



# Universidad Inca Garcilaso de la Vega

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS**

**TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL**

IMPLICACIONES JURÍDICAS DE LAS LESIONES CULPOSAS EN  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD: UN ANÁLISIS DE LA  
RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN EL CONTEXTO LEGAL PERUANO

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
ABOGADO**

**AUTOR**

NIVIA TENORIO VILCAMANGO

**ASESOR**

MG. JOSE ANTONIO BALDEON CARBAJAL

**LIMA, SETIEMBRE DEL 2023**

# ACCIDENTES DE TRANSITO

## INFORME DE ORIGINALIDAD

25%

INDICE DE SIMILITUD

23%

FUENTES DE INTERNET

8%

PUBLICACIONES

11%

TRABAJOS DEL  
ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="http://repositorio.ucv.edu.pe">repositorio.ucv.edu.pe</a> Fuente de Internet	1%
2	<a href="http://lpderecho.pe">lpderecho.pe</a> Fuente de Internet	1%
3	<a href="http://docplayer.es">docplayer.es</a> Fuente de Internet	1%
4	<a href="http://uvadoc.uva.es">uvadoc.uva.es</a> Fuente de Internet	1%
5	<a href="http://es.slideshare.net">es.slideshare.net</a> Fuente de Internet	1%
6	<a href="http://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a> Fuente de Internet	1%
7	<a href="http://www.defensoria.gob.pe">www.defensoria.gob.pe</a> Fuente de Internet	1%
8	<a href="http://archive.org">archive.org</a> Fuente de Internet	1%
9	<a href="http://repositorio.unheval.edu.pe">repositorio.unheval.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1%

**Dedicatoria:**

Este trabajo es dedicado a los futuros  
estudiantes de la Facultad de Derecho

**Agradecimiento:**

Agradezco a Dios por fortalecerme cada día y a mi padre por inculcarme buenas cosas, a mi esposo por el apoyo que me brindó y sobre todo a mis hijos por darme las fuerzas para hacer realidad mis sueños.

## INDICE

<b>1</b>	<b>RESUMEN.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>ABSTRACT.....</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>8</b>
1.1	DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	8
1.2	OBJETIVOS DEL TEMA.....	10
1.3	JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.....	11
1.4	LOGRO O ALCANCE DEL TEMA.....	14
<b>2</b>	<b>DESARROLLO.....</b>	<b>15</b>
2.1	MARCO TEÓRICO.....	15
2.1.1	<i>Marco Histórico.....</i>	<i>15</i>
2.1.2	<i>Bases Teóricas.....</i>	<i>19</i>
2.1.2.1	Problemática de los accidentes viales relacionados con el exceso de velocidad.....	19
2.1.2.2	Enfoque del derecho penal respecto a los siniestros viales. Implicaciones jurídicas de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.....	23
	Responsabilidad penal de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.....	24
	Responsabilidad civil de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.....	30
	Consecuencias derivadas de las lesiones culposas.....	34
2.1.2.3	Ineficacia del derecho administrativo en la reducción de los accidentes de tránsito relacionados con el exceso de velocidad.....	35
2.1.2.4	Criterios para la criminalización de la conducción a velocidad excesiva.....	36
2.1.2.5	Tratamiento comparado del delito de conducción a excesiva velocidad.....	38
	Código penal francés.....	38
	Código penal español.....	38
	Código penal italiano.....	39

		5
	Código penal italiano.....	40
2.1.3	<i>Marco Normativo</i> .....	42
2.1.3.1	Leyes y Reglamentos relacionados con los Accidentes de Tránsito y Exceso de Velocidad.....	42
2.1.3.2	Normas Específicas sobre Exceso de Velocidad y sus Implicaciones.....	45
2.1.3.3	Jurisprudencia sobre Lesiones Culposas por Exceso de Velocidad.....	45
<b>3</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>48</b>
<b>4</b>	<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>50</b>
<b>5</b>	<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>ANEXOS</b> .....	<b>59</b>

## 1 RESUMEN

En los últimos cinco años, se ha registrado un aumento en el número de víctimas mortales y personas lesionadas como consecuencia de accidentes de tráfico, A causa del exceder los límites de velocidad establecidos. Esto ha dejado a muchos hogares de luto y ha generado inseguridad en las vías. Aunque es cierto que existen sanciones administrativas que penalizan el exceso de velocidad, es evidente que estas medidas han resultado insuficientes e incluso ineficaces para frenar estas tragedias. Por lo tanto, resulta necesario reconsiderar el recurso al derecho penal como último recurso, con el fin de prevenir y combatir este comportamiento temerario. Es fundamental establecer bases teórico-normativas que sirvan como parámetros para incorporar como nuevo tipo delictivo el acto de conducir a una velocidad superior a la permitida, tal como ha sido legislado en naciones desarrolladas del primer mundo, como España, Francia, Italia, entre otros. Estos países han resaltado la importancia refiriéndonos específicamente a los crímenes relacionados con la seguridad vial, especialmente aquellos que implican peligro abstracto, esta aproximación ayudará a robustecer contribuirá a reducir las preocupantes cifras alineándose con la política nacional de seguridad vial de fatalidades y lesiones en las carreteras peruanas.

Palabras claves: siniestros viales, exceso de velocidad, criminalización primaria, delitos de peligro

## 2 ABSTRACT

Over the past five years, it has recorded an increase in the number of fatalities and people injured as a result of road accidents, which caused established speed limits to be exceeded. This has already caused a lot of damage to rental houses and has generated insecurity on the roads. Even if there are administrative sanctions that penalize speeding, it is obvious that these measures have resulted in insufficient and even ineffective results to accompany these tragedies. Therefore, it is necessary to reconsider the use of criminal law as the last resort, with the aim of preventing and combating this temporary behavior. It is fundamental to establish theoretical and normative bases that serve as parameters to incorporate a new type of offense in the act of driving at a speed above the permissible, which has been legislated in the established nations of the first world, such as the Spain, France, Italy and others. . This country has emphasized the importance of reparations specifically related to crimes related to bottle security, particularly those involving abstract danger, which has approximately helped to strengthen its contribution to reducing concerns related to the national security policy of the bottle. bottle of fatalities and injuries on Peruvian roads.

Keywords: traffic accidents, speeding, primary criminalization, offenses of danger.

