciones encargadas de la normatividad y fiscalización del transporte y tránsito, sino más bien que son el producto de acciones conscientes” (p. 3).

Esta definición pone sobre el tapete el grado de responsabilidad de las personas que provocan accidentes y hacen presumir la presencia de dolo. Sin embargo, tal concepto no puede generalizarse, porque en los accidentes de tránsito intervienen factores que no necesariamente pueden ser controlados por quienes participan del accidente, como, por ejemplo, la caída de un árbol o el hecho que se interponga un animal en la carretera.

Esta distinción, no obstante, no debe desviarnos del tema central de la presente investigación, es decir, el dolo eventual que, a nuestro juicio si es posible que exista en determinados accidentes de tránsito.

El Artículo 2° del Decreto Supremo N°016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, define accidente, como un evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Nótese que, en esta definición, no se alude a la naturaleza del evento, es decir, si es o no fortuito, por lo que tal evento es de carácter abierto, admitiéndose de esa manera que pudiera ser provocado con participación de la voluntad.

La Contraloría de Panamá, ofrece, en cambio, una definición más amplia:

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (Bernal, 2014, p. 24)

En Venezuela, existe hasta seis tipos de definiciones de accidente de tránsito según el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (2016) los cuales son:

1. Genéricamente, se considera como un suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas y que involuntariamente origina daños en las personas u objetos. Debemos diferenciar netamente dicho concepto del suceso que se ocasiona de modo intencional por el sujeto actuante. Si un(a) conductor(a) atropella al peatón con la intención de producir la muerte, no podemos considerar dicha acción como un accidente, sino como un delito.
2. Es la ruptura del equilibrio del binomio hombre/máquina sobre la vía.
3. Colisión en la que participan al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que puede dejar al menos una persona herida o muerta y/o producir daños materiales.
4. Es el hecho involuntario o

eventualmente intencional ocurrido en las vías terrestres utilizadas por los usuarios, con la participación de las personas y vehículos, derivándose tal hecho del rompimiento del equilibrio existente entre dichos usuarios, como los instrumentos de circulación y el ambiente, generando daños en las personas y a las cosas con consecuencias jurídicas determinadas 5. Es un suceso ocasionado por, o que haya intervenido, un vehículo en la vía pública o privada, con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales que, como consecuencias de su circulación, o que, por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, causa daños a personas, para efectos de riesgo y salud. No se califica como accidente de tránsito cuando el vehículo no está en movimiento. 6. Accidente de tránsito es también todo hecho que ocurre en la vía, donde interviene por lo menos un vehículo en momento y que como resultado produce la muerte, lesiones de personas y/o daños materiales. (p. 2)

2.1.6 Causas de accidentes de tránsito

Según, el Ministerio de Salud (2009) señalo que, los accidentes de tránsito:

Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera. Se puede decir que gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos.

Tabla 2

Tipos de factores y su porcentaje

Factores	%
Sólo factor humano	65,0%
Factor humano + vía	4,5%
Factor humano + vehículo	1,2%

Factor humano + vía + vehículo	1,2%
Sólo factores viales	2,5%
Factores viales + vehículo	0,3%
Sólo factores del vehículo	2,5%

Fuente. Ministerio de Salud.

Se considera la existencia de tres factores que generan los accidentes de tránsito según El Plan de mitigación de riesgos en Cali (1996) son los siguientes:

Agente. Es el vehículo. La principal causa provocada por vehículos contiene un alto grado de factor humano: el mantenimiento preventivo y el aumento del volumen de vehículos en la ciudad. Huésped. Es el usuario de las vías: conductor, peatón, pasajero. (p.1)

Asimismo, se considera como factores humanos causantes de los accidentes de acuerdo al autor Pérez (2003) son los siguientes:

1ero. la distracción. Uno de los elementos subjetivos que interviene con mayor frecuencia en los accidentes de tránsito es la distracción, que se presenta tanto en el conductor como en los peatones o pasajeros, quienes por negligencia o descuido se exponen a sufrir diversos accidentes con consecuencias lamentables para su vida o integridad física. Si bien el ser humano tiene la necesidad de distraerse para olvidar momentáneamente sus problemas o las situaciones negativas que lo afligen, esto no quiere decir que deba exponerse a peligros que atenten contra su propia integridad física. Por ello, es importante controlar nuestras distracciones, sobre todo aquellas que afectan al desarrollo personal frente a la realidad del tránsito, que es cada día más complejo y heterogéneo. (p. 8)

El mismo autor es de criterio que entre los factores causantes tenemos:

2do, la distracción como anormalidad de la atención. El cual es un estado psicológico de dispersión mental que impide temporalmente a una persona prestar la debida atención a las cualidades del objeto, es decir, que constituye una incapacidad transitoria para captar o aprehender las características de los objetos o hechos reales.

3ero, la distracción durante la conducción es una manifestación del fenómeno anímico de la atención que se presenta en forma variada en la circulación de los vehículos, donde los agentes de tráfico y el semáforo constituyen el foco de atención del sujeto. Los diversos estímulos de atención en el tránsito están constituidos por las luces de los semáforos, las sirenas de los vehículos policiales y de emergencia, las maniobras para adelantar a un vehículo en marcha o detenido, la captación de las señales de los agentes de tráfico, el control de la velocidad del vehículo, etc. Estos factores deben ser percibidos de inmediato y el conductor debe reaccionar y actuar de forma adecuada. (Pérez, 2003, p. 8).

A la vez, resultan ser de peligro según Pérez (2003) señalo que:

1ero, la velocidad. Dada la particular importancia de la velocidad en los accidentes de circulación, se realiza en el capítulo siguiente un estudio completo de la relación entre la velocidad y la seguridad.

2do, el alcohol. - El alcohol tiene un efecto tóxico hacia el sistema nervioso y ejerce un efecto adormecedor sobre algunas de sus funciones, por lo que los reflejos se retardan y la visión se hace menos nítida. Pero también provoca otros efectos, como esa agresividad, latente en muchos conductores, que se presenta en toda su virulencia cuando se ha tomado alguna copa de más. Está demostrado que cuando el contenido de alcohol en la sangre sobrepasa el uno por mil (alrededor de medio litro de vino), el porcentaje de errores cometidos al conducir aumenta muy rápidamente. El problema del alcohol en la conducción presenta un doble aspecto. Por una parte, el de las personas alcoholizadas, que, aunque procuran conducir con

prudencia suelen cometer errores con consecuencias gravísimas. En este caso poco frecuente hay que impedirles que puedan conducir hasta que reciban el tratamiento médico necesario para corregir su estado. Por otra parte, está el caso de los bebedores no habituales, pero que en alguna ocasión beben en exceso, y que sin percatarse de su estado conducen de forma imprudente. Esta situación trata de combatirse actualmente con concienciación del público respecto el peligro de conducir tras haber ingerido bebidas alcohólicas y con vigilancia policial. (p. 11)

Además, deben agregarse, la inobservancia de las señales de tránsito, impericia, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas.

Por último, el tercer factor, el del medio ambiente. El cuál es el entorno y las vías. La presencia de lluvia, niebla o exceso de humo, reducen notablemente la visibilidad (Plan de Mitigación de Riesgos en Cali, 1996, p. 1).

En consecuencia, el accidente se produce en el momento en que se rompe el sistema, por una falla que puede atribuirse a cualquiera de los tres agentes. También participan las deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, entre otras, así como el ancho de las vías, las pistas en mal estado, los cruces con mala o nula visibilidad y malos diseños.

2.1.7 Conducción temeraria de vehículos

Tradicionalmente, la dogmática entiende la temeridad como elemento subjetivo equivalente a imprudencia o culpa.

Asimismo, la temeridad no se refiere a la imprudencia temeraria del autor, sino a la manera objetiva de la conducción. Con otras palabras, la temeridad no califica la forma de culpabilidad, sino que describe la acción típica. Ósea, un elemento objetivo de la antijuricidad, un elemento objetivo del tipo.

Además, hace referencia a la acción, no a la reprochabilidad. El modo de conducir ha de ser objetivamente peligroso para terceros. El núcleo de la acción está constituido por la conducción temeraria. El poner en peligro la vida, la integridad o la propiedad ajenas son elementos que podríamos llamar periféricos o circunstanciales del tipo.

La conducción temeraria de vehículos en nuestro país, se ha convertido en verdadero flagelo cuyas consecuencias han sido graves accidentes en los que un alto índice de personas ha resultado herido o ha perdido la vida.

El hecho es que nuestro Código Penal, tipifica, las lesiones o muertes por conducción temeraria como Homicidio Culposo, señalando:

“El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 incisos 4), 6) y 7), si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito” (Código Penal, 2019, art. 111).

Asimismo, Código Penal, establece para el delito de lesiones lo siguiente:

“El que causa a otro daño grave en el cuerpo o en la salud, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de ocho años. Se consideran lesiones graves:

1. Las que ponen en peligro inminente la vida de la víctima.
2. Las que mutilan un miembro u órgano principal del cuerpo o lo hacen impropio para su función, causan a una persona incapacidad para el trabajo, invalidez o anomalía psíquica permanente o la desfiguran de manera grave y permanente.
3. Las que infieren cualquier otro daño a la integridad corporal, o a la salud física o mental de una persona que requiera treinta o más días de asistencia o descanso, según prescripción facultativa.

Cuando la víctima muere a consecuencia de la lesión y si el agente pudo prever este resultado, la pena será no menor de cinco ni mayor de diez años.

Cuando la víctima es miembro de la Policía Nacional del Perú o de las Fuerzas Armadas, Magistrado del Poder Judicial o del Ministerio Público, en el cumplimiento de sus funciones, se aplicará pena privativa de libertad no menor de cinco años ni mayor de doce años” (Código Penal, 2019, art. 121).

Por otro lado, en el Código Penal para las formas agravadas. Lesiones graves cuando la víctima es un menor, establece que:

“En los casos previstos en la primera parte del artículo 121, cuando la víctima sea menor de catorce años, la pena es privativa de libertad no menor de cinco ni mayor de diez años. Cuando el agente sea el tutor o responsable del menor, procede además su remoción del cargo según el numeral 2 del artículo 554 del Código Civil e inhabilitación conforme a lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 36 del presente Código. Cuando la víctima muere a consecuencia de la lesión y el agente pudo prever ese resultado, la pena será no menor de seis ni mayor de doce años” (Código Penal, 2019, art. 121-A).

Por otro lado, en el Código Penal se tipifica la conducción en estado de ebriedad o drogadicción, estableciendo:

“El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7). 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, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7)” (Código Penal, 2019, art. 274).

Asimismo, en el Código Penal se configura a la fuga del lugar del accidente de tránsito, señalando

“El que, después de un accidente automovilístico o de otro similar en el que ha tenido parte y del que han resultado lesiones o muerte, se aleja del lugar para sustraerse a su identificación o para eludir las comprobaciones necesarias o se aleja por razones atendibles, pero omite dar cuenta inmediata a la autoridad, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de cuatro años y con noventa a ciento veinte días- multa” (Código Penal, 2019, art. 408).

Como puede verse, a pesar de la frecuencia y gravedad de los accidentes de tránsito en nuestro país, nuestra legislación no ha intervenido para penalizar conductas que, a todas luces, están cargadas de intencionalidad, puesto que, quien conduce un vehículo en forma temeraria, a excesiva velocidad, pretendiendo ganar a otros vehículos, siendo capaz inclusive de invadir la acera, no obstante observar que en ella se encuentran personas indefensas, está consciente que puede lesionar o matar a dichas personas o a quienes se desplazan al interior del propio vehículo.

Es indiscutible, que tal comportamiento al que se le ha denominado la “guerra del centavo” en el caso de los conductores de vehículos de transporte público, está motivado por el lucro y es una clara demostración del desprecio por la vida.

La magnitud del problema en estudio no puede abordarse solo desde la perspectiva de la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas. Mientras que muchos conductores de transporte público acumulan papeletas por faltas graves y/o muy graves, el peligro de muchas más víctimas está latente y va en aumento.

En ese sentido, también resulta criticable la inacción de las autoridades y la pereza de legislador por establecer normas que pongan fin a la interminable acumulación de sanciones administrativas que no se hacen efectivas y que, por el contrario, constituyen una evidencia de la impunidad con que actúan muchos choferes.

Se suman a la responsabilidad, también, las empresas de transportes que tiene el cuidado de contratar choferes que estén libres de sanciones, con lo cual resultan terceros civiles responsables, pero sobre las cuales no recae sanción penal alguna.

Según, Guanes (2010) refirió que:

Se sostiene generalmente que el recurso a los delitos de peligro en el ámbito de la circulación rodada responde a patentes razones preventivas, en atención a que una

intervención penal basada exclusivamente en los delitos imprudentes de resultado de lesión dirigiría al sujeto un mensaje equívoco. En concreto, le indica que sólo será sancionado si se produce un resultado lesivo, esto es, que por muy imprudentemente que actúe, por muy peligrosa que sea la conducta que realiza para los demás, sólo se le impondrá una pena si se produce el resultado lesivo correspondiente, y, en cambio, no sufrirá sanción alguna si tiene la fortuna de que el resultado no se produzca. Desde el punto de vista preventivo, este mensaje tendría muy poca eficacia pues el autor imprudente, es por definición un sujeto que confía (normalmente por sobrevalorar sus capacidades) en que no se producirá el resultado. (p. 18)

En la conducción temeraria, específicamente en los casos de accidentes provocados por choferes de vehículos de transporte público que intencionalmente, con la finalidad de ganar al vehículo con el que competían, condujeron sobre la vereda, no obstante ver en ella a una persona o grupo de personas, a nuestro juicio, difícilmente puede negarse que existía la intención de atropellar a esa persona o grupo de personas, si es que ellas no se retiraban del camino del vehículo. Creemos que el conductor emite un mensaje similar a “retírate o te atropello”, con lo cual no solo amenaza, sino que atenta directamente contra la vida.

En los casos de lesiones o muerte, en los que el conductor invade la vereda resulta indudable que existe una intencionalidad, es decir, se configura la voluntad de cometer un delito.

2.1.8 *Dolo eventual en accidentes de tránsito*

Sobre la presente, se entiende lo siguiente:

Para Roxin (1997) refirió que:

La delimitación entre el dolo directo (de segundo grado) y el dolo eventual es sencilla: cuando falta la intención y el sujeto no está seguro de sí una determinada

circunstancia del hecho concurre o de si se producirá una consecuencia típica, no existe en ningún caso *dolus directas* (de segundo grado), sino a lo sumo *dolo eventual*, que habrá que distinguir aún de la imprudencia consciente. A este respecto habrá que admitir que altos grados de probabilidad equivalen a la seguridad. La cuestión de cómo se ha de determinar y cómo se ha de delimitar el *dolo eventual* frente a la imprudencia (consciente) no sólo posee una extraordinaria importancia práctica, sino que es considerada también una de las cuestiones más difíciles y discutidas del Derecho penal. (p. 424)

En ese orden de ideas, cuando un conductor maneja a alta velocidad, haciendo carrera con un competidor, y decide invadir la vereda en la que observa a una o varias personas, no puede negarse que está seguro que su accionar producirá una consecuencia típica, en este caso la lesión o muerte de una o varias personas.

Queda, sin embargo, una interrogante ¿realmente el conductor manejó el vehículo con imprudencia?, o, por el contrario, ¿viola conscientemente las normas de tránsito? y por eso, precisamente, ¿tiene plena consciencia que invadir la vereda con la intención de embestir a las personas que allí se encuentran producirá un resultado fatal, que él acepta? Todo parece indicar que en la conducta hay dos niveles: el primero, de transgresión consciente de las normas de tránsito y, el segundo, de la intencionalidad de causar daño a las personas.

En ese sentido, agrega Roxin (1997) lo siguiente:

Quien incluye en sus cálculos la realización de un tipo reconocida por él como posible, sin que la misma le disuada de su plan, se ha decidido conscientemente, aunque sólo sea para el caso eventual y a menudo en contra de sus propias esperanzas de evitarlo en contra del bien jurídico protegido por el correspondiente tipo. Esta "decisión por la posible lesión de bienes jurídicos" es la que diferencia al *dolo*

eventual en su contenido de desvalor de la imprudencia consciente y la que justifica su más severa punición. (p. 425)

Respecto al dolo eventual, se han elaborado las siguientes teorías:

A. La teoría de la aprobación o del consentimiento.

Según De la Mata et al. (2007) señalo que:

Esta teoría afirma que en el dolo eventual el agente ha de consentir en la probabilidad de producción del resultado. Dicho consentimiento, puede demostrarse mediante la Fórmula de Frank, que postula se estaría ante un dolo eventual cuando, anticipando mentalmente la efectiva producción del resultado y contemplándolo como seguro, el autor habría realizado igualmente la acción, a diferencia de la imprudencia consciente, en la cual el autor dejaría de actuar si supiese con seguridad que el resultado lesivo iba a producirse. (p. 149)

Asimismo, la teoría de la aprobación o del consentimiento, exige para el dolo eventual, junto a la previsión del resultado, que el sujeto lo haya aprobado interiormente, al respecto Roxin señalo que, “precisamente ahí..., en la aprobación del resultado como una realidad interior autónoma añadida a la previsión de la producción del mismo, radica la característica esencial del dolo eventual” (Roxin, 1997, p. 430).

Al respecto, supone que el sujeto encuentra agradable el resultado. Si se toma literalmente el criterio de la aprobación, se ha de exigir que al autor le agrade el resultado.

No obstante, rechaza esta teoría Roxin (1997) argumentando que:

En primer lugar, cuando el sujeto aprueba directamente la producción de un resultado, la mayoría de las veces concurre ya una "intención (o propósito)", de modo que esta concepción no deja apenas nada para el dolo eventual. En segundo lugar y, sobre

todo, esta concepción pasa por alto la consideración de que el cometido de los tipos dolosos es evitar lesiones calculadas de bienes jurídicos, independientemente de la actitud emocional con que sean cometidas. El que alguien apruebe el resultado por él incluido en los cálculos, lo afronte con indiferencia o incluso lo lamente es importante para la medición de la pena, pero no puede influir en el carácter doloso del hecho. Para el elemento volitivo del dolo es suficiente que el sujeto incluya en su plan el resultado y con ello lo haya "querido" en el sentido de una decisión en contra del valor jurídico. No es preciso un ulterior desvalor de la actitud interna. (p. 431)

La teoría de la aprobación o del consentimiento, ha sido objeto conforme lo indica De la Mata et al (2007) las críticas son:

a) Por esta concepción se castiga la actitud interna del agente, en cuanto ese "consentir" va más allá que un mero querer, lo que no es propio de un derecho penal del hecho que limite su espacio de actuación a las conductas peligrosas para los bienes jurídicos., b) La fórmula hipotética es inaplicable, pues enfrenta al autor con un hecho que no ha ocurrido, por lo que obliga al aplicador del derecho a servirse de ficciones., c) En cuanto a sus consecuencias prácticas, esta teoría lleva a entender como casos de dolo eventual supuestos de escaso peligro objetivo, si el autor no se opone internamente al resultado, y a considerar casos de imprudencia, mucho menos graves, por tanto, supuestos con un elevado riesgo para el bien jurídico si el agente no desea la producción del resultado. Así, todos los casos en los que la producción del resultado sea incompatible con la finalidad del autor al realizar su acción habrían de ser considerados como dolo eventual a pesar de lo peligrosas que puedan resultar y de lo probable que aparezca el resultado, porque el agente nunca consentiría el resultado. (p. 150)

En resumen, la teoría del consentimiento, estaría negando el dolo eventual y conformándose con la pena del homicidio imprudente.

B. La teoría de la indiferencia.

Aprecia la existencia del dolo eventual, cuando el agente considera como buenas las consecuencias o recibe con indiferencia las consecuencias accesorias negativas meramente posibles, pero no cuando no desea dichas consecuencias, conservando la esperanza de que no se producirán. Al respecto el autor Roxin discrepa con la segunda parte respecto a la ausencia de dolo eventual cuando está ausente la falta de indiferencia.

Seguidamente, Roxin (1997) agrega lo siguiente:

Uno no se puede exonerar de las consecuencias de su actuación conscientemente incluidas en el cálculo mediante meras esperanzas en las que ni uno mismo confía. En esta medida es válida la misma objeción que se ha de formular contra la teoría de la aprobación en su versión estricta: lo decisivo es a favor y en contra de qué se decida uno para el caso eventual, y no con qué deseos y esperanzas lo haga. (pp. 432-433)

C. La teoría de la representación o de la posibilidad.

Desde una posición radical, afirma que basta la mera representación de la posibilidad de producción del resultado, sin ningún elemento volitivo, para que exista el dolo eventual, negando de esa manera la imprudencia consciente, razón por la cual el sujeto debería desistir de continuar actuando.

Al respecto, Roxin (1997) hace la siguiente crítica:

Habría que estar de acuerdo con esta concepción si realmente fuera cierto que el sujeto ya incluye en sus cálculos la producción del resultado y se decide en contra del bien jurídico protegido siempre que percibe la posibilidad de la realización de un tipo

y a pesar de ello sigue actuando. Pero esto no es así. Quien, pese a que se le hace una advertencia, adelanta de forma arriesgada o tira un cigarrillo encendido, se percata perfectamente de la posibilidad de la lesión de un bien jurídico, pero confía no obstante en su no producción. (p. 433)

Además, el mismo autor precisa "en una situación igual en cuanto al saber puede haber que apreciar en un caso *dolus eventualis* y en el otro, imprudencia consciente. Una interpretación que reduce el dolo exclusivamente al componente de saber es demasiado intelectualista" (Roxin, 1997, p. 434).

D. Teoría de la probabilidad.

Afirma que Probabilidad significa más que mera posibilidad y menos que probabilidad predominante (Mayer), a lo que se añade la posición de Welzel quien define el "contar" con el resultado fundamentador del dolo; la de Ross, quien afirma que el dolo depende de si el sujeto contaba con (consideraba predominantemente probable) que se realizará el tipo del delito.

Schumann, quien considera la conciencia de un quantum de factores causales de los que se deriva un riesgo de producción del resultado que ha de tomarse en serio; Joerden, quien supone que El sujeto que se representa producir un peligro concreto para el bien jurídico de que se trate actúa con dolo (eventual).

A juicio de Roxin (1997) lo discutible es sin embargo que para la seriedad del contar con el resultado sea decisivo siempre un pronóstico puramente intelectual de probabilidad. Ello no es posible ya por el mero hecho de que pocos sujetos reflexionan sobre grados determinados de probabilidad (p. 435).

Nos interesa, particularmente, la variante mejorada de esta teoría, expuesta por Puppe, quien sostiene que dolo es "saber sobre un peligro cualificado", caracterizándose la conducta del sujeto por la:

Una conducta tiene la cualidad de causar un “peligro de dolo” siempre que puede ser identificada como un método apropiado para la causación de dicho resultado de acuerdo con reglas de experiencia generales, es decir, cuando el autor habría podido aplicar dicho método para causar el resultado intencionadamente. (Puppe, 2014, p. 308)

Por lo que no tiene sentido estimar cuantitativamente el grado de probabilidad, ya que ello no es calculable en el caso concreto, no obstante que debe tratarse de un peligro tan grande, que la confianza en el desenlace airoso no sería realista ni sensata.

Esta concepción se fija sustancialmente en los mismos indicios que la concepción aquí preferida, para la comprobación del *dolus eventualis*; también la aplicación del criterio de la decisión prueba la semejanza.

Frente a esta teoría, Roxin (1997) señaló que:

Una diferencia central consiste sin duda en el carácter puramente normativo de la decisión, en cuya constatación no se presta atención a la verdadera actitud del agente. Puppe rechaza por principio "entrar en los mecanismos irracionales de elaboración del sujeto condicionados por su constitución o la situación"; el dolo es en esa medida una mera atribución. Ello debe producir como resultado una ampliación de la pena correspondiente al dolo, en cuanto que la negligencia insensata aparece como dolo simplemente porque una persona sensata no habría confiado en un desenlace airoso. Esta no es una solución aceptable. (p. 436)

E. Teoría de la no puesta en práctica de la voluntad de evitación.

Kaufmann, desarrolla esta teoría a partir del concepto de acción final, que señala que cuando el sujeto se ha representado la posibilidad del resultado, pretende negar el dolo eventual sólo cuando la voluntad conductora del sujeto estuviera dirigida a la evitación del resultado.

De acuerdo a ello, la imprudencia consciente concurre cuando el sujeto, en al influir en el resultado, establece simultáneamente factores en contra, con cuya ayuda intenta conducir el suceso de tal forma que no se produzca una consecuencia accesoria representada como posible.

Al respecto, Roxin (1997) señalo que:

Esta teoría de la no puesta en práctica de la voluntad de evitación ofrece, igual que la teoría de la probabilidad, un importante indicio para la determinación del dolo también desde la posición aquí defendida. Cuando el sujeto deja que las cosas sigan su curso sin hacer nada en contra, a menudo se puede deducir que el mismo se ha resignado al resultado. Si, por el contrario, realiza esfuerzos para evitar el resultado, entonces con frecuencia confiará en el éxito de aquéllos y por tanto tampoco actuará ya dolosamente. Pero con el criterio de Kaufmann no se consigue más que un indicio. (p. 437)

F. Las fórmulas de Frank.

Se utilizan medios de conocimiento del dolo eventual, para su constatación.

Sobre este aspecto, Roxin (1997) describe así las fórmulas de Frank:

La primera fórmula parte de la pregunta de cómo habría actuado el sujeto si hubiera estado seguro desde un principio de la producción del resultado realizador del tipo. "Si se llega a la conclusión de que el mismo habría actuado también en caso de poseer conocimiento preciso, entonces hay que afirmar el dolo; si se llega a la conclusión de que habría omitido la acción en caso de poseer conocimiento preciso, entonces hay que negar el dolo". Es correcto que hay que apreciar en todo caso el dolo cuando el sujeto habría actuado también en caso de conciencia segura de la producción del resultado 78; pues entonces se ha decidido, dado el caso, por la producción del

resultado y se ha resignado a él. El caso inverso, en el que el sujeto no habría actuado en caso de resultado seguro sólo permite, sin embargo, contra la opinión de Frank, una conclusión altamente insegura en relación con la negación del dolo eventual, como lo demuestra el famoso "caso de la barraca de tiro al blanco de Lacmann": Ejemplo 7: Un muchacho apuesta 20 DM a que puede acertar de un disparo a una bola de cristal que sostiene en la mano una señorita de una barraca de tiro al blanco en la feria. (p. 438)

Asimismo, el autor Roxin (1997) preciso que:

En caso de fallar, podrá desaparecer sano y salvo entre el bullicio de la feria. Da en la mano de la muchacha. Aquí es seguro que el sujeto no habría actuado en caso de conocimiento seguro del fallo, pues en tal caso sólo habría conseguido de su disparo riesgos y no ganancias. No obstante, hay que apreciar dolo eventual: el sujeto había incluido el fracaso en los cálculos de su plan, porque las perspectivas de éxito tenían para él más valor que el riesgo de fallar. A menores objeciones está expuesta la segunda fórmula de Frank: "Si el sujeto se dice: sea de una forma u otra, pase esto o lo otro, yo actúo en todo caso, entonces su culpabilidad es dolosa". Pues esta fórmula se puede entender plenamente en el sentido de que el sujeto actúa dolosamente aun cuando sólo por necesidad se resigna a la producción del resultado. Sin duda, el mismo Frank no pretendió expresar con ella diferencia alguna frente a su primera fórmula. (p. 438)

G. Teorías combinadas.

Estas teorías combinan distintos principios. Así, Schroeder "el dolo eventual se da cuando el sujeto considera posible y aprueba la realización del tipo, la considera probable o la afronta con indiferencia" (Roxin, 1997, p. 439).

Además, según “Prittwitz, quien desarrollo una teoría indiciaria de orientación procesal penal, cito sobre todo la probabilidad y la aprobación de la realización del riesgo como indicios a favor de la apreciación del dolo y la puesta en práctica de la voluntad de evitación, la posibilidad de influir en la producción del resultado y la cobertura o aseguramiento del peligro como indicios en contra de ella” (Roxin, 1997, p. 439)

Asimismo, Roxin (1997) preciso que, el autor “Schünemann: atiende al carácter más o menos pronunciado de los elementos cognitivos y emocionales del dolo, y niega el dolo en aquel al que le resulta indeseable una lesión del bien jurídico considerada posible; pues en ese caso el sujeto no se habría colocado claramente en contra del Derecho” (p. 439).

Seguidamente en este aspecto, Roxin (1997) señalo que:

Este recurso de diferentes indicios del dolo conducirá a resultados correctos en la mayoría de los casos. Pero se debe ser consciente de que tales indicios no representan ya el propio dolo, y sólo pueden ser valorados correctamente en su alcance cuando se los contempla desde el trasfondo de un principio rector tanto para el dolo en general (realización del plan) como también para el *dolus eventualis* en particular (decisión por la posible lesión de bienes jurídicos). (p. 439)

H. La teoría del riesgo de Frisch.

Frisch aporta un nuevo fundamento al dolo eventual al considerar que el objeto del dolo es la conducta típica y no los elementos pertenecientes al tipo objetivo. Explica que el "saber" del sujeto no podría referirse al resultado típico, pues este no se ha producido en el momento de la acción.

De esa manera el dolo eventual se fundamenta en el conocimiento del riesgo no permitido, no siendo preciso ningún elemento volitivo.

En esa medida, el sujeto que conoce el riesgo de una conducta prohibida y típica, debe abstenerse de originar tal riesgo contra el bien jurídico.