## 1 Introducción

### 1.1 Descripción de la realidad problemática:

Conforme al informe más reciente de la Defensoría del Pueblo, denominado "Reporte Defensorial de accidentes de tránsito N° 01 - Abril 2023", elaborado por la Adjuntía del Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas, se ha constatado que durante los últimos cinco años, el 74% de los incidentes viales están vinculados con aspectos humanos. Estos factores incluyen manejar bajo los efectos del alcohol y exceder los límites de velocidad son conductas que ponen en peligro la seguridad vial y la falta de precaución tanto por parte del conductor como de los pasajeros, y la invasión del carril. Dentro de estos factores, el exceso de velocidad representa el 27.6% de la siniestralidad vial.

El informe señala que en 2020, se reportaron 176 accidentes de tráfico por cada 100,000 residentes, marcando el punto más bajo de las últimas tres décadas. Sin embargo, en 2021 se observó un aumento del 28%, alcanzando un inusual índice de 226 accidentes por cada 100,000 habitantes. Durante 2022, estas cifras continuaron en ascenso, aproximándose a los niveles proyectados previos a la pandemia. Esto revela que después de una significativa disminución debida a las restricciones implementadas para contener la propagación del COVID-19, se experimentó un notable incremento a partir de 2021 y a lo largo de 2022.

En todo el país, se nota un aumento en la cantidad de personas afectadas por incidentes viales. En el año 2020, se reportaron 38,447 heridos y 2,159 fallecidos. Al finalizar el año

2021, estas cifras aumentaron a 49,519 heridos y 3,032 fallecidos. Durante el año 2022, las cifras continuaron en aumento, Con 53,544 personas lesionadas y 3,312 fallecidas como resultado de los 83,881 accidentes registrados. (*Reporte Defensorial de accidentes de tránsito N° 01-Abril-2023.pdf*, s. f.).

De manera similar, el informe estadístico número 022 del 2022 titulado "Incidentes en carreteras" y preparado por la Gerencia de Estudios y Normas Subgerencia de Estudios de SUTRAN, indica que entre enero y septiembre del 2022 se documentaron 4,191 incidentes en carreteras nacionales y departamentales. Esto representó un aumento del 1.11% en comparación con el mismo período del año 2021. Además, el número de personas heridas debido a estos incidentes alcanzó las 6,055, representando un aumento del 12.65% en comparación con el mismo período de 2021. De igual manera, entre enero y septiembre del 2022, debido a los incidentes en carreteras del país, se informaron 703 fallecidos, mostrando un aumento del 1.01% en relación con el mismo lapso del año pasado. (*Reporte Estadístico N°023-2022 - Siniestros viales ocurridos en carreteras.pdf*, s. f.).

A pesar de las penalizaciones administrativas establecidas en la legislación de tránsito, según lo dispuesto en las disposiciones de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establecen claramente las normativas relacionadas con el tráfico vehicular la seguridad en las calles y carreteras públicas adicional a ello la normativa correspondiente al delito de conducción en estado de ebriedad el número de infracciones relacionadas con el exceso de velocidad no ha experimentado una disminución significativa. Por ejemplo, en el

año 2017 se reportaron 50,274 infracciones, en el año 2018 se registraron 70,872, y en el año 2019 se contabilizaron 42,283 infracciones, según datos proporcionados por la Dirección de Seguridad Vial - MTC (*Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030.pdf*, s. f.). Estos resultados sugieren que las sanciones administrativas no han conseguido prevenir o disminuir de manera eficaz el incremento de los accidentes de tránsito.

Aunque generalmente se aborda el problema del tráfico y los accidentes viales relacionados con el exceso de velocidad a través de políticas de tránsito, las estadísticas mencionadas y la percepción de inseguridad vial nos revelan que el problema ha superado el ámbito de las sanciones administrativas, lo que sugiere la necesidad de aplicar un control social más riguroso y severo, como el ámbito penal.

## **1.2 Objetivos del tema.**

- i)** Examinar la condición de los incidentes viales vinculados al sobrepaso las restricciones de velocidad.
- ii)** Caracterizar el enfoque del derecho penal respecto a los siniestros viales, A través de la evaluación de las leyes y normativas vigentes, junto con las penalizaciones impuestas a los conductores que cometen esta infracción. En particular, se busca examinar las implicaciones en aspectos legales relacionados con lesiones involuntarias en accidentes de tráfico provocados por sobrepasar el límite de velocidad.
- iii)** Evaluar la ineficacia de las sanciones la adopción de acciones administrativas para reducir de manera efectiva los accidentes de tráfico relacionados con

velocidades excesivas identificando las limitaciones y los factores que contribuyen a su falta de eficacia.

- iv) Realizar un análisis exhaustivo para determinar si la conducta de conducción a excesiva velocidad cumple con los criterios necesarios para su criminalización, considerando aspectos como el daño o riesgo grave para la seguridad vial, la reprochabilidad social y la idoneidad del sistema penal como medio de abordar esta conducta.
- v) Comparar el tratamiento del delito de conducción a excesiva velocidad en otros ordenamientos jurídicos, investigando las legislaciones y medidas adoptadas en diferentes países, con el fin de identificar similitudes, diferencias y mejores prácticas en la prevención y sanción de esta conducta.

### **1.3 Justificación del tema**

El párrafo 6.1 del Informe de adjuntía N° 022-2022-DP/AMASPPI resalta la importancia crucial de la seguridad vial en la vida actual. Además, en el párrafo 6.4 se menciona que en el Perú las tasas de accidentes y víctimas en el tránsito son alarmantes, a excepción debido a las limitaciones establecidas por la pandemia de COVID-19 para el período 2020-2021, no se han registrado mejoras significativas en esta área a lo largo de los años. En la sección 7.2.11, se sugiere revisar la legislación actual y evaluar la situación desde la perspectiva de la seguridad vial y sugerir las correcciones necesarias. (*inf-adj-022-2022-ag-nac-seg-vial-con-créditos.pdf*, s. f.).

El documento titulado "Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial. 2023-2023" hace referencia a la tendencia creciente de la población peruana involucrada en siniestros de tránsito en los últimos 30 años. Durante este período, más de 85 mil personas han fallecido y aproximadamente 1.2 millones han sufrido lesiones como resultado de estos eventos, los cuales podrían haberse evitado. En el año 1991, la cifra de víctimas fue ligeramente inferior a 23.5 mil personas, mientras que en 2019 superó las 67 mil. La tasa de aumento promedio en la población perjudicada por siniestros de tránsito entre 1991 y 2019 ha sido del 3.8%, lo cual es significativamente mayor que el crecimiento poblacional reportado por el INEI durante el mismo período (*Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030.pdf*, s. f.).