En opinión, de Roxin (1997) preciso que:

En cuanto a aquello en lo que Frisch va más allá de la concepción aquí defendida, hay que distinguir. Al atender al riesgo típicamente relevante, está extrayendo las consecuencias oportunas de la doctrina de la imputación objetiva: quien aunque sea erróneamente aprecia un supuesto de hecho que supone un riesgo jurídico penalmente irrelevante actúa sin dolo; quien en cambio supone erróneamente factores fundadores de riesgo comete una tentativa (inidónea) los análisis sumamente sutiles de Frisch acerca de la medida relevante de riesgo en constelaciones de tipos y tipos concretos suponen un avance sustancial. En cambio, Frisch no tiene razón cuando pretende hacer objeto del dolo sólo el riesgo relevante para la norma y prescindir por lo demás del conocimiento de las circunstancias del hecho, pues naturalmente ha de incluir ese conocimiento en el concepto del conocimiento del riesgo, con lo que materialmente todo queda como antes. (pp. 440-441)

I. La no improbable producción del resultado y la habituación al riesgo en Jakobs.

Jakobs conecta elementos de la teoría de la probabilidad con la teoría del tomarse en serio. Afirma que el dolo eventual se da “cuando el sujeto en el momento de la acción juzga que la realización del tipo como consecuencia de su acción no es improbable” (Roxin, 1997, p. 441).

Desde una perspectiva del componente intelectual del dolo, señala que quien negligentemente confía en que todo irá bien considera precisamente por eso improbable la producción del resultado, menospreciando la repercusión de la negligencia o ligereza, la represión, etc., en la faceta intelectual.

Jakobs distingue riesgos permitidos de no permitidos, estando constituidos los primeros por aquellos que, para él, son insignificantes como conducir moderadamente bebido un automóvil, que origina un riesgo estadísticamente calculable, pero individualmente insignificante si existe cierta habituación en relación con el resultado.

En cambio, en los segundos, pasar a ciegas un semáforo en rojo, tendría en cambio dolo de lesión. Adicionalmente, Jakobs, estima que la relevancia de la decisión depende de la importancia del bien afectado y de la intensidad del riesgo.

Por ello, tengamos en cuenta, al contrario de lo que afirma Jakobs, que la magnitud de muertes provocadas por conductores en estado de ebriedad, motivó la penalización de dicha conducta en nuestro país.

J. La teoría del peligro no cubierto o asegurado de Herzberg.

El intento más reciente de encontrar una solución radicalmente nueva lo acomete Herzberg, quien traslada por completo el problema de la delimitación al tipo objetivo, excluyendo la imputación objetiva cuando concurren determinados criterios, siendo decisivo en este aspecto el concepto del "peligro no cubierto o asegurado", que se produce cuando durante o después de la acción del sujeto han de intervenir la suerte y la casualidad solas o en una gran parte para que el tipo no se realice

Al respecto, la concepción de Herzberg, en opinión de Roxin, "no contradice en realidad la teoría del tomarse en serio, sino que es un intento de concretarla eliminando el elemento volitivo" (Roxin, 1997, p. 444).

K. La teoría de la asunción de los elementos constitutivos del injusto de Schroth.

Schroth define el dolo eventual como "la asunción (apropiación, hacer suyas) de las condiciones constitutivas del injusto con conocimiento del riesgo" (Roxin, 1997, p. 445).

El sujeto debe saber que su actuación fácilmente producirá el injusto, pero el dolo quedaría excluido:

Es decir, si reprime los elementos del peligro, si no los reprime, pero "parte seriamente de la idea de que la lesión del bien jurídico no se producirá", Si hace patentes esfuerzos serios, y en su opinión con perspectivas de éxito, de evitación, Parte seriamente de la idea de que la propia víctima o terceros impedirán la producción de las circunstancias fundamentadoras del injusto. (Roxin, 1997, pp. 445-446)

Por último, al respecto Solís (2009) señalo que:

De acuerdo a lo que se entiende por dolo, la pregunta es cómo determinar en cada caso real si un imputado ha actuado dolosamente. Para tal fin, es necesario responder a la interrogante de, cómo delimitar exactamente lo que un sujeto ha conocido o se ha representado mentalmente en el momento de realizar el hecho objetivamente típico. Sin embargo, en la práctica judicial, en la mayoría de condenas por delitos dolosos, no siempre se delinea con precisión la naturaleza y variedad de dolo que los doctrinarios describen. Además, la prueba del dolo rara vez es analizada por los penalistas, y en la mayoría de casos esto se remite al campo del derecho procesal penal, en donde tampoco se han desarrollado soluciones al respecto. (pp. 355 y 356)

III. Método

3.1. Tipo de investigación

La investigación es de tipo descriptivo, ya que no se manipuló ninguna de las variables. Asimismo, es de tipo cuantitativa.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

La Población está compuesta por todos los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima, según se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 3

Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima

Salas/Juzgados	Cantidad
Salas Penales con Reos Libres	6
Salas Penales con Reos en Cárcel	4
Salas Penales Especiales Para Procesos Anticorrupción	6
Juzgados Para Procesos Sumarios con Reos Libres	31
Juzgado de Procesos Sumarios Con Reos Libres	5
Juzgados Para Procesos Sumarios con Reos en Cárcel	5
Juzgados Para Procesos Ordinarios con Reos en Cárcel	11
Juzgados Para Procesos Ordinarios con Reos Libres	5
Juzgados Penales Transitorios	3
Jueces Especializados Supernumerarios Penales	2
Juzgados Penales Transitorios	2
Jueces Especializados Supernumerarios Penales	2
Juzgados Penales Especiales	6
Total	88

3.2.2. Muestra

La muestra fue seleccionada haciendo uso del Muestreo Estratificado con Afijación Proporcional de Hyman, considerándose como estrato a cada Sala o Juzgado.

En la presente investigación se trabajó con una muestra de 50 Salas o Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima. Para la determinación del tamaño de la muestra por estratos, se ha aplicado la siguiente fórmula:

Tabla 4

Muestra que conforma la investigación

Salas/Juzgados	Cant.	Fórmula			S-Total
		$\frac{n}{N}$	$= \frac{x}{n1}$		
Salas Penales con Reos Libres	6	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{6}$	$= \frac{300}{88}$	= 3
Salas Penales con Reos en Cárcel	4	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{4}$	$= \frac{200}{88}$	= 2
Salas Penales Especiales para Procesos Anticorrupción	6	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{6}$	$= \frac{300}{88}$	= 3
Juzgados Para Procesos Sumarios con Reos Libres	31	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{31}$	$= \frac{1550}{88}$	= 18
Juzgado de Procesos Sumarios Con Reos Libres	5	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{5}$	$= \frac{250}{88}$	= 3
Juzgados Para Procesos Sumarios con Reos en Cárcel	5	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{5}$	$= \frac{250}{88}$	= 3
Juzgados Para Procesos Ordinarios con Reos en Cárcel	11	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{11}$	$= \frac{550}{88}$	= 6
Juzgados Para Procesos Ordinarios con Reos Libres	5	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{5}$	$= \frac{250}{88}$	= 3
Juzgados Penales Transitorios	3	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{3}$	$= \frac{150}{88}$	= 2
Jueces Especializados Supernumerarios Penales	2	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{2}$	$= \frac{100}{88}$	= 1
Juzgados Penales Transitorios	2	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{2}$	$= \frac{100}{88}$	= 1
Jueces Especializados Supernumerarios Penales	2	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{2}$	$= \frac{100}{88}$	= 1
Juzgados Penales Especiales	6	$\frac{50}{88}$	$= \frac{x}{6}$	$= \frac{300}{88}$	= 3
Total	88		Total		50

Donde:

N = Población

n = Tamaño de la muestra

n_1 = Muestra del estrato

Así, el tamaño de la muestra se constituye como sigue:

$N = 88$ Salas/Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima.

$n = 50$

3.3. Operacionalización de variables

3.3.1. Variable independiente

Dolo eventual. se produce cuando el sujeto no quiere producir un resultado, pero considera que éste es de probable producción. El sujeto no quiere el resultado, pero cuenta con él, asume el riesgo (Calderón y Águila, 2010, p. 261).

Indicadores: 1. Conducta consciente., 2. Voluntad., 3. Previsión del resultado., 4.

Riesgo.

3.3.2. Variable dependiente

Accidente por conducción temeraria de vehículos. Aquel que se produce debido a que el conductor excede las normas por las que se puede lograr una conducción segura y cómoda, de tal manera que se expone a un riesgo de siniestro mayor que si tomara los límites y recomendaciones establecidos (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016)

Indicadores: 1. Siniestro con vehículo motorizado., 2. Conducción irresponsable., 3. Irrespeto a las normas., 4. Exposición al peligro

3.4. Instrumentos

Para efectos de la demostración de hipótesis se elaboró una encuesta tipo Likert, el cual consiste en una encuesta tipo Escala: Instrumento de tipo cerrado con afirmaciones a las que el encuestado debe responder señalando cuatro alternativas que van desde el total desacuerdo al total acuerdo.

Asimismo, para el caso en concreto se procedió mediante 19 afirmaciones ante las cuales se ofrecen cuatro alternativas de respuesta, en un rango de menor a mayor, con la finalidad de recoger la opinión de los magistrados frente al problema de investigación.

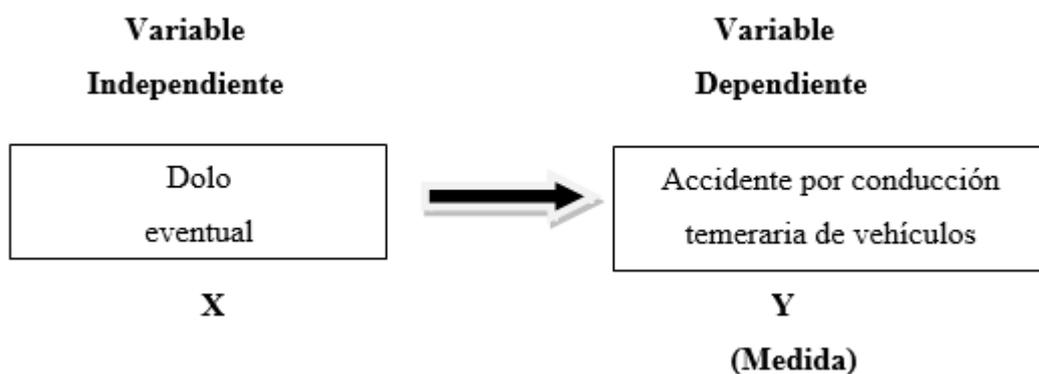
Dicha encuesta fue sometida al juicio de tres expertos en Derecho Penal para su respectiva validación y posterior aplicación, utilizando para el efecto el Cuestionario de Validación para el Instrumento por el Jurado de Expertos, con lo cual se reformularon varios ítems.

3.5. Procedimientos

El diseño es bivariado, debido a que se trabajó con dos variables y Ex post facto porque los hechos fueron estudiados luego de su ocurrencia.

Figura1

Diseño aplicado a la investigación



3.6. Análisis de datos

El uso del término “culpa” por el Artículo 111° del Código Penal, en lugar de “imprudencia” o “negligencia”, resulta apropiado en el caso de los accidentes de tránsito en que se producen lesiones a personas o muerte de éstas.

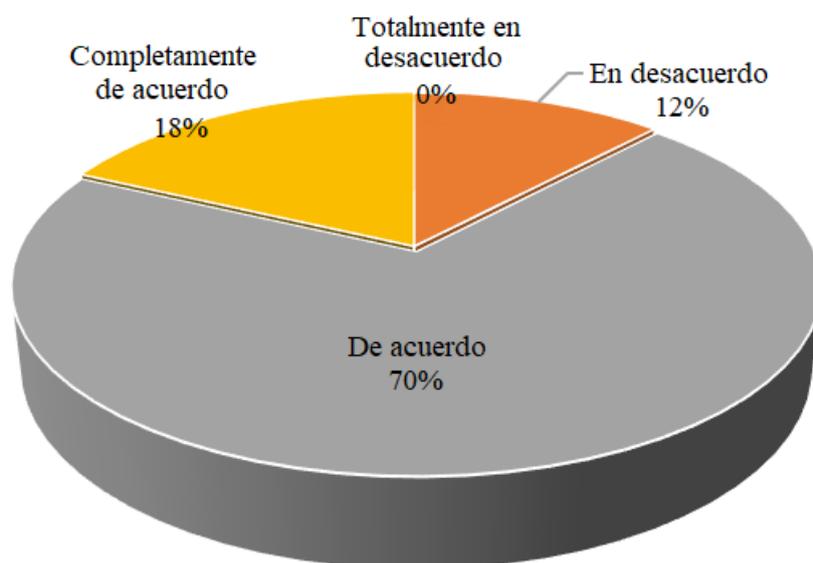
Tabla 5

Pregunta N°01

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	12%	70%	18%

Figura2

Grafico circular de la pregunta N°01



Es indudable que el dolo eventual está presente en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito producidos por conducción temeraria de vehículos.

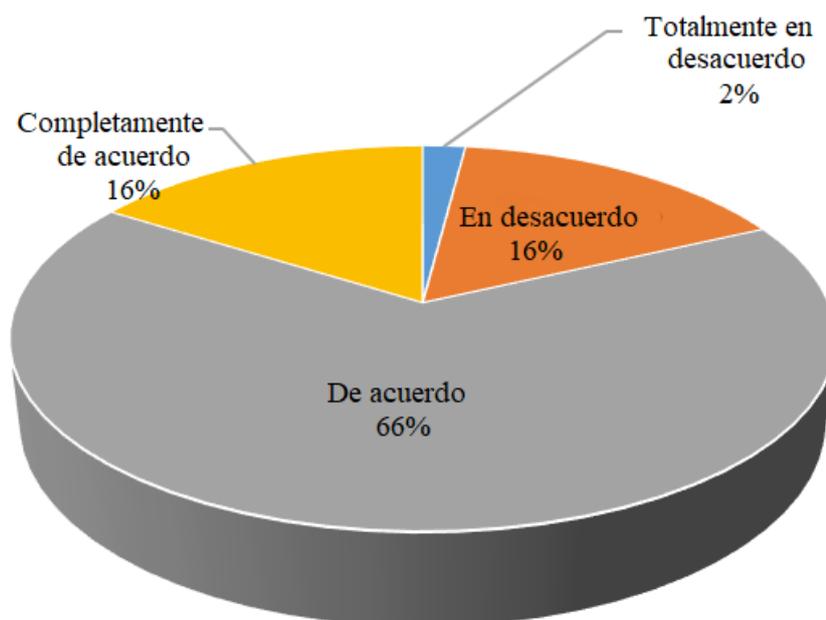
Tabla 6

Pregunta N°02

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	16%	66%	16%

Figura3

Grafico circular de la pregunta N°02



Para considerar la existencia de dolo eventual en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria de vehículos, tendría que valorarse si el responsable posee un patrón conductual que se ajuste a las características de dicho comportamiento.