A pesar del aumento en el número de vidas humanas perdidas y los daños relacionados con accidentes de tránsito en Perú, no se ha implementado una política pública completa y obligatoria que aborde de la seguridad vial implica la aplicación de acciones concretas para mejorar la seguridad vial y prácticas dirigidas a evitar, anticipar o reducir los riesgos y peligros en el ámbito de la seguridad vial para accidentes de tráfico y reducir lesiones y fatalidades en las carreteras. Específicamente, en el ámbito penal, hay restricciones en los crímenes vinculados a la seguridad vial, ya que solo se consideran situaciones de homicidio involuntario, lesiones no intencionales manejar bajo la influencia del alcohol, excluyendo específicamente la conducción en excesiva velocidad. Se destaca que en otros países se ha tipificado esta conducta como delito como parte de un enfoque global para fortalecer la seguridad vial, tanto a nivel administrativo como penal. Aunque ampliar el rango de delitos implica una mayor intervención del derecho penal en situaciones que aparentemente no son graves, dada la realidad en Perú, donde los resultados de los accidentes de tránsito superan la capacidad del

ámbito administrativo, se plantea la necesidad de evaluar y proponer la criminalización de esta conducta como parte de una política criminal en seguridad vial realista y pragmática.

Los accidentes de tráfico tienen consecuencias importantes tanto para las compañías de seguros como para los sistemas de salud. Las aseguradoras se ven obligadas a pagar indemnizaciones por lesiones personales, daños a la propiedad y otras pérdidas relacionadas, mientras que los sistemas de salud experimentan un aumento en la demanda de servicios de emergencia, atención médica, rehabilitación y cuidados a largo plazo. Este incremento en la demanda puede ejercer presión adicional sobre los recursos médicos, financieros y humanos, lo que afecta la habilidad del sistema proporcionar una atención adecuada a las personas afectadas para mantener su salud en óptimas condiciones de manera auténtica y única.

La velocidad excesiva se destaca como una de las razones principales detrás de los accidentes de tránsito en todo el mundo, de manera auténtica y singular, comprometiendo la seguridad vial y elevando el riesgo de colisiones. Conducir a velocidades extremadamente altas puede tener consecuencias trágicas para las vidas humanas. Los accidentes derivados del exceso de velocidad pueden ocasionar lesiones graves y duraderas, generando un impacto negativo en la salud, el bienestar y la calidad de vida de las personas afectadas, así como en sus familias y comunidades.

Además de las repercusiones individuales, los incidentes viales atribuibles al exceder los límites de velocidad de forma única y distintiva tienen un impacto económico considerable.

Los costos asociados con la atención médica, la rehabilitación, los daños materiales y la pérdida de productividad laboral pueden ser considerablemente altos.

#### **1.4 Logro o alcance del tema**

El propósito de este estudio es analizar las consecuencias legales de las lesiones de una manera auténtica y única no intencionadas en accidentes de tránsito provocados por exceder los límites de velocidad, así como describir la situación actual de los accidentes relacionados con esta conducta.

En este estudio, nos proponemos examinar y analizar la legislación pertinente, incluyendo las leyes de tránsito, leyes penales y disposiciones especiales que se relacionan con la responsabilidad civil y analizaremos las consecuencias penales en situaciones de accidentes de tránsito relacionados con el sobrepaso de los límites de velocidad. Asimismo, revisaremos las decisiones judiciales existentes relevante relacionada con lesiones ocasionadas por exceso de velocidad y presentar un caso práctico para comprender cómo ocurren estos eventos y cómo los tribunales peruanos han abordado estos casos en el pasado.

Además, el objetivo final de este estudio es ofrecer una posible solución normativa a esta problemática, con el fin de que pueda ser considerada en el desarrollo de políticas públicas y reformas legislativas dirigidas a prevenir y combatir este tipo de comportamientos, y establecer un marco legal más efectivo para abordarlos.

## 2 Desarrollo

### 2.1 Marco Teórico

#### 2.1.1 *Marco Histórico*

Desde aproximadamente 1850 hasta 1908, el país contaba con alrededor de 2119 km de vías férreas en funcionamiento, cifra que aumentó a 3175 km en 1920, después de 12 años. Durante el período de 1916 a 1929, se desarrollaron 18,000 kilómetros de carreteras y vías pavimentadas. Debido a esta expansión, al iniciar la segunda década del siglo XX, el ferrocarril ya no podía rivalizar con el automóvil, dada su notable versatilidad y a la aparente economía que implicaba construir la infraestructura requerida para su expansión.

En los años 20, la industria automotriz experimentó avances notables, coincidiendo con un aumento considerable en la demanda de vehículos. Durante el año 1920, había alrededor de 1000 automóviles circulando en el país; en 1923, esta cifra se elevó a 3000, y para 1926 alcanzó los 10.000. El gobierno liderado por el leguismo consideró establecer la construcción de carreteras como un pilar esencial de su estrategia gubernamental. Por ende, el 11 de mayo de 1920, se estableció el Decreto Ley N.º 4113, popularmente conocido como la Ley de Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos, una medida controvertida que imponía el servicio obligatorio para la edificación y cuidado de las vías de comunicación terrestre. Esta ley requería la participación de todos los hombres peruanos de entre 18 y 60 años. Desde la década de 1930 en adelante, los gobiernos enfocaron sus esfuerzos en llevar a cabo proyectos viales significativos con el fin de mejorar la conectividad del territorio, promover la integración de la población andina y facilitar el transporte del proceso de fabricación dentro del país hacia

los mercados extranjeros. Un caso ilustrativo de esto se encuentra en el mandato de Óscar R. Benavides (1933-1939), quien se dedicó a promover la realización de proyectos viales importantes, incluyendo la carretera Central. Esta vía no solo garantizó la conectividad entre la capital y las regiones mineras y urbes en la sierra central, sino que también estaba proyectada hacia la región amazónica. En cuanto al parque automotor, durante los años cincuenta, se experimentó un incremento veloz en el número de vehículos particulares y de transporte público durante ese tiempo. De los más de 120,000 automóviles en circulación en el país, el 81% estaba concentrado en Lima.

Los últimos momentos del mandato inicial de Alan García estaban sumidos en una atmósfera sombría. El país se encontraba bajo la amenaza de la subversión y enfrentaba una profunda crisis económica, caracterizada por un considerable déficit fiscal, hiperinflación y un incremento en la pobreza que afectaba a millones de ciudadanos peruanos.

La victoria de Alberto Fujimori en 1990 supuso un revés significativo para los partidos políticos que habían estado en el poder durante la década anterior. Una vez en la presidencia, Fujimori implementó medidas draconianas de ajuste fiscal y una serie de reformas liberalizadoras con el objetivo de estabilizar y revitalizar el crecimiento económico.