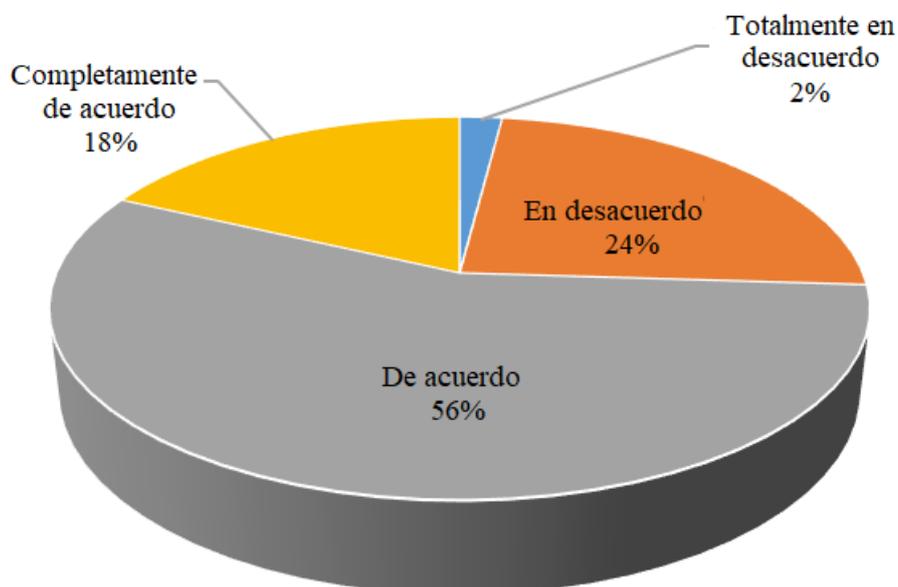
Tabla 7

Pregunta N°03

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	24%	56%	18%

Figura 4

Gráfico circular de la pregunta N°03



El precepto constitucional respecto a la protección de la vida humana exige una acción estatal que abarque todas las esferas y circunstancias en que ésta se ponga en peligro, penalizando aquellas conductas que la pongan en peligro de manera razonada y consciente.

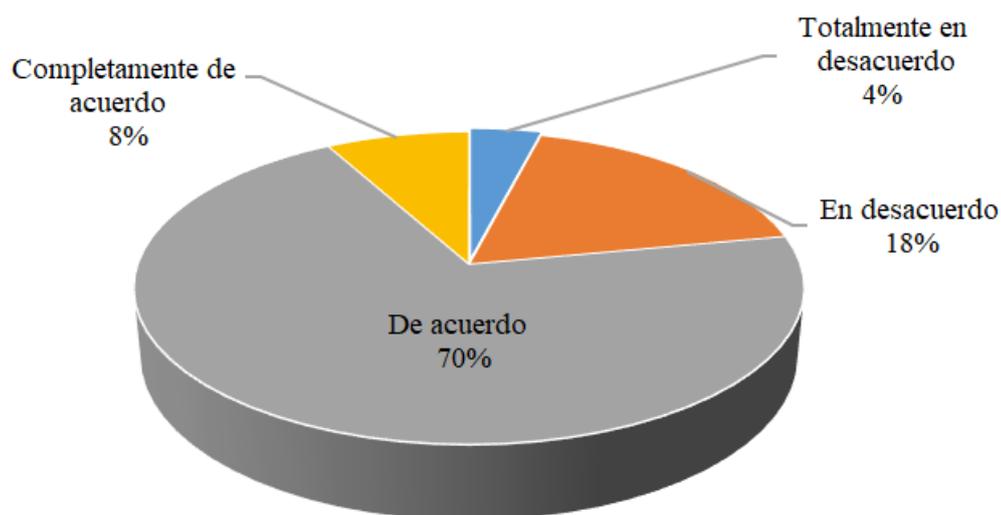
Tabla 8

Pregunta N°04

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
4%	18%	70%	8%

Figura 5

Gráfico circular de la pregunta N°04



El solo hecho de provocar un accidente de tránsito por conducir un vehículo en forma temeraria con secuelas de heridos y/o muertos, debiera ser penalizado considerando la existencia de dolo eventual.

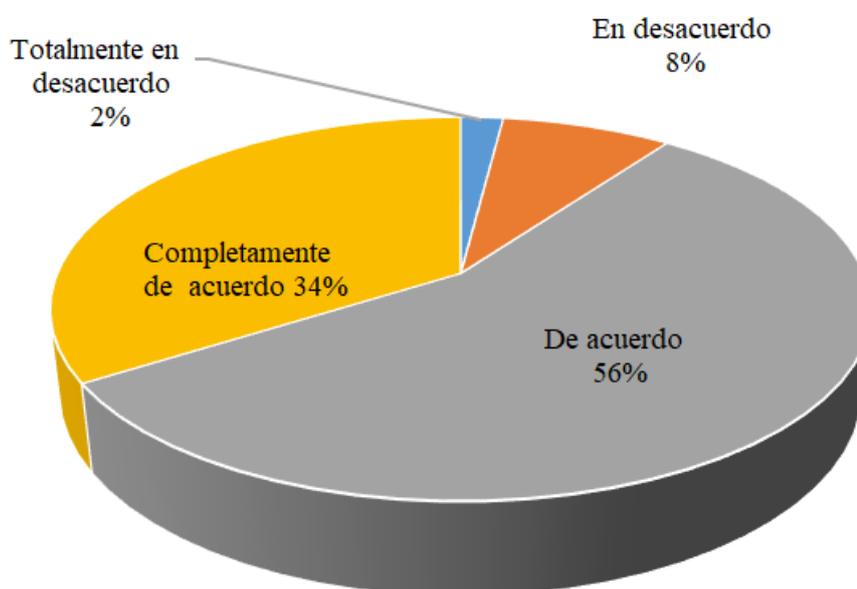
Tabla 9

Pregunta N°05

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	8%	56%	34%

Figura 6

Gráfico circular de la pregunta N°05



Ante el alarmante índice de accidentes de tránsito con resultados fatales, es necesario modificar el código penal tipificado como delito de homicidio doloso el provocar la lesión y/o muerte de personas por conducción temeraria de vehículos.

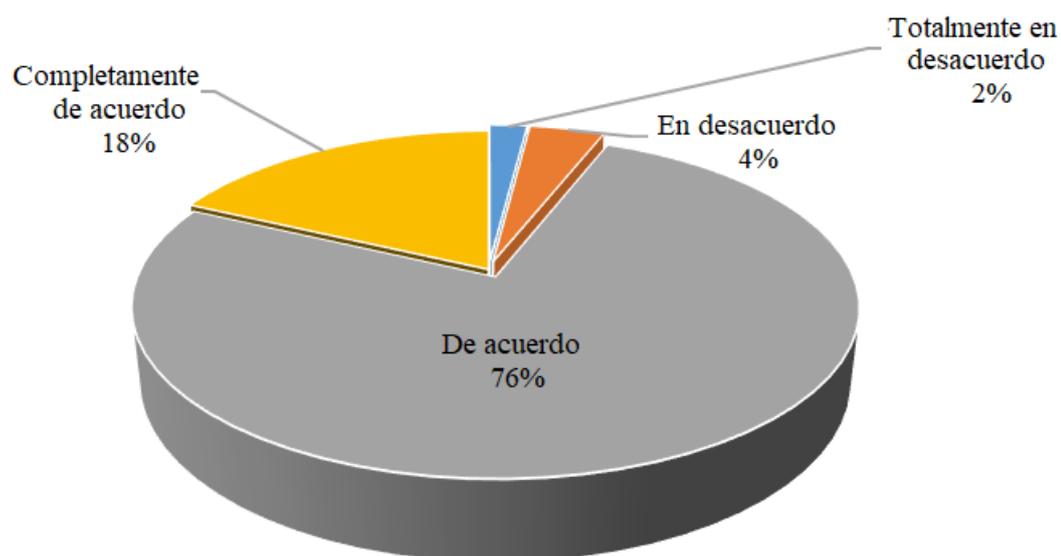
Tabla 10

Pregunta N°06

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	4%	76%	18%

Figura 7

Gráfico circular de la pregunta N°06



En esencia, existe similitud entre las conductas de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol o las drogas y la conducción temeraria de vehículos, porque en ambos casos es posible medir las posibles consecuencias.

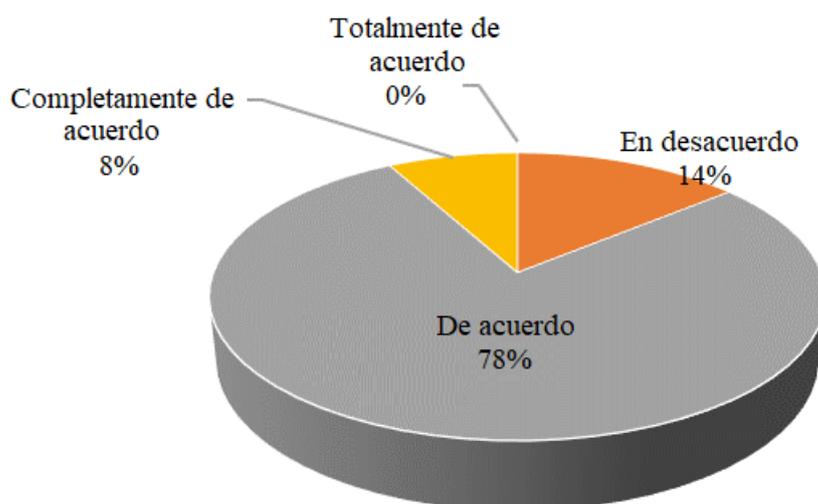
Tabla 11

Pregunta N°07

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	14%	78%	8%

Figura 8

Gráfico circular de la pregunta N°07



Desde el punto de vista de la prevención, la acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debiera significar la suspensión inmediata de la licencia de conducir.

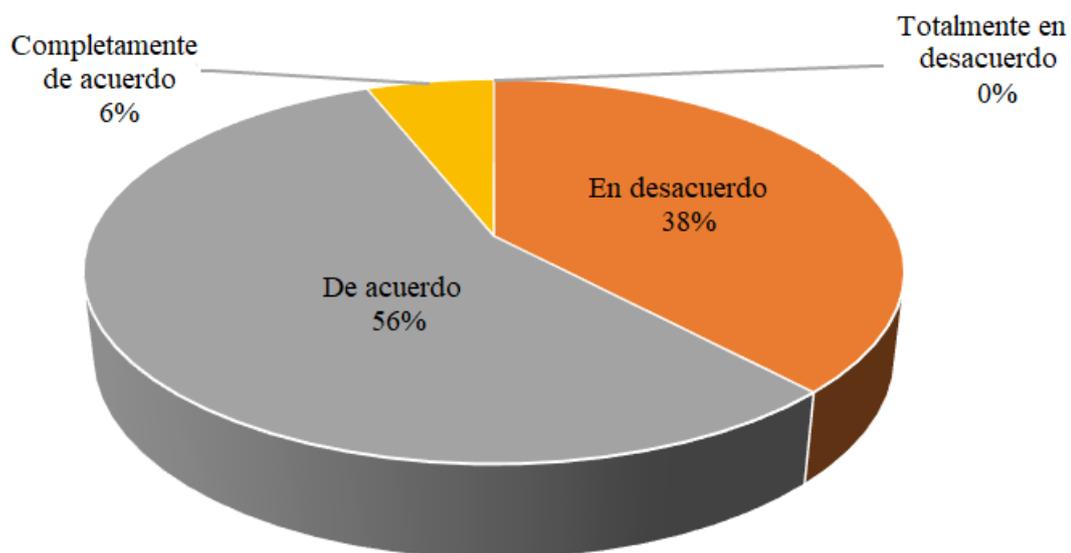
Tabla 12

Pregunta N°08

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	38%	56%	6%

Figura 9

Gráfico circular de la pregunta N°08



La acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debe considerarse como uno de los elementos objetivos fundamentales de la existencia de delito doloso en la producción de lesiones o muertes en accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria.

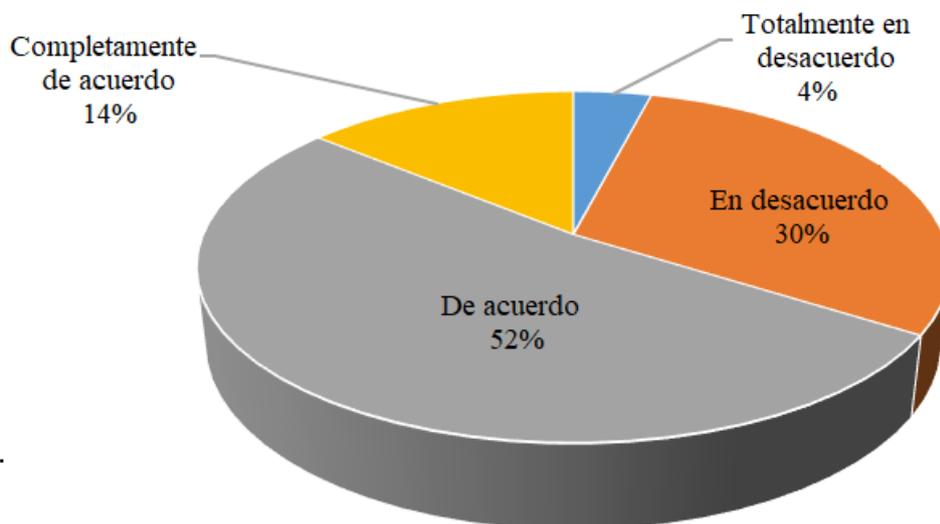
Tabla 13

Pregunta N°09

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
4%	30%	52%	14%

Figura 10

Gráfico circular de la pregunta N°09



La culpa, como violación de la obligación de diligencia y prudencia que nos imponen determinadas normas, se aparta conceptualmente del resultado provocado por la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones a personas o muerte de éstas en la medida que dicho comportamiento de ajusta a un patrón conductual repetidamente negligente.

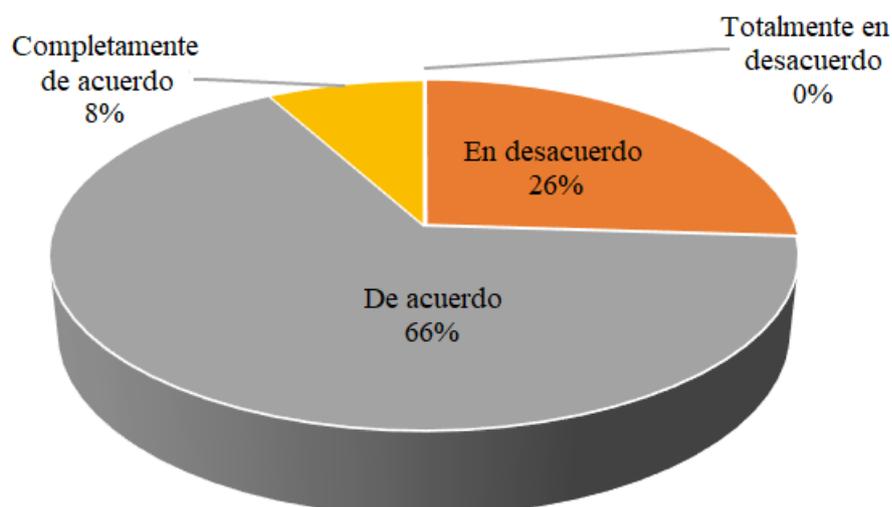
Tabla 14

Pregunta N°10

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	26%	66%	8%

Figura 11

Gráfico circular de la pregunta N°10



Es posible advertir objetivamente que, en la conducción temeraria de vehículos, el resultado de lesiones y/o muerte de personas, el autor advierte la posibilidad de realizar el tipo, pero a pesar de ello sigue actuando por considerar el peligro como insignificante, al confiar en que este no se producirá por diversos factores o por sobre valorar sus fuerzas.