Estas reformas representaron una transformación drástica en contraste con las políticas de desarrollo e industrialización aplicadas desde los años sesenta. Durante ese período, el cambio del papel empresarial del Estado al sector privado se denominó "privatización". Este fenómeno se incluyó dentro de los procesos de liberalización económica y transferencia al

sector privado, se establecieron diversos organismos reguladores. Uno de ellos fue Ositran, En 1998 se fundó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, con la responsabilidad de supervisar las operaciones y servicios vinculados a la utilización de infraestructuras de transporte público, tales como carreteras, aeropuertos, puertos y líneas ferroviarias. Durante el gobierno de Fujimori, se llevó a cabo un amplio plan de privatizaciones en todos los ámbitos (*200 años de historia, 52 años conectando vida.pdf*, s. f)..

Con la llegada de Alberto Fujimori al poder en 1990, se pusieron en marcha amplias reformas económicas de corte neoliberal. Dentro de estas reformas, Se decidió llevar a cabo la completa eliminación de regulaciones y la apertura total de los servicios de transporte público. Esto se plasmó legalmente a través del Decreto Legislativo N° 651 emitido en 1991, este enfoque eliminó todas as limitaciones en los precios para la oferta de servicios de transporte público.

Además, se determinó que cualquier individuo podía ofrecer dicho servicio en cualquier vehículo motorizado, excepto motocicletas y camiones, sin necesidad de contar con una autorización específica. Al mismo tiempo, se emitió el Decreto Supremo N° 080-91 EF, que suprimió los impuestos y restricciones técnicas para la importación de automóviles usados.

Después, en 1992, se llevó a cabo la disolución de la Empresa Nacional de Transporte Urbano (ENATRU) y los autobuses fueron vendidos en subasta como material para reciclaje a los conductores. Estas políticas de desregulación resultaron en un aumento significativo de la cantidad de vehículos de transporte público y taxis en circulación durante los años noventa.

Dado que prácticamente cualquier vehículo tenía la capacidad para brindar este servicio, apareció un tipo de vehículo más compacto que incluso los microbuses, conocido como combi. Estas combis eran vehículos usados que inicialmente se destinaban al transporte de carga, que se adaptaban de manera rudimentaria para transportar a doce o menos pasajeros.

La apuesta por la desregulación durante los años 90 se formalizó con la aprobación de la Ley 27181, Conocida como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, identificada como Ley N° 27181, promulgada en 1999, establece las normativas fundamentales para regular el transporte y la circulación de vehículos en las vías terrestres del país. Esta legislación eliminó oficialmente la categorización de servicio público para el transporte colectivo y introdujo el principio de competencia libre en la prestación de este servicio, como se establece en su artículo 4. Sin embargo, en 2005, el Tribunal Constitucional determinó, a través de la Sentencia N° 00034-2004-PI-TC, que el transporte colectivo podía seguir considerándose un servicio público, respaldando así la constitucionalidad de las tarifas reducidas para estudiantes universitarios y escolares.

Debido a las políticas de desregulación, surgió un problema en el sistema de transporte público de Lima, la situación cambió de un déficit a un exceso de oferta en el sistema de transporte público. Dado que no existían límites en la cantidad de empresas autorizadas la situación se complicó debido a la competencia feroz entre los vehículos que operaban en las mismas rutas, resultando en una congestión vehicular intensa. Esta intensa competencia por los pasajeros contribuyó al aumento de los accidentes de tránsito. Las empresas que proporcionaban estos servicios eran completamente informales, ya que no poseían su propia

flota de vehículos y no mantenían relaciones laborales formales con los conductores, quienes eran empleados en condiciones precarias.

Durante la última década, se han producido transformaciones en las leyes y políticas vinculadas al transporte público en Lima, generando interrogantes sobre las estrategias de desregulación aplicadas en los años 90. Estos cambios podrían indicar un aumento en la aceptación de enfoques de movilidad urbana sostenible que cuestionan la tradicional preferencia dada al automóvil en las políticas urbanas. (Fuller, 2020).

En consecuencia, nos ajustamos a lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito, específicamente en la Ley N° 27181, que regula las normativas relacionadas con el transporte y la circulación vehicular en el país. Además, conforme a lo dispuesto en la tercera sección del artículo 124 del Código Penal, se determina en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, conocido como el Código de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, se penaliza al manejar un vehículo en estado de embriaguez. (Ley N° 27181, Código Penal, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).

## ***2.1.2 Bases Teóricas***

### **2.1.2.1 Problemática de los accidentes viales relacionados con el exceso de velocidad.**

A medida que la velocidad aumenta, crece la probabilidad de que se produzcan diferentes tipos de accidentes de tránsito, incluyendo atropellos, que pueden resultar en graves

lesiones para los peatones. Al intentar frenar, se dificulta el control del vehículo, lo que puede dar lugar a maniobras peligrosas y causar vuelcos o colisiones que pueden resultar en casos de accidentes, ya sea con personas dentro del vehículo o individuos ajenos involucrados en el incidente, hay un aumento en las fatalidades. (Karolina, s. f.).

De acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud, la velocidad emerge como un factor de riesgo primordial en los accidentes de tráfico, incrementando la posibilidad de que se produzca un accidente y empeorando la gravedad de las lesiones resultantes. Es importante tener en cuenta que la percepción del riesgo asociado a la velocidad está influenciada por múltiples circunstancias, como las características del vehículo, la hora del día, las condiciones meteorológicas y el estado de la carretera por la que se circula son factores determinantes. Cuando se maneja a una velocidad excesiva, incrementa la posibilidad de perder el dominio del automóvil, lo que restringe la habilidad del conductor para prever peligros y complica que otros participantes en el tráfico puedan anticipar sus acciones. Además, a mayor velocidad, se incrementa la distancia que recorre un vehículo mientras el conductor reacciona ante un obstáculo, disminuyendo las posibilidades de mejorar la capacidad de recuperar el control del automóvil en situaciones de pérdida y agravar la seriedad del incidente. de las colisiones debido a la energía involucrada. Respecto al tiempo de respuesta de un conductor, diversos estudios revelan que suele situarse entre 1,5 y 4 segundos, aunque en ocasiones puede ser tan corto como un segundo (*Hoja informativa: La velocidad y los siniestros viales - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud*, s. f.).

A continuación, se indicarán las velocidades máximas permitidas según lo estipulado por las leyes peruana según el Artículo 162 del De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC del Reglamento Nacional de Tránsito:

En áreas urbanas, los valores establecidos para la velocidad máxima son los siguientes:

1. En calles y jirones, la velocidad máxima es de 40 km/h.
2. En avenidas, la velocidad permitida es de 60 km/h.
3. En vías expresas, la velocidad máxima es de 80 km/h.
4. En zonas escolares, la velocidad máxima es de 30 km/h.
5. En áreas cercanas a hospitales, la velocidad permitida es de 30 km/h.

b) En carreteras, se aplican los siguientes límites de velocidad:

1. Los automóviles, camionetas y motocicletas tienen un límite de velocidad de 100 km/h.
2. Los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros tienen una velocidad máxima de 90 km/h.
3. Las casas rodantes motorizadas y los vehículos de carga tienen permitido alcanzar hasta 90 km/h.
4. Los vehículos de carga tienen un límite de velocidad de 80 km/h.
5. Los automotores con casa rodante acoplada tienen una velocidad máxima de 80 km/h.
6. Para los vehículos de transporte de mercancías peligrosas, el límite es de 70 km/h.
7. Los vehículos de transporte público o privado de escolares tienen un tope de velocidad de 70 km/h.

c) En caminos rurales, la velocidad máxima permitida es de 60 km/h.

La función que cumple la velocidad en los accidentes de tránsito se puede analizar desde cuatro perspectivas:

- i) Aumento de la distancia recorrida: La velocidad amplía la distancia que el vehículo atraviesa desde el instante en que el conductor identifica una situación de emergencia hasta que toma medidas al respecto.
- ii) Mayor distancia de frenado: La velocidad también requiere una mayor la distancia necesaria para detener el vehículo después de que se ha respondido a una emergencia.
- iii) Mayor gravedad de los accidentes: La velocidad de impacto está directamente relacionada con la gravedad de los accidentes.
- iv) Reducción de la efectividad de dispositivos de seguridad: En accidentes a alta velocidad, la efectividad de los dispositivos de seguridad, como los airbags, se reduce significativamente. (*fichas\_accion\_14.pdf*, s. f.).

A pesar de las regulaciones administrativas que establecen límites de velocidad para los conductores, los informes de accidentes de tránsito revelan un aumento en los incidentes viales., tanto los no mortales como los mortales, publicado por el INEI. De acuerdo con el informe del año 2021, se registraron 72,032 accidentes de tránsito, de los cuales 32,554 tuvieron lugar en Lima Metropolitana. En cuanto a las víctimas fatales, se reportaron 3,032 fallecidos en ese mismo año, de los cuales 953 corresponden a Lima Metropolitana (*Instituto Nacional de Estadística e Informática*, s. f.-a).

Según el Anuario Estadístico de la Policía Nacional del Perú, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial informó que en el año 2022 se documentaron 83,897 accidentes de tránsito, con un total de 53,552 personas lesionadas y 3,328 fallecidas (*Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC*, s. f.).

Según las cifras iniciales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), para el periodo 2021-2022, se registraron 4,810 accidentes de tránsito. De estos, se identificó que 66 accidentes fueron ocasionados específicamente por conducir en estado de ebriedad, mientras que 648 tuvieron como causa específica el exceso de velocidad. Es importante destacar que, a pesar de que la conducción a alta velocidad tiene una mayor incidencia en la generación de accidentes de tránsito, no cuenta con una protección legal en el ámbito penal, al igual que la conducción en estado de ebriedad, que sí está penalizada (*Datos Abiertos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC. Siniestros de Tránsito Fatales, 2021-2022*, s. f.).

Ante esta situación problemática, es necesario analizar el enfoque que se está aplicando tanto en el ámbito penal como administrativo para abordar los accidentes de tránsito, y evaluar su efectividad.

#### **2.1.2.2 Enfoque del derecho penal respecto a los siniestros viales. Implicaciones jurídicas de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.**

***Responsabilidad penal de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.***

Dentro del ámbito penal, existen disposiciones legales que abordan distintos delitos vinculados a los incidentes viales. El Código Penal contiene disposiciones relacionadas con delitos como el Homicidio por imprudencia o negligencia, que se encuentra establecido en el artículo 111 del Código Penal. Asimismo, el delito de Homicidio Culposo está contemplado en el artículo 124, mientras que el delito de Lesiones Culposas se aborda en el mismo código, específicamente en el artículo 274. Además, el código trata el crimen de Manejar en Estado de Ebriedad o Bajo el Efecto de Sustancias Estupefacientes.

En el contexto del Homicidio Culposo, el párrafo final del artículo establece 111 que si el delito se produce debido a la falta de cumplimiento de las normas si se violan las normativas de tránsito, la pena de prisión será de cuatro a ocho años, junto con la inhabilitación correspondiente. En lo que respecta al delito de Lesiones Culposas, según el último párrafo del artículo 124, si el delito ocurre debido a la falta de cumplimiento de normas técnicas de tránsito, la condena de prisión será de cuatro a seis años, acompañada de la inhabilitación correspondiente.

En cuanto al delito de Conducción en Estado de Ebriedad o bajo la Influencia de Drogas, conforme a lo establecido en el artículo 274 del Código Penal, el simple acto de manejar un vehículo en dichas condiciones constituye el delito. la pena de prisión variará entre medio año, la pena por este delito incluye prisión por un período de uno a dos años, o en su

lugar, realizar trabajos comunitarios durante cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas, además de quedar inhabilitado, Cuando se detecta una concentración de alcohol en la sangre que excede los 0.5 gramos por litro en conductores, las sanciones varían dependiendo de la situación. En el caso de conductores vinculados al transporte público cuya tasa de alcohol en la sangre sea superior a 0.25 gramos por litro, la pena de prisión puede oscilar entre uno y tres años. Como alternativa, el infractor podría cumplir servicios comunitarios durante setenta a ciento cuarenta jornadas. Además, la sentencia implica la correspondiente inhabilitación. En situaciones donde el conductor cause la muerte o lesiones a otra persona, la pena privativa de libertad puede ser de cuatro a ocho años o de cuatro a seis años, respectivamente. Estas penas también conllevan la inhabilitación del infractor. Es importante destacar que este delito requiere un resultado para ser considerado consumado, a diferencia del delito de conducir bajo los efectos del alcohol o en estado de ebriedad, que castiga la simple acción del individuo.

En lo que respecta al delito de Lesiones Culposas derivado de la violación de las normas de tránsito, las pautas detalladas se encuentran especificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito, tal como se indica en el Decreto Supremo N°016-2009-MTC. Este reglamento establece las pautas que realizan la supervisión de las vías públicas y controlan la movilidad de individuos, automóviles y animales en movimiento, además, supervisan las operaciones y acciones, se enfocan en la relación entre el transporte y el entorno ambiental dentro del ámbito del tráfico. Estas disposiciones tienen vigencia en todo el territorio de la República. (*Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte, 2009*).