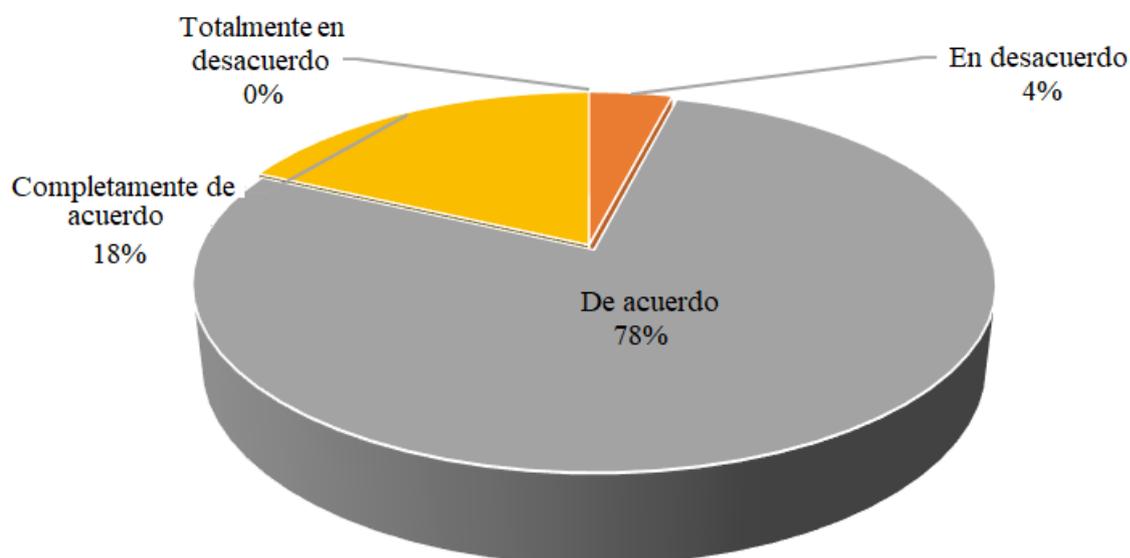
Tabla 15

Pregunta N°11

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	4%	78%	18%

Figura 12

Gráfico circular de la pregunta N°11



En la consideración del bien jurídico protegido vida, basta la lesión de personas y no necesariamente la muerte, para contemplar la posible existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos.

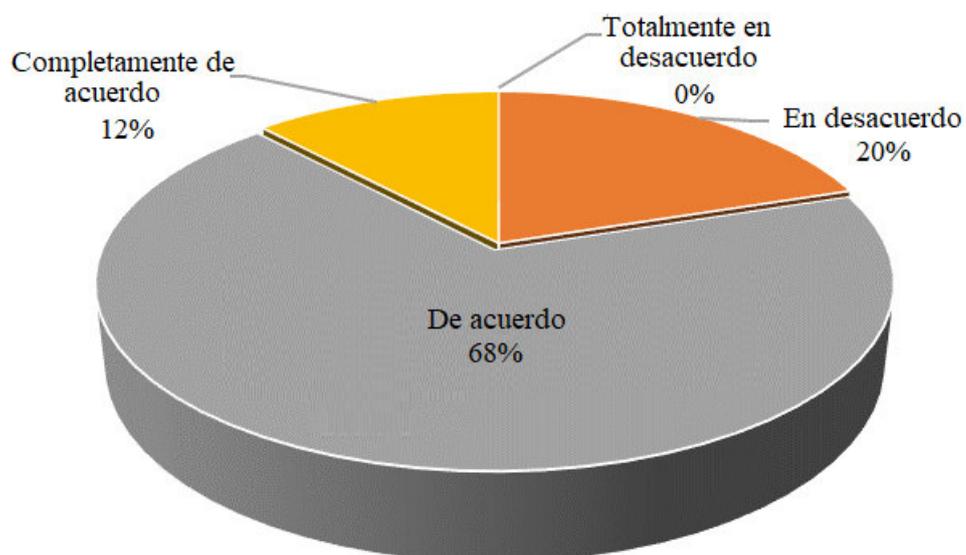
Tabla 16

Pregunta N°12

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	20%	68%	12%

Figura 13

Gráfico circular de la pregunta N°12



Existe una diferencia sustancial entre la lesión o muerte provocada por la conducción temeraria de vehículos manifestada como comportamiento reiterado con aquellas que son el resultado de una acción fortuita en circunstancias absolutamente distintas.

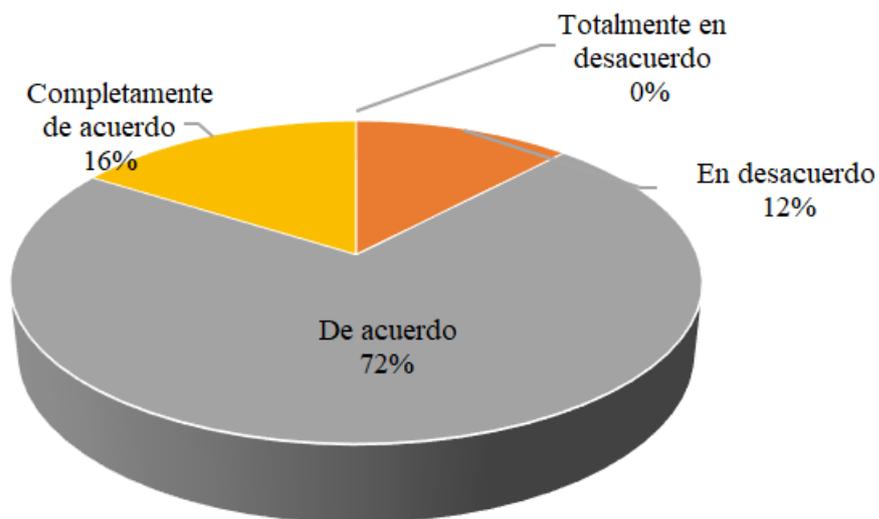
Tabla 17

Pregunta N°13

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	12%	72%	16%

Figura 14

Gráfico circular de la pregunta N°13



De considerarse la posible existencia de dolo eventual, éste tendría que apreciarse según se demuestre objetivamente que la conducta temeraria se da en forma reiterada por parte del agente.

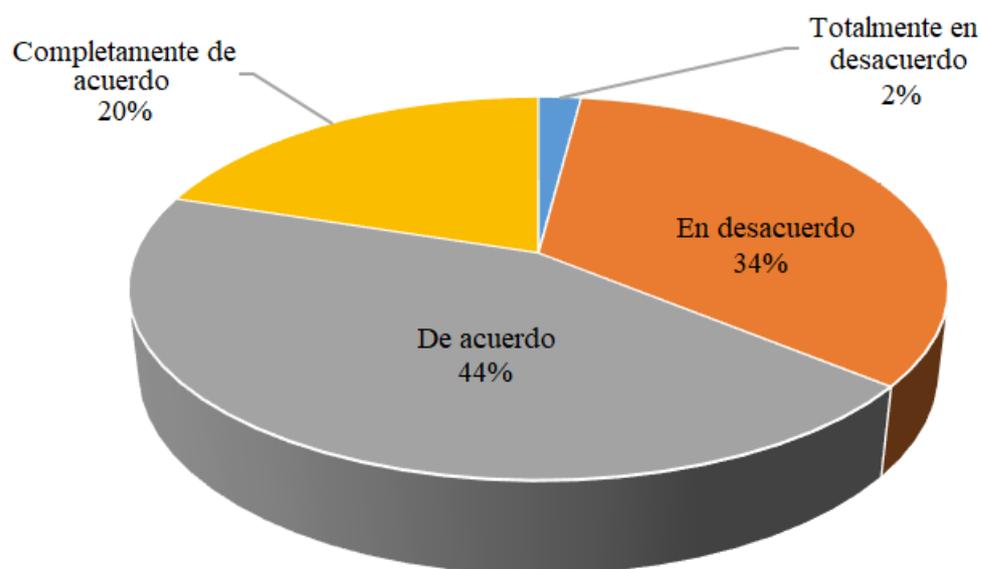
Tabla 18

Pregunta N°14

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	34%	44%	20%

Figura 15

Gráfico circular de la pregunta N°14



La falta de cuidado requerido como elemento fundamental del tipo culposo del homicidio, constituye un concepto inapropiado en el caso de lesiones o muertes provocadas por la conducción temeraria reiterada de vehículos.

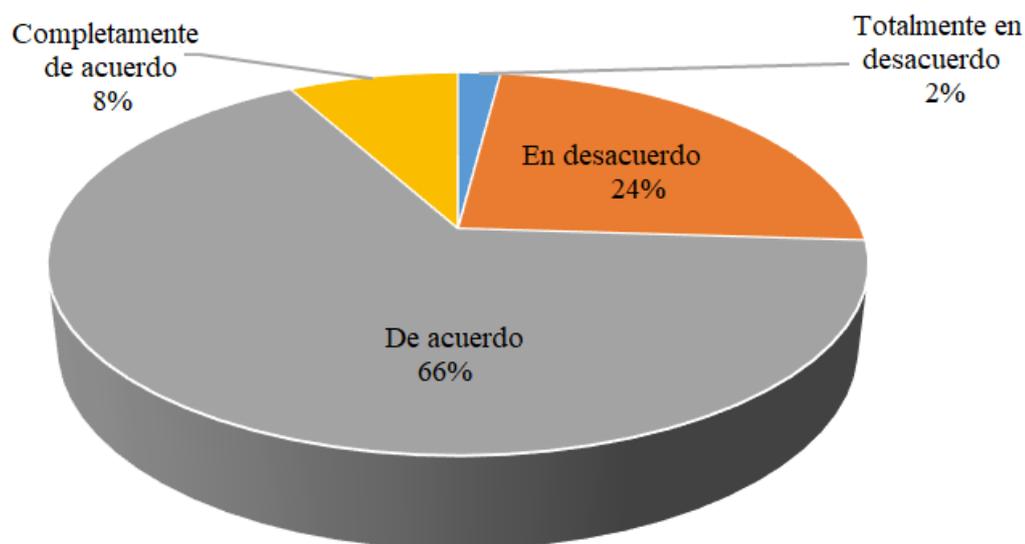
Tabla 19

Pregunta N°15

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
2%	24%	66%	8%

Figura 16

Gráfico circular de la pregunta N°15



La sola consideración de la potencia de un vehículo como elemento capaz de provocar lesiones o la muerte de personas, debe ser tomada en cuenta por el responsable de su conducción.

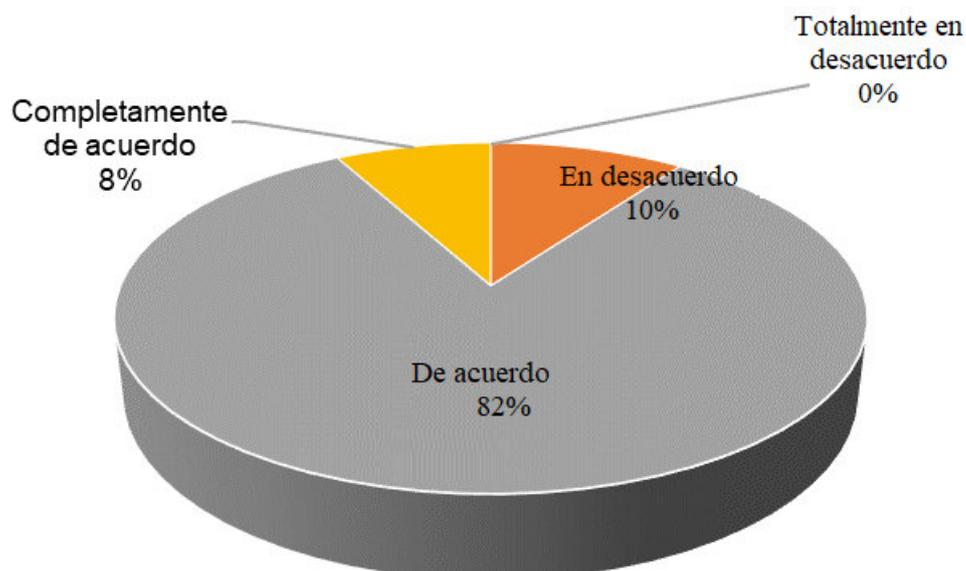
Tabla 20

Pregunta N°16

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	10%	82%	8%

Figura 17

Gráfico circular de la pregunta N°16



La sola consideración de la potencia de un vehículo como elemento capaz de provocar lesiones o la muerte de personas, debe ser tomada en cuenta por los magistrados para evaluar la posible conducción temeraria y, en consecuencia, la existencia de dolo eventual.

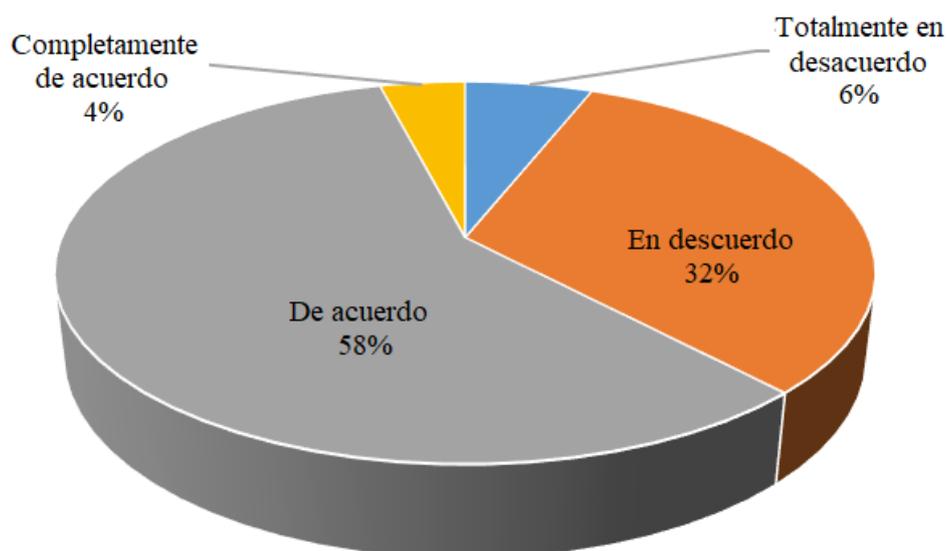
Tabla 21

Pregunta N°17

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
6%	32%	58%	4%

Figura 18

Gráfico circular de la pregunta N°17



La sola infracción del deber objetivo de cuidado, resulta insuficiente para establecer la existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones o muerte de personas, debiendo en todo caso ser reiterada dicha conducta.

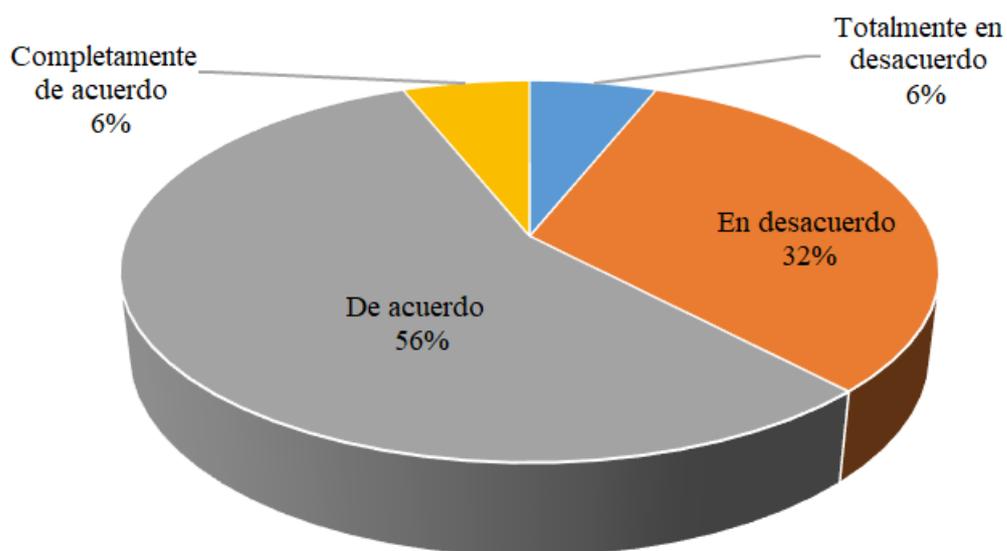
Tabla 22

Pregunta N°18

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
6%	32%	56%	6%

Figura 19

Gráfico circular de la pregunta N°18



De presumirse la existencia de dolo eventual por la conducción temeraria de vehículos, tal presunción debe considerar que la conducta excede o supera el riesgo permitido.

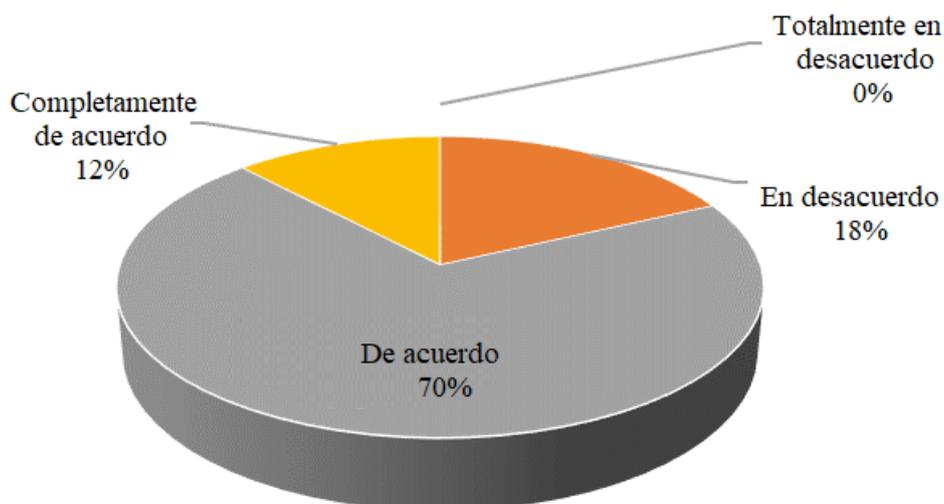
Tabla 23

Pregunta N°19

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
0%	18%	70%	12%

Figura 20

Gráfico circular de la pregunta N°19



3.7. Consideraciones éticas

Durante la ejecución del proyecto de investigación se ha respetado la autoría intelectual de los textos consultados, citando a los autores y a las diversas fuentes.

Asimismo, la encuesta aplicada ha sido de carácter anónimo a fin de mantener el anonimato de los magistrados encuestados.

IV. Resultados

4.1. Contrastación de hipótesis

4.1.1. *Hipótesis general*

La conducción temeraria constituye elemento delictivo en forma de dolo eventual en la producción de accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.

Respecto a la hipótesis general, la opinión de los magistrados se inclina por aceptar la presencia del dolo eventual en las lesiones o muerte en accidentes de tránsito producidos por conducción temeraria de vehículos.

En consideración a ello, se estima que debe existir correspondencia entre el precepto constitucional de protección de la vida humana y la acción estatal cuando se aprecia su puesta en peligro, debiendo, en consecuencia, penalizar aquellas conductas peligrosas razonadas y conscientes.

En ese sentido, los magistrados encuestados consideran que, el solo hecho de provocar un accidente de tránsito por conducir un vehículo en forma temeraria con secuelas de heridos y/o muertos, debiera ser penalizado considerando la existencia de dolo eventual.

Ello, debido a que las penas que se venían aplicando en los casos de accidentes de tránsito en que se producían lesiones o muertes por conducción temeraria, recibían sanciones leves por considerar los casos como homicidio culposo.

Ello, quiere decir que quienes conducen sus vehículos en forma temeraria, asumen el riesgo de lo que pueda suceder como producto de una conducta infractora razonada y consciente que pone en peligro la vida de los demás.

Las nuevas regulaciones frente a tales hechos, provoca, como señalan Bambarén y Chú el efecto Peltzman, que se presenta como una reacción a las nuevas normas,

generando nuevas conductas de riesgo, constituyendo este hecho un desafío a la autoridad Estatal (Bambarén y Chú, 2013, p. 308).

4.1.2. Hipótesis secundarias

Hipótesis secundaria 1. La conducción temeraria reúne los elementos necesarios que le hacen merecedora de ser calificada como dolo eventual.

Los magistrados encuestados opinan, en forma abrumadora sobre la necesidad de modificar el código penal, tipificado como delito de homicidio doloso el provocar la lesión y/o muerte de personas por conducción temeraria de vehículos, así como encuentran similitud entre las conductas de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol o las drogas y la conducción temeraria de vehículos, porque en ambos casos es posible medir las posibles consecuencias.

Las normas imponen la obligación de diligencia y prudencia y su violación consciente se ajusta a un patrón conductual negligente puesto que el agente está en capacidad de prever el resultado, no siendo ello suficiente para detener su accionar, todo lo cual hace presumir, razonablemente, la coexistencia de los elementos para calificar la conducta como dolo eventual.

Hipótesis secundaria 2. Existe un patrón conductual, en la mayoría de conductores cuya conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas, que permite suponer razonadamente la existencia de dolo eventual.

Existe en nuestro país la costumbre de muchos conductores, especialmente de vehículos de servicio público, de acumular miles de soles en papeletas que nunca cancelan, lo que da motivo a algunos políticos a hacer campaña prometiendo lograr su anulación. Como ya se ha expuesto, son muchos y muy graves los casos de accidentes de tránsito

protagonizados por choferes que ostentan muchas papeletas por infracciones graves y muy graves y que han causado muertes.

De esa forma, se hace evidente la existencia de un patrón conductual de tipo transgresor de las normas de tránsito y de desprecio por la vida de las personas.

La conducción temeraria no se presenta en forma de conducta aislada o eventual, es producto de una forma de conducir cometiendo infracciones de diversa índole. En general, estas personas no respetan las señales de tránsito, desacatan las órdenes de la Policía, no respetan a los peatones ni a otros conductores, entre otras conductas transgresora. teniendo como condición dicha aceptación que responsable haya demostrado un patrón conductual que se ajuste al tipo.

Por ello, es que los magistrados encuestados opinan que la acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debiera significar la suspensión inmediata de la licencia de conducir, ya que constituiría uno de los elementos objetivos fundamentales de la existencia de delito doloso en la producción de lesiones o muertes en accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria en forma reiterada.

4.2. Análisis e interpretación

Para los entrevistados, (70% de acuerdo y 18% completamente de acuerdo) el uso del término “culpa” por el Artículo 111° del Código Penal, en lugar de “imprudencia” o “negligencia”, resulta apropiado en el caso de los accidentes de tránsito en que se producen lesiones a personas o muerte de éstas. Sin embargo, el citado artículo, refleja que no se está tomando en cuenta el desvalor de la acción, como inobservancia objetiva del debido cuidado que, a la vez, revela el desvalor del resultado, como peligro concreto de un bien jurídico.

No obstante, la respuesta anterior, para el 66% es indudable que el dolo eventual está presente en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito producidos por conducción temeraria de vehículos.

En este aspecto, es preciso distinguir la conducción temeraria inconsciente del resultado, es decir, sin la representación objetiva del resultado, de aquella acción del sujeto que no solo se representa objetivamente el resultado, sino que lo acepta y no trata de evitarlo, como ocurre frecuentemente en los accidentes de tránsito.

También debemos precisar la distinción entre el concepto de accidente como evento fortuito, de aquel que ocurre como producto de una acción consciente, cuyos resultados son, como ya se ha dicho, objetivamente previsibles y que no se quieren evitar.

El hecho que el 56% manifieste estar de acuerdo y el 18% completamente de acuerdo en que para considerar la existencia de dolo eventual en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria de vehículos, tendría que valorarse si el responsable posee un patrón conductual que se ajuste a las características de dicho comportamiento, nos lleva a la consideración que la reiterancia y reincidencia en la conducción temeraria, de acuerdo a los antecedentes del agente, demuestra objetivamente que este demuestra desprecio por la seguridad y la vida de pasajeros y transeúntes.

El 70% está de acuerdo y el 8% completamente de acuerdo en que el precepto constitucional respecto a la protección de la vida humana exige una acción estatal que abarque todas las esferas y circunstancias en que ésta se ponga en peligro, penalizando aquellas conductas que la pongan en peligro de manera razonada y consciente.

En ese orden de ideas, el valor vida no puede convertirse en una idea abstracta cuando las circunstancias en las cuales esta se pone en peligro, obedecen a una voluntad consciente de provocar un resultado, especialmente, teniendo en cuenta que las motivaciones para ello

sean insignificantes, como el ganar una exigua suma de dinero aportada por los potenciales pasajeros que los conductores, pudieran ganar haciendo correteos. Quiere decir que la relación costo-beneficio realizada por los conductores, coloca el valor vida en un nivel absolutamente inferior a lo racionalmente esperado.

El 56% está de acuerdo y el 34% completamente de acuerdo en el solo hecho de provocar un accidente de tránsito por conducir un vehículo en forma temeraria con secuelas de heridos y/o muertos, debiera ser penalizado considerando la existencia de dolo eventual. Esta reiteración de la existencia de dolo eventual en los accidentes de tránsito como producto de la conducción temeraria, revela que, en el ánimo de los operadores de justicia, existe una valoración objetiva de dicho tipo, pero que no encuentra adecuación en nuestra legislación.

Ello, explica las razones por las cuales para el 76%, ante el alarmante índice de accidentes de tránsito con resultados fatales, es necesario modificar el código penal, tipificando, como delito de homicidio doloso, el provocar la lesión y/o muerte de personas por conducción temeraria de vehículos. Asimismo, el 18% está completamente de acuerdo con dicha afirmación.

Resulta interesante la opinión del 78% en el sentido que, en esencia, existe similitud entre las conductas de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol o las drogas y la conducción temeraria de vehículos, porque en ambos casos es posible medir las posibles consecuencias.

En efecto, en nuestra legislación, ha sido difícil lograr la penalización de la conducción de vehículos en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas, lo que finalmente se logró bajo la consideración que el número de accidentes de tránsito por conducción en estado de ebriedad resultaba alarmante.

En este caso, se aludió también al deber de cuidado y a la responsabilidad que debe asumir quien conduce un vehículo, consideraciones que son también aplicables a aquellos que lo hacen sin estar bajo los mismos efectos, pero que no están exentos de las mismas responsabilidades. Asimismo, la responsabilidad se acrecienta cuando el conductor tiene a cargo la vida de otras personas como chofer de servicio público, para quien el escrupuloso respeto a las normas de tránsito resulta un deber ineludible.

Ya hemos comentado que en nuestro país los conductores de vehículos de servicio público tienen acumuladas papeletas por faltas muy graves y graves. En muchos casos, ha quedado demostrado que el monto en dinero de dichas papeletas supera el valor del vehículo, pero, asimismo, la acumulación de papeletas es producto de la negligencia de las autoridades que no cumplen con su función de llevar a cabo el cobro oportuno o la captura del vehículo y su internamiento en el depósito, además de la inoperancia para suspender el brevete a los choferes infractores.

Por ello, se explica que para un 56% de encuestados, desde el punto de vista de la prevención, la acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debiera significar la suspensión inmediata de la licencia de conducir, al mismo tiempo que el 52%, considera que dicha acumulación, debe considerarse como uno de los elementos objetivos fundamentales de la existencia de delito doloso en la producción de lesiones o muertes en accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria.

El 66% está de acuerdo en que la culpa, como violación de la obligación de diligencia y prudencia que nos imponen determinadas normas, se aparta conceptualmente del resultado provocado por la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones a personas o muerte de éstas en la medida que dicho comportamiento se ajusta a un patrón conductual repetidamente negligente.

En ese sentido, La noción de culpa, está ausente en los accidentes de tránsito por conducción temeraria de vehículos de transporte público que actúan con desprecio por la vida humana, demostrado por sus antecedentes en el record de papeletas y accidentes en que participaron, pero que, además, causan lesiones o siegan la vida de personas invadiendo espacios reservados exclusivamente a peatones.

El 78% está de acuerdo en que es posible advertir objetivamente que, en la conducción temeraria de vehículos, el resultado de lesiones y/o muerte de personas, el autor advierte la posibilidad de realizar el tipo, pero a pesar de ello sigue actuando por considerar el peligro como insignificante, al confiar en que este no se producirá por diversos factores o por sobre valorar sus fuerzas.

Al respecto, los frecuentes accidentes de tránsito producidos bajo las circunstancias descritas, revelan que, efectivamente, los conductores sí están en capacidad de prever el resultado, pero no tratan de evitarlo, esperando que sean otras las circunstancias que lo haga, como que los peatones evadan al vehículo que los embiste o que el chofer adversario trate de evitar la colisión.

Incluso, podemos agregar que hay una dosis de violencia extrema en la forma de conducir, lo que motiva la protesta de los pasajeros y se hace evidente en el estado en que quedan vehículos y personas luego del incidente.

Para el 68% existe acuerdo en el sentido que en la consideración del bien jurídico protegido vida, basta la lesión de personas y no necesariamente la muerte, para contemplar la posible existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos.

El precepto constitucional sobre el valor vida y la prohibición penal de lesionar o causar la muerte son nociones que no escapan al conocimiento de ningún ciudadano con uso de razón. Como consecuencia de tal conocimiento, quienes operan equipos o maquinarias o

realizan cualquier oficio o industria que involucra riesgos para la salud y la vida de las personas, conocen también de los deberes involucrados en sus acciones.