En consideración de la sociedad como generadora de riesgos, donde se permiten aquellos que están vinculados a la estructura de la sociedad, hay acuerdo en la doctrina nacional en el análisis de este tema, se utiliza la teoría de la imputación objetiva y sus principios, que incluyen el concepto de riesgo permitido, para analizar la tipicidad de este tipo de delitos (*Diana\_Tesis\_Titulo\_2016.pdf*, s. f.).

De acuerdo con la perspectiva de Felipe A. Villavicencio Terreros, la imputación objetiva trasciende más allá de ser simplemente una teoría de la causalidad; de hecho, Es esencial para la clasificación de una acción tener en cuenta este aspecto. Una vez que se ha determinado la conexión causal intrínseca, es crucial examinar, en primer lugar, si la acción ha generado un riesgo que está prohibido por la ley (imputación objetiva de la conducta) y, en segundo lugar, si el resultado es consecuencia directa de ese riesgo (imputación objetiva del resultado). (Terreros, 2007).

Existen diversas razones fundamentales que impiden atribuir objetivamente una acción, entre las cuales se encuentran:

- i)** Riesgo admisible: La amenaza creada por el individuo debe ser significativa y razonable y no debe encontrarse dentro del ámbito del riesgo considerado aceptable según las regulaciones establecidas.
- ii)** Principio de confianza: No se imputarán objetivamente las consecuencias generadas por alguien que actuó depositando la confianza en que los demás respetarían los límites del peligro establecido aceptable.
- iii)** Prohibición de regreso: No es posible atribuir a alguien un delito que haya causado o facilitado a través de un comportamiento que forma parte de su papel

social y que normalmente es inofensivo, incluso si otra persona lo emplea con fines delictivos.

- iv)** Responsabilidad de la víctima o puesta en peligro propia: La culpabilidad del perpetrador se descarta si la persona afectada elige de forma consciente y voluntaria exponerse al riesgo por enfrentar el peligro, asumiendo plenamente las consecuencias de su decisión. (Derecho, 2021).

Por otro lado, en cuanto a las causas principales que excluyen la imputación objetiva del resultado:

- i)** Relación de riesgo: Se trata de circunstancias en las que, a pesar de que la acción del individuo haya generado un peligro prohibido, el desenlace final se debe a otro riesgo que no está relacionado con este individuo (riesgos concurrentes).
- ii)** Nexos causales desviados: Esta regla establece Es necesario examinar si el desarrollo del escenario se ajusta a los límites del riesgo objetivo presente durante la ejecución de la acción, y no basarse en las expectativas o imaginaciones acerca de las posibles consecuencias de esa acción.
- iii)** Desconexión del vínculo causal: En estas situaciones, ocurre una desviación en la secuencia de eventos que no puede atribuirse a la acción inicial, incluso si esta acción implicaba un riesgo significativo de causar la muerte de otra manera.
- iv)** Fin de la protección del marco legal penal: Este principio dicta que si el resultado generado se encuentra dentro de la categoría de resultados que la ley penal intenta prevenir, se confirmará la conexión de imputación, incluso si cualquier otra acción alternativa tampoco habría podido evitar dicho resultado. (Derecho, 2021).

Aquí presentamos jurisprudencia actual y significativa relacionada con la imputación objetiva en situaciones de delitos culposos con consecuencias.:

Casación 1510-2018, En Piura, el delito de resultado por imprudencia se conforma de la siguiente manera : (i) la violación de una norma de precaución que implica la obligación interna de reconocer el peligro, también conocida como deber de previsión, y la obligación externa de comportarse de acuerdo de acuerdo con las normas de precaución previamente establecidas, el delito se configura cuando: (i) existe una violación del deber objetivo de precaución reconocido socialmente; (ii) se produce un resultado que causa un daño socialmente significativo, y esta violación del deber de precaución ha influido causalmente en el resultado ocurrido debido a la acción del individuo; y (iii) se realiza una imputación objetiva del resultado, teniendo en cuenta el objetivo de proteger. la norma, la conexión con la contrariedad al deber y el principio de autorresponsabilidad. (Derecho, 2019b).

R.Q. 374-2012, En Huancavelica, en esta situación específica, se estableció que la acción mencionada fue tipificada como delito de lesiones culposas de acuerdo con el delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra tipificado en el tercer párrafo del artículo 124 del Código Penal. En delitos de lesiones culposas que conllevan la ocurrencia de un resultado material, uno de los aspectos esenciales de la imputación objetiva implica atribuir a una persona las lesiones resultantes más allá de la relación causal inmediata. Esto se hace para evitar que cualquier persona pueda ser considerada causalmente responsable simplemente por conducir un automóvil. En esta situación específica, fue necesario examinar los siguientes aspectos: [i] comprobar si Edgar Valentín Huayllani Requena violó su deber de cuidado al no

activar las luces intermitentes; [ii] luego, el juez debía evaluar las imprudencias concurrentes —en relación con la imputación del resultado— tanto del primer conductor como del segundo. A pesar de que ambos conductores actuaron de manera negligente, resultaba fundamental determinar si ambas acciones —como el exceso de velocidad, el impacto contra la cuneta y la pérdida de control del vehículo por parte del primer conductor, así como las acciones del segundo conductor— contribuyeron causalmente al resultado, apagara las luces intermitentes de su automóvil— fueron relevantes para explicar el resultado o si alguna de ellas no tuvo ningún impacto en el resultado. (Derecho, 2019a).

Además, los accidentes de tránsito conllevan no solo repercusiones penales, sino también civiles, que involucran la responsabilidad de compensar las pérdidas y daños experimentados por las personas afectadas. Estas compensaciones pueden abarcar lesiones, daños materiales, gastos médicos, pérdida de ingresos, entre otros. Asimismo, existen consecuencias administrativas, como multas, sanciones, restricciones, prohibiciones, así como la posibilidad de suspensión o revocación de licencias, entre otras medidas.

Ya que se acepta de forma generalizada que manejar a velocidades elevadas representa el principal elemento de peligro en los incidentes viales, resulta irrazonable esperar que ocurra un resultado físico (como muerte o lesiones) para sancionar dicho comportamiento peligroso. Esto es especialmente cierto si las medidas administrativas han demostrado ser ineficaces para reducir la incidencia de accidentes viales relacionados con este factor específico.

***Responsabilidad civil de las lesiones culposas en accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad.***

La responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados en accidentes de tráfico debido al exceso de velocidad se considera como una responsabilidad extracontractual. Dentro de este marco, es necesario cumplir con ciertos elementos y requisitos, que comprenden la ilegalidad del acto, la presencia del daño causado, la conexión causal entre el acto y el daño, así como los factores que determinan la asignación de responsabilidad.

**Antijuricidad:** La antijuricidad, también conocida como conducta antijurídica, se presenta cuando se transgrede una norma que prohíbe una acción específica o cuando esa conducta vulnera el sistema legal en su totalidad al afectar los valores o principios esenciales sobre los cuales se fundamenta dicho sistema.

La ilicitud (Antijuricidad) específica en el contexto contractual se encuentra precisamente definida en el artículo 1321 del Código Civil. En contraposición, la ilicitud, ya sea en su forma específica o en un sentido más amplio y material que va más allá de lo meramente formal, se origina a partir de los artículos 1969 y 1970 del mismo Código Civil. Estos artículos se refieren únicamente se refiere a la aparición de un perjuicio sin detallar su causa o la acción que lo generó. En este contexto, se interpreta que cualquier acción que provoque un daño, siempre y cuando sea antijurídica, conlleva la obligación legal de compensar los perjuicios ocasionados.

Dentro del contexto contractual, donde las acciones ilícitas o antijurídicas están claramente definidas y reguladas, la obligación de compensar surge cuando un acreedor sufre un daño debido al incumplimiento total o parcial de una obligación. Por otro lado, en el ámbito extrajudicial, donde estas conductas no están específicamente establecidas, se debe reconocer que cualquier acción puede dar lugar a una responsabilidad civil, siempre que se considere antijurídica en un sentido amplio. (*resposab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

**Daño Causado:** Un aspecto fundamental en la responsabilidad civil, tanto en contextos contractuales como extracontractuales, es la noción de perjuicio. De manera general, se considera daño cualquier afectación a un derecho subjetivo, es decir, a un interés que el individuo tiene legalmente protegido en su vida social. Este interés, al estar respaldado por la ley, se convierte en un derecho subjetivo en el sentido preciso y técnico de la palabra..

En lo que respecta al concepto de daño, existe acuerdo unánime en la literatura especializada en que puede clasificarse en dos categorías principales: i) Daño patrimonial, que incluye tanto el daño emergente (es decir, la pérdida efectiva de patrimonio sufrida) como el lucro cesante (que se refiere a la ganancia que se dejó de percibir o se frustró); y ii) Daño extrapatrimonial, que abarca tanto el daño moral como el daño a la persona. Es importante destacar que estas categorías de daño son aplicables tanto en el ámbito de la responsabilidad civil contractual como en el extracontractual.

En el ámbito extrajudicial, el marco legal nacional ha adoptado la idea de compensación completa de los daños, como se establece en el artículo 1985 del Código Civil. Esta normativa

contrasta con la esfera contractual, donde solo se compensan los daños directos, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 132 del mismo Código Civil. (*responsab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

**Relación de causalidad:** Es fundamental en todas las formas de responsabilidad civil establecer una conexión jurídica entre la acción, ya sea esta típica o atípica, y el daño sufrido por la víctima para determinar cualquier tipo de responsabilidad. En el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual, se ha desarrollado la teoría de la causa adecuada, como se detalla en el artículo 1985 del Código Civil. Por otro lado, en el contexto contractual, se aplica la teoría de la causa inmediata y directa, tal como se establece en el artículo 1321 del mismo Código. Además, en ambas formas de responsabilidad civil, se consideran conceptos como la concausa y la fractura del nexo causal. En el ámbito extrajudicial, las fracturas causales abarcan eventos como el caso fortuito, la fuerza mayor, las acciones de la víctima y las acciones de terceros." (Código Civil, Artículo 1985, Artículo 1321). (*responsab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

**Factores de atribución:** Son precisamente estos factores los que finalmente establecen la existencia de la responsabilidad civil en una situación concreta de un desacuerdo social particular, después de que se han cumplido los requisitos previos de antijuricidad, la ocurrencia del daño y la relación causal. La determinación del factor de atribución varía según el tipo de responsabilidad involucrada. (*responsab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

En el ámbito de la responsabilidad contractual, el factor de atribución se basa en la culpa, categorizada en tres niveles: culpa leve, culpa grave o inexcusable y dolo. Por otro lado, en la responsabilidad extracontractual, los factores son la culpa, según lo establecido en el artículo 1969 del Código Civil, y el riesgo creado. (artículo 1970 de Código Civil) (*resposab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

En los casos de lesiones culposas derivadas de accidentes de tránsito causados por exceso de velocidad, se aplica el sistema objetivo del riesgo, conforme al artículo 1970 del Código Civil. Bajo este sistema, además de las condiciones lógicamente necesarias, solo se requiere demostrar de manera concluyente que la conducta que causó el daño es peligrosa o arriesgada, sin necesidad de probar culpabilidad alguna. Es esencial tener en cuenta que se consideran bienes riesgosos aquellos que implican un riesgo adicional para nuestra vida social. No obstante, según la experiencia común de una sociedad específica, estos bienes son esenciales para el desarrollo social y la satisfacción de necesidades dignas de protección legal, como es el caso de los vehículos automotores. (*resposab\_civil\_extracontra.pdf*, s. f.).

En relación con la responsabilidad civil en materia penal, la Corte Suprema ha establecido, a través del Recurso de Casación N.º 923-019/Lambayeque, cuatro requisitos fundamentales para determinar dicha responsabilidad civil. Estos requisitos son los siguientes:

- 1) La antijuridicidad o ilicitud de la conducta.
- 2) La existencia del daño causado.
- 3) La relación de causalidad entre la conducta y el daño.
- 4) Los factores de atribución, como la culpa y el riesgo creado, que se aplican en la responsabilidad civil de naturaleza extracontractual según los artículos 1969 y 1970 del Código Civil. Estas reglas forman parte del Derecho de Daños y

deben ser consideradas al establecer la responsabilidad civil debido al perjuicio causado en accidentes de tránsito debido al exceso de velocidad (Armando et al., s. f.).

### ***Consecuencias derivadas de las lesiones culposas.***

Según datos proporcionados por la OMS, anualmente se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a causa de lesiones vinculadas al tráfico. Además, entre 20 y 50 millones de individuos sufren lesiones no fatales, muchas de las cuales conducen a discapacidades permanentes. Estas lesiones causan considerables pérdidas económicas tanto a nivel individual como familiar, así como a nivel nacional. Dichas pérdidas y los gastos relacionados con el tratamiento médico, la disminución en la productividad de las personas fallecidas o incapacitadas debido a las lesiones, así como el tiempo invertido por los familiares de los lesionados, son los principales factores que contribuyen a estos costos deben dedicar para cuidar de ellos, lo que afecta su trabajo o estudio. En la mayoría de los países, las colisiones de tránsito representan aproximadamente el 3% (PIB) (*Traumatismos causados por el tránsito*, s. f.).

Existe una relación directa entre el incremento de la velocidad promedio y la probabilidad de que se produzca un accidente, así como la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, cada aumento del 1% en la velocidad promedio conlleva un aumento del 4% en el riesgo de un accidente fatal y del 3% en el riesgo de un accidente grave. En el caso de peatones atropellados frontalmente por un vehículo, el riesgo de muerte se incrementa significativamente; por ejemplo, al aumentar de 50 km/h a 65 km/h, el riesgo se multiplica por

4.5 veces. En colisiones laterales entre vehículos que circulan a 65 km/h, el riesgo de mortalidad para los ocupantes alcanza el 85%. (*Traumatismos causados por el tránsito*, s. f.)

### **2.1.2.3 Ineficacia del derecho administrativo en la reducción de los accidentes de tránsito relacionados con el exceso de velocidad.**

A pesar de que es innegable que el derecho administrativo punitivo y el derecho penal comparten numerosos aspectos, sus normas no son idénticas y no pueden ser equiparadas, ya que se fundamentan en principios jurídicos diferentes (*00361-2010-AA*, s. f.).

Además, las sanciones penales se centran principalmente en la reeducación y la reintegración social del condenado, mientras que las sanciones administrativas tienen como objetivo principal una finalidad represiva (*00002-2021-AI.pdf*, s. f.).

Según el reporte del Instituto Nacional de Estadística (INEI) acerca de las violaciones al Reglamento Nacional de Tránsito documentadas por la Policía Nacional desde 2016 hasta 2021, se observa lo siguiente: en 2016 se registraron 1'546,579 infracciones; en 2017 se registraron 959,488 infracciones; en 2018 se registraron 1'095,949 infracciones; en 2019 se registraron 929,061 infracciones; en 2020 se registraron 782,828 infracciones; y en 2021 se registraron 763,944 infracciones. A pesar de la gran cantidad de infracciones, durante este periodo de tiempo no ha habido una disminución en el número de siniestros viales, sino que, por el contrario, se ha observado un incremento, como se ha mencionado en el subcapítulo

relacionado con la problemática de los accidentes de tránsito (*Instituto Nacional de Estadística e Informática*, s. f.-b).

#### **2.1.2.4 Criterios para la criminalización de la conducción a velocidad excesiva.**

El poder de legislar en el ámbito penal implica la criminalización primaria, que consiste en la tarea del legislador de tipificar conductas como delictivas y establecer las correspondientes consecuencias penales. En este proceso, intervienen las agencias políticas, especialmente el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo. La criminalización primaria es un acto formal y principalmente programático, ya que al determinar que cierta conducta debe ser sancionada, se establece un programa que debe ser implementado por las agencias del sistema penal (*Fundamentos-del-derecho-penal.pdf*, s. f.).

Existen diversos criterios que se siguen para decidir si una conducta debe ser criminalizada o no. A continuación, se presentan algunos de los criterios más comunes:

- i)** Lesividad: Se considera criminalizar conductas que causen un daño significativo o pongan en riesgo se encuentran valores jurídicos esenciales, como la vida, la integridad física y la propiedad, entre otros.
- ii)** Bien jurídico protegido: Se evalúa si la conducta afecta un bien jurídico que merece protección por parte del sistema penal, como la seguridad pública, la paz social, la dignidad humana o el orden público.

- iii) Proporcionalidad: Se busca que la respuesta penal sea proporcional a la gravedad del acto y al daño causado. Se evalúa si la pena prevista es adecuada y necesaria para proteger el bien jurídico en cuestión.
- iv) Legalidad: La conducta debe estar claramente definida en la ley penal, evitando la arbitrariedad y asegurando que los ciudadanos conozcan las conductas prohibidas.
- v) Prevención: Se considera la capacidad de la criminalización para prevenir la comisión de conductas delictivas, ya sea a través de la disuasión general (prevención general) o la influencia en el comportamiento del autor (prevención especial).
- vi) Consenso social: Se toma en cuenta la aceptación y percepción social de la conducta como merecedora de sanción penal (*Delincuencia\_en\_Perú\_Propuesta\_de\_intervención\_articulada.pdf*, s. f.).

En este caso, el exceso de velocidad es ampliamente reconocido como el elemento de riesgo primordial en los incidentes viales. A medida que la velocidad se incrementa, las implicaciones de los accidentes se vuelven más severas, provocando la pérdida de vidas humanas y lesiones graves como consecuencia, daños materiales, gastos médicos, entre otros. Por lo tanto, esta conducta causa daño y las acciones que amenazan bienes jurídicos esenciales, como la vida, la integridad física y la propiedad, merecen ser preservadas a través del sistema penal.

Además, dado que el derecho administrativo no ha demostrado ser efectivo en este sentido, en la reducción de los accidentes de tránsito vinculados al aumento de la velocidad por encima de los límites permitidos, y la percepción social de que esta conducta debe ser penalmente sancionada, la criminalización de la conducción a alta velocidad cumple con los principios que rigen la creación de normas penales. Corresponde al legislador nacional adecuar la respuesta penal a la peligrosidad potencial de esta conducta, estableciendo parámetros previamente definidos y respetando el principio de legalidad.

#### **2.1.2.5 Tratamiento comparado del delito de conducción a excesiva velocidad**

##### *Código penal francés.*

Artículo 221-6-1.- Si el conductor de un vehículo a motor comete errores, imprudencias, falta de atención, negligencia o violación de normas de prudencia o seguridad, según lo establecido en el artículo 221-6, se le impondrán cinco años de prisión y una multa de 75,000 euros en caso de homicidio.

Las penas se elevan a siete años de prisión y multa de 100.000 euros cuando:

(...)

5° El conductor **excedió la velocidad máxima autorizada igual o superior a 50 km/h**

(...) (*Código Penal Francés*, s. f.)

##### *Código penal español.*

Artículo 379.-

1. La persona que conduzca un vehículo motorizado o un ciclomotor a una velocidad superior a los sesenta kilómetros por hora en zonas urbanas o a más de ochenta kilómetros por hora en áreas rurales, en violación de los límites establecidos por las regulaciones, enfrentará