Desde ese punto de vista, resulta inexcusable el faltar al deber de cuidado en el desempeño de la función, cualquiera que esta sea, y que ponga en riesgo innecesario la salud y la vida de las personas. Si en el cumplimiento de la labor de conducción de vehículos, uno de ellos es embestido, los resultados no pueden considerarse dolosos, pero dicha consideración no es aplicable al responsable de la colisión si este actuó con temeridad y sin el debido cuidado.

De allí que un 72% de encuestados, está de acuerdo en que existe una diferencia sustancial entre la lesión o muerte provocada por la conducción temeraria de vehículos manifestada como comportamiento reiterado con aquellas que son el resultado de una acción fortuita en circunstancias absolutamente distintas. Asimismo, los encuestados establecen una clara distinción (44% de acuerdo y 20% completamente de acuerdo) en que, de considerarse la posible existencia de dolo eventual, éste tendría que apreciarse según se demuestre objetivamente que la conducta temeraria se da en forma reiterada por parte del agente.

El 66% está de acuerdo en que la falta de cuidado requerido como elemento fundamental del tipo culposo del homicidio, constituye un concepto inapropiado en el caso de lesiones o muertes provocadas por la conducción temeraria reiterada de vehículos, habida cuenta que la culpa evidencia inexistencia de dolo, que no resulta aplicable al caso motivo de la presente investigación.

Para el 82%, la sola consideración de la potencia de un vehículo como elemento capaz de provocar lesiones o la muerte de personas, debe ser tomada en cuenta por el responsable de su conducción, como, también, un 58% está de acuerdo en que la misma consideración, debe ser tomada en cuenta por los magistrados para evaluar la posible conducción temeraria

y, en consecuencia, la existencia de dolo eventual. En este caso, la conducción de vehículos constituye un riesgo esperado, pero inevitable por los beneficios que reporta. Sin embargo, el riesgo se incrementa cuando su conducción se lleva a cabo con negligencia y temeridad conscientes de los resultados y, sobre todo con inobservancia de las normas de tránsito.

El 56% está de acuerdo en que la sola infracción del deber objetivo de cuidado, resulta insuficiente para establecer la existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones o muerte de personas, debiendo en todo caso ser reiterada dicha conducta, con lo cual se estaría realizando una evaluación de elementos objetivos que permitan explicar con mayor amplitud las circunstancias y motivaciones de los resultados.

Para el 70%, de presumirse la existencia de dolo eventual por la conducción temeraria de vehículos, tal presunción debe considerar que la conducta excede o supera el riesgo permitido, revelando una conducta consciente, cuyos resultados no solo pueden preverse, sino, también, evitarse, especialmente frente al valor vida.

V. Discusión de resultados

5.1. Discusión

La vida es el bien máspreciado y así lo interpreta la Constitución Política del Estado, razón por la cual se la consagra como uno de los derechos fundamentales de la persona.

Por otro lado, la vida en sociedad implica riesgos de diversa índole, frente a los cuales los estados desarrollan diversos mecanismos de prevención a fin de evitar o mitigar sus efectos. Con relación a ello, la atención está puesta, principalmente, en los riesgos de desastres naturales.

Debido a ello, nuestra sociedad ha sido denominada “sociedad de riesgos”, producto de los avances tecnológicos, lo que, a su vez, ha llevado al legislador a centrar su atención en nuevos tipos penales y la agravación de los ya existentes, cuya consecuencia es una “restricción” a la garantía clásica del derecho penal sustantivo y formal.

Desde este punto de vista, se ha ampliado el abanico de bienes jurídico-penales, al mismo tiempo que se han flexibilizado las reglas de imputación y se ha relativizado los principios político-criminales de garantía. El *ius puniendi* se ha ampliado al medio ambiente, drogas, economía, informática, el terrorismo, criminalidad organizada, etc.

La circulación vial se ha convertido en uno de los factores de mayor riesgo para las personas, siendo la causa de muchos accidentes con lesiones y muertes, la mayor parte de las cuales son ocasionadas por la acción humana en forma de negligencia y falta de deber de cuidado.

Tal comportamiento, ha adoptado en nuestro país característica de punibilidad, por lo que le es aplicable lo señalado por Roxin para considerarlo como acción típica, antijurídica y culpable, debido a que existe un elemento volitivo que, sabiendo de la existencia de un

riesgo, asume conscientemente sus ocurrencias sin considerar los resultados, por lo que debería ajustarse a un tipo previsto en el Código Penal, ya que es merecedor de reproche (Roxin, 1997).

En la producción de lesiones o muertes en accidentes de tránsito por conducción temeraria de vehículos la acción se proyecta al exterior a pesar de que el agente puede prever los resultados, no obstante, lo cual decide libre y conscientemente seguir adelante.

En conclusión, no estamos pues, frente a un hecho fortuito atribuible a factores ajenos al sujeto y a su propia voluntad.

VI. Conclusiones

Los magistrados encuestados, en general, consideran que debe abandonarse el título de culpa para incluir el dolo eventual en los accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria, como criterio político criminal por ajustarse a las circunstancias que implican los hechos.

Quienes provocan accidentes de tránsito por conducción temeraria, demuestran total desprecio por el más alto valor, como es la vida, por lo que es exigible una intervención penal más intensa con el objeto de conseguir un efecto disuasorio frente a conductas manifiestamente conscientes cuyos resultados son claramente previsibles, sin que exista la voluntad de evitarlos, prefiriendo, en cambio, asumir el riesgo de su ocurrencia.

Dada la conciencia de la propia acción y la asunción de voluntaria de los resultados, los llamados accidentes de tránsito que no reúnen elementos culposos, no obedecen a factores fortuitos, sobre los cuales el responsable no esté en condiciones de ejercer ningún control.

Los conductores que provocan accidentes de tránsito por conducción temeraria, reúnen rasgos de personalidad caracterizados por la falta de observancia de las normas de tránsito, como también de absoluto desprecio por la vida humana. Ello, queda demostrado con el hecho que los responsables han acumulado papeletas por un alto número de infracciones graves y muy graves, lo que significa que su conducta no solo es reiterada y reincidente.

Existe negligencia por parte de las autoridades para aplicar las normas relativas a las sanciones por infracciones de tránsito y de hacer efectivas las respectivas multas, o que trae como consecuencia que los montos por papeletas superan en muchos casos el valor del vehículo, circulan vehículos sin SOAT y no existe respeto por la autoridad policial, muchos de cuyos agentes han sido atropellados en forma intencional.

Todo lo anterior hace evidente que se ha creado una cultura de la infracción de normas de tránsito, a tal punto que las organizaciones de transportistas realizan paros exigiendo se dejen sin efecto las papeletas, a lo cual, en no pocas oportunidades, la autoridad ha accedido.

Existe una enorme desproporción en la relación costo-beneficio que establecen los choferes responsables de accidentes por conducción temeraria, ya que mientras ponen en riesgo la vida de pasajeros y peatones, el beneficio obtenido es sumamente exiguo, habiéndose denominado a tal conducta “la guerra del centavo”. Ello, ha dado motivo a que, en ocasiones, algunas empresas de transporte público de pasajeros, sean suspendidas temporalmente por la cantidad de accidentes en que se han visto involucradas sus unidades.

La inclusión del dolo eventual en los accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria, obedece a una política criminal que tiene base racional y está fundamentada en el precepto constitucional del reconocimiento de la vida humana como el más alto valor y de la obligación del Estado de protegerla.

En cuanto a prever los resultados, no existe diferencia en los accidentes provocados bajos los efectos del alcohol o las drogas y los motivados por la conducción temeraria con absoluto desprecio por la vida humana, por lo que la inclusión del dolo eventual en este último caso está plenamente fundamentada. Es más, está comprobado que el alcohol disminuye la capacidad de respuesta y los niveles de conciencia, por lo que se sanciona es la transgresión a la prohibición de conducir vehículos habiendo consumido alcohol y, en ese sentido, es el legislador quien ha previsto los resultados.

Por las características de los accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria, existen indicios razonables que los conductores involucrados están en capacidad de prever el resultado, pero que su desprecio por la vida humana los impulsa a no tratar de evitarlo.

VII. Recomendaciones

Es necesaria la modificación del Código Penal, a fin de incluir el dolo eventual en los accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria de vehículos, bajo la consideración que el conductor responsable pudo prever los resultados, pero que no tuvo la voluntad de evitarlos, no obstante estar en juego la vida de otras personas.

Tanto las normas administrativas como legales deben hacer una clara distinción de o que es un accidente de tránsito por causas fortuitas, es decir no atribuibles al factor humano de aquel que es causado por este, en el que medie la negligencia y la falta de cuidado.

A la hora de determinar la existencia o no del dolo eventual, los operadores de justicia deben tomar en cuenta los rasgos de personalidad del imputado, sus antecedentes y el número y gravedad de las papeletas que le fueron impuestas y si fueron capaces de abandonar a personas en peligro.

Es necesario establecer normas que obliguen a las autoridades responsables a cumplir con el cobro de las papeletas, así como a fijar un máximo de sanciones administrativas graves y/o muy graves, para suspender el brevete. Asimismo, las empresas que contratan o continúan contratando choferes con ese perfil, deben ser sancionadas con la suspensión de sus servicios.

Es necesario erradicar la cultura de la infracción de normas de tránsito, llevando a cabo campañas educativas en forma permanente, en las que se destaque el respecto la autoridad policial.

A fin de revertir la actual relación costo-beneficio que establecen los choferes responsables de accidentes por conducción temeraria, es preciso que las consecuencias de su conducta sean de tal magnitud que desalienten el desprecio por la vida y su puesta en riesgo.

VIII. Referencias

- Aquino, R. (2 de enero de 2012). El 30% de los conductores que cometieron un atropello se fugó. *El Comercio*. https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/30-conductores-que-cometieron-atropello-se-fugo_1-noticia-1355645
- Aguilar, M. (2 de noviembre de 2016). *Delitos de peligro e imputación objetiva*. https://blog.uclm.es/cienciaspenales/files/2016/11/2_delitos-de-peligro.pdf
- Alcácer, R. (2004). Embriaguez, temeridad y peligro para la seguridad del tráfico. Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria. *Revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, (10), pp. 5-22.
- Alfaro, F. y Linares, V. (2020). *La responsabilidad penal y civil en el homicidio y lesiones culposas resultantes de un accidente de tránsito terrestre*. [Tesis de pregrado, Universidad de el Salvador]. Repositorio institucional de la Universidad de el Salvador. <https://ri.ues.edu.sv/id/eprint/23152>
- Americatv (2016). *Chofer de vehículo de transporte que tenía 30 papeletas atropelló a comerciante*. [Video]. America Noticias. <http://www.americatv.com.pe/portal/noticias/ciudad/chofer-de-veh-culo-de-transporte-que-ten-30-papeletas-atropell-comerciante>
- Anticona, S. (2008). *Lesiones al feto y la imputación objetiva de los profesionales de la salud-paciente, Región Ucayali, Periodo 2002-2006*. [Tesis de posgrado]. Universidad Nacional Hermilio Valdizán.
- Bacigalupo, E. (1993). *Manual de Derecho Penal. Parte general. Exposición referida a los derechos vigentes en Argentina, Colombia, España, México y Venezuela*. (3ª ed.). TEMIS S.A.
- Bambarén, C. y Chú, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. *Revista Médica Herediana*, 24(4), pp. 305-310. <https://revistas.upch.edu.pe/index.php/RMH/article/view/275>

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Conoce medidas de mejora de la Seguridad Vial. Conducción temeraria*. <http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridad-vial/conduccion-temeraria,4202.html>.
- Berdugo, I., Arroyo, L., Ferré, J. y Serrano, J. (1996). *Lecciones de Derecho Penal, Parte General*. Praxis
- Bergalli, R., Rivera, I., Fraile, P., Zino, J., García, J., Mellon, J. y Bombini, G. (2018). *La cuestión criminal una aproximación pluridisciplinar*. Eudem. <http://www2.mdp.edu.ar/images/eudem/pdf/la%20cuestion%20criminal.pdf>
- Bernal, S. (2014). *Reformas a la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, respecto a la cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Loja]. Repositorio digital Universidad Nacional de Loja <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/15663>
- Bunster, Á. (2002). Acerca de la concepción roxiniana de la acción jurídico penal. *REJ-Revista de Estudios de la Justicia*, (3), pp. 11-20. <https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/14991/15414>
- Calderón, A. y Águila, G. (2010). *Balotario desarrollado para el examen del CNM en 1115 preguntas y respuestas*. San Marcos.
- Canales, P. (1993). *Teoría y definiciones jurídicas de algunos conceptos en el ámbito administrativo y penal: el delito de peligro, la inconstitucionalidad de los actos administrativos, la responsabilidad ministerial, la responsabilidad administrativa por actos que afecten a las garantías individuales, y la ilicitud e ilegitimidad*. Biblioteca del Congreso Nacional Chile. https://www.bcn.cl/catalogo/detalle_libro?bib=98146
- Caso, Y. (2020). *El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018*. [Tesis de posgrado, Universidad Nacional Federico

Villarreal]. Repositorio Institucional UNFV.

<http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/4050>

Código Penal. (2019). *Decreto Legislativo N°635*. Abril 8 de 1991 (Perú).

Collantes, M. (2016). *El dolo eventual y la imprudencia consciente: criterios delimitadores*.

[Tesis de pregrado, Universidad Siglo 21 Democrática Laica Trascendente].

Repositorio UESIGLO21. <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/13727>

Corigliano, M. (2005). Delitos de peligro, la frontera de lo punible en el derecho penal.

Revista Derecho & Cambio Social, 2(3), pp. 1-32.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5511890>

Chía, L. y Huamaní, S. (2010). *Accidentes de tránsito en el Perú: ¿Casualidad o causalidad?*

Una aplicación de los modelos de cointegración y elección discreta. Ministerio de

Transportes y Comunicaciones.

De la Mata, J., Sánchez, J., Alcacer, R., Lascuráin, J. y Rusconi, M. (2007). *Teoría del delito*.

Escuela Nacional de la Judicatura. [https://biblioteca.enj.org/bitstream/handle/123456](https://biblioteca.enj.org/bitstream/handle/123456789/87319/000031.pdf?sequence=1)

[789/87319/000031.pdf?sequence=1](https://biblioteca.enj.org/bitstream/handle/123456789/87319/000031.pdf?sequence=1)

Diario Perú21. (24 de diciembre de 2011). Abogado tenía ocho papeletas. *Diario Perú21*.

<https://peru21.pe/voces/abogado-tenia-ocho-papeletas-8860-noticia/>

Diálogo con la Jurisprudencia. (2000). Ejecutoria Suprema: Expediente 6095-97 Lima 07 de

enero de 2018. *Gaceta jurídica*, 6(16), pp. 225-227.

El Comercio. (16 de febrero de 2012). Chofer de Orión que provocó accidente registra 88

faltas de tránsito. *El Comercio*. [https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/chofer-](https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/chofer-orion-que-provoco-accidente-registra-88-faltas-transito-noticia-1375090)

[orion-que-provoco-accidente-registra-88-faltas-transito-noticia-1375090](https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/chofer-orion-que-provoco-accidente-registra-88-faltas-transito-noticia-1375090)

El Comercio. (26 de febrero de 2012). Falleció bebe de policía embarazada atropellada ayer en el Rímac. *El Comercio*. <https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/fallecio-bebe-policia-embarazada-atropellada-ayer-rimac-noticia-1379664>

El Comercio. (27 de febrero del 2012). Poder Judicial ordenó encarcelamiento de chofer que atropelló a policía. *El comercio*. <https://archivo.elcomercio.pe/amp/sociedad/lima/poder-judicial-ordeno-encarcelamiento-chofer-que-atropello-policia-noticia-1380147>

El Trome. (15 de junio del 2010). Chofer que atropelló a 'chibolo' tiene 90 papeletas. *El Trome*. <https://archivo.trome.pe/actualidad/chofer-que-atropellochibolo-tiene-90-papeletas-495584>

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial – FICVI. (2019). *Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial. Avances y retos desde la visión de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica*. Editores Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial - FICVI Fundación MAPFRE.

Ferrajoli, L. (1995). *Derecho y razón. Teoría del garantismo penal*. Trotta.

Grau, J. (28 de septiembre de 2011). Chofer prófugo tenía papeletas por ebrio. *Diario Perú21*. <http://peru21.pe/noticia/1309557/chofer-profugo-tenia-papeletas-ebrio>

Guanes, M. (2010). *Consideraciones dogmáticas sobre los denominados delitos de conducción temeraria*. [Tesis de posgrado Universidad Complutense de Madrid]. Repositorio institucional de la UCM <https://eprints.ucm.es/id/eprint/11840/>

Herzog, F. (1996). Los límites del derecho penal para controlar los riesgos sociales. Una perspectiva crítica ante el derecho penal en peligro. *Nuevo Foro Penal*, 12(53), pp. 303–312. <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/nuevo-foro-penal/article/view>

- Huertas-Díaz, O. (2011). Dolo eventual en accidentes de tránsito: reflexión sobre el caso colombiano. *Revista Diálogo de Saberes*, (34), pp. 239-252. <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/dialogos/article/view/1991/1516>
- Idrogo, J. y Rimarachin, J. (2018) *La necesidad de tipificar el delito de lesiones culposas con muerte subsecuente en el Código Penal Peruano*. [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio de USS. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/5221>
- Instituto Nacional de Transporte Terrestre. (26 de noviembre de 2016). *Glosario de términos educación y seguridad vial*. <https://docplayer.es/2455680-Glosario-de-terminos-educacion-y-seguridad-vial.html>
- Jakobs, G. (1996). *La imputación objetiva en derecho penal*. (M. Cancio, Trad.). Civitas,
- Jakobs, G. (1996). *Sociedad, norma y persona*. (M. Cancio y B. Feijóo, Trad.). Civitas.
- Lazarte, W. (2020). *Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque-Enero-Julio del 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio de USS. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/7770>
- Machicado, J. (3 de marzo de 2009). *Clasificación Del Delito*. <https://jorgemachicado.blogspot.com/2009/03/clasificacion-del-delito.html>
- Meza, P. (2017). *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana*. [Tesis de posgrado, Universidad de Carabobo]. Repositorio <http://riuc.bc.uc.edu.ve/bitstream/123456789/4728/1/pmeza.pdf>.
- Meza, L. (2018). *Dolo eventual y la imprudencia consciente: su tratamiento en la legislación penal peruana*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]. Repositorio institucional UNDAC. <http://repositorio.undac.edu.pe/handle/undac/292>

Ministerio de Salud. (diciembre de 2009). *¿Qué son los accidentes de tránsito?*
http://www.minsa.gob.pe/portada/Especiales/2009/accidentes_transito/presentacion.html

Núñez, A. (2017). *Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado ebriedad en Lima Sur 2016*. [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú
<https://hdl.handle.net/20.500.13067/379>

Organización Mundial de la Salud. (9 de septiembre de 2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015: Resumen*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/354365>

Organización Panamericana de la Salud. (7 de noviembre de 2016). *La seguridad vial en la Región de las Américas*. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/28565?locale-attribute=es>

Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E. y Mathers, C. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Organización Panamericana de la Salud. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/726>

Peña, O. y Almanza, F. (2010). *Teoría del delito. Manual práctico para su aplicación en la teoría del caso*. Asociación Peruana de Ciencias Jurídicas y Conciliación-APECC. Nomos & Thesis E.I.R.L.

Pérez-Sasso, Ch. (2017). El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino. *Revista Jurídicas CUC*, 13(1), pp. 213-232. <https://revistascientificas.cuc.edu.co/juridicascuc/article/view/1671>

- Pérez, M. (2003). *Factores causantes de los accidentes*.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6321/06.pdf?sequence=7>
- Plan de mitigación de riesgos en Cali (1996). 3.8 *Accidentes de tránsito*.
<https://www.osso.org.co/docu/publicac/1996/planii/cap03/text08.htm>
- Politoff, S. (1997). *Derecho penal. Parte general*. Conosur.
- Ponce-D, C., Bulnes-B, M., Aliaga-T. J., Delgado-C. E. y Solís-N. R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contextos de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima metropolitana. *Revista de Investigación en Psicología*, 9(2), pp. 33-64. <https://doi.org/10.15381/rinvp.v9i2.4020>
- Puppe, I. (2014). *El Derecho penal como ciencia*. Editorial B de F.
- Raigosa-Sotelo, L. (1993). La política penal. Algunas notas acerca de las relaciones entre políticas públicas y derecho. *Revista Perfiles Latinoamericanos*, 2(3), pp. 71-96.
<https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/474>
- Rojas-Ramírez, G., Comendador-Prol, A. y Guerra-Salina, Y. (2015). El bien jurídico y las técnicas para la tipificación de los delitos. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, (12), p. 1. <https://www.eumed.net/rev/caribe/2015/12/delitos.html>
- Rivera, I. (2005). *Política Criminal y Sistema Penal: Viejas y nuevas racionalidades punitivas*. Anthropos
- Roxin, C. (1997). *Derecho Penal. Parte General. Fundamentos. La estructura de la teoría del delito*. (D. Luzón., M. Díaz. y J. García, Trad.; 2 ed.). Civitas
- Salas-Beteta, Ch. (2007). El iter criminis y los sujetos activos del delito. *Revista Internauta de Práctica Jurídica*, (19), pp. 1-15.
https://www.uv.es/ajv/art_jcos/art_jcos/num19/RIPJ_19/EX/19-11.pdf

Silva, J. (1997). *Política criminal y nuevo derecho penal. Libro Homenaje a Claus Roxin.*

Bosch Editor.

Solís-Espinoza, A. (2009). Visión psicocriminológica del dolo y la imputabilidad (I). *Revista*

de Derecho UNED, (4), pp. 355 y 356. <https://doi.org/10.5944/rduned.4.2009.10975>

Schünemann, B. (2002). *Temas actuales y permanentes del Derecho penal después del*

milenio. Tecnos.

Villavicencio, F. (5 de junio de 2008). *Los Delitos Imprudentes de Comisión.*

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/derysoc/2008/06/05/los-delitos-imprudentes-de-comision/>

IX. Anexos

Anexo A

Matriz de consistencia

Problemas General	Objetivos General	Hipótesis General	Variables	Dimensiones	Metodología
¿Debe considerarse la conducción temeraria como elemento delictivo en forma de dolo eventual cuando dicha conducta provoca accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas?	Demostrar que la conducción temeraria constituye elemento delictivo en forma de dolo eventual cuando dicha conducta provoca accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.	La conducción temeraria constituye elemento delictivo en la producción de accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.	Dolo eventual	Conducta consciente Voluntad Previsión del resultado Riesgo	El tipo de investigación fue descriptivo, cuantitativo. Población y muestra La Población está compuesta por todos los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima con un total de 88. La muestra fue seleccionada haciendo uso del Muestreo Estratificado se trabajo con una muestra de 50 Salas o Juzgados Penales del Distrito Judicial de Lima.
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas		Siniestro con vehículo motorizado., Conducción irresponsable., Irrespeto a las normas Exposición al peligro	Instrumento fue el cuestionario tipo Likert de tipo cerrado con afirmaciones a las que el encuestado debe responder señalando cuatro alternativas que van desde el total desacuerdo al total acuerdo.
¿Reúne la conducción temeraria los elementos necesarios que le hagan merecedora de ser calificada como dolo eventual?	Identificar y describir los elementos constituyentes de la conducción temeraria que la hacen merecedora de ser calificada como dolo eventual.	La conducción temeraria reúne los elementos necesarios que le hacen merecedora de ser calificada como dolo eventual.	Accidente por conducción temeraria de vehículos		Procedimiento
¿Existe un patrón conductual en la mayoría de conductores cuya conducta	Demostrar que existe un patrón conductual en la mayoría de conductores cuya	Existe un patrón conductual, en la mayoría de conductores cuya			

<p>temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas, que permita suponer razonadamente la existencia de dolo eventual?</p>	<p>conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas.</p>	<p>conducta temeraria provocó accidentes de tránsito seguidos de lesiones o muerte de personas, que permite suponer razonadamente la existencia de dolo eventual.</p>	<p>El diseño es bivariado, debido a que se trabajó con dos variables y Ex post facto porque los hechos fueron estudiados luego de su ocurrencia</p>
			<p>Análisis de datos Para el análisis de los datos del presente estudio se procederá mediante la tabla de frecuencia, los diagramas de circunferencia.</p>

Anexo B*Cuestionario de validación para el instrumento por el jurado de expertos*

Criterios	Apreciación	
	Si	No
1. El instrumento responde al planteamiento del problema		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
2. El instrumento responde a los objetivos del problema		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
3. El instrumento responde a la operacionalización de las variables		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
4. Los ítems responden a la hipótesis del estudio		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
5. La estructura que presenta el instrumento es secuencial		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
6. Los ítems están redactados en forma clara y precisa		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
7. El número de ítems es adecuado		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
8. Considera usted que los ítems del instrumento son válidos		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
9. No se debe incrementar el número de ítems		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		
10. No se debe eliminar algún ítem		
a) Observaciones		
b) Sugerencias		

Si $p < 0.05$ la concordancia es significativa

FIRMA

Teniendo un puntaje de:

Nombres y Apellidos

Favorable = 1

Desfavorable = 0

Anexo C

Encuesta a Magistrados

Instrucciones: Esta es una encuesta anónima. A continuación, encontrará un conjunto de afirmaciones seguidas de diversas opciones relacionadas con la conducción temeraria de vehículos y la producción de accidentes de tránsito y su posible relación con el dolo eventual. Por favor, lea cuidadosamente cada afirmación y marque un aspa (X) en el recuadro correspondiente. **No deje ninguna afirmación sin respuesta. los resultados se guardarán con absoluta confidencialidad.**

No.	Afirmación	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo
01.	El uso del término “culpa” por el Artículo 111° del Código Penal, en lugar de “imprudencia” o “negligencia”, resulta apropiado en el caso de los accidentes de tránsito en que se producen lesiones a personas o muerte de éstas.				
02.	Es indudable que el dolo eventual está presente en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito producidos por conducción temeraria de vehículos.				
03.	Para considerar la existencia de dolo eventual en las lesiones y/o muertes producto de accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria de vehículos, tendría que valorarse si el responsable posee un patrón conductual que se ajuste a las características de dicho comportamiento.				
04.	El precepto constitucional respecto a la protección de la vida humana exige una acción estatal que abarque todas las esferas y circunstancias en que ésta se ponga en peligro, penalizando aquellas conductas que la pongan en peligro de manera razonada y consciente.				
05.	El solo hecho de provocar un accidente de tránsito por conducir un vehículo en forma temeraria con secuelas de heridos y/o muertos, debiera ser penalizado considerando la existencia de dolo eventual.				
06	Ante el alarmante índice de accidentes de tránsito con resultados fatales, es necesario modificar el código penal tipificado como delito de homicidio doloso el provocar la lesión y/o muerte de personas por conducción temeraria de vehículos.				

07.	En esencia, existe similitud entre las conductas de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol o las drogas y la conducción temeraria de vehículos, porque en ambos casos es posible medir las posibles consecuencias.				
08.	Desde el punto de vista de la prevención, la acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debiera significar la suspensión inmediata de la licencia de conducir.				
09.	La acumulación de cierto número de papeletas por faltas graves y/o muy graves, debe considerarse como uno de los elementos objetivos fundamentales de la existencia de delito doloso en la producción de lesiones o muertes en accidentes de tránsito provocados por conducción temeraria.				
10.	La culpa, como violación de la obligación de diligencia y prudencia que nos imponen determinadas normas, se aparta conceptualmente del resultado provocado por la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones a personas o muerte de éstas en la medida que dicho comportamiento de ajusta a un patrón conductual repetidamente negligente.				

No.	Afirmación	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamen te de acuerdo
11.	Es posible advertir objetivamente que, en la conducción temeraria de vehículos, el resultado de lesiones y/o muerte de personas culpa el autor advierte la posibilidad de realizar el tipo, pero a pesar de ello sigue actuando por considerar el peligro como insignificante, al confiar en que este no se producirá por diversos factores o por sobre valorar sus fuerzas.				
12.	En la consideración del bien jurídico protegido vida, basta la lesión de personas y no necesariamente la muerte, para contemplar la posible existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos.				
13.	Existe una diferencia sustancial entre la lesión o muerte provocada por la conducción temeraria de vehículos manifestada como comportamiento reiterado con aquellas que son el resultado de una acción fortuita en circunstancias absolutamente distintas.				
14.	De considerarse la posible existencia de dolo eventual, éste tendría que apreciarse según se demuestre objetivamente que la conducta temeraria se da en forma reiterada por parte del agente.				
15.	La falta de cuidado requerido como elemento fundamental del tipo culposo del homicidio, constituye un concepto inapropiado en el caso de lesiones o muertes provocadas por la conducción temeraria reiterada de vehículos.				
16.	La sola consideración de la potencia de un vehículo como elemento capaz de provocar lesiones o la muerte de personas, debe ser tomada en cuenta por el responsable de su conducción.				
17.	La sola consideración de la potencia de un vehículo como elemento capaz de provocar lesiones o la muerte de personas, debe ser tomada en cuenta por los magistrados para evaluar la posible conducción temeraria y, en consecuencia, la existencia de dolo eventual.				
18.	La sola infracción del deber objetivo de cuidado, resulta insuficiente para establecer la existencia de dolo eventual en la conducción temeraria de vehículos, cuando se producen lesiones o muerte de personas, debiendo en todo caso ser reiterada dicha conducta.				
19.	De presumirse la existencia de dolo eventual por la conducción temeraria de vehículos, tal presunción debe considerar que la conducta excede o supera el riesgo permitido.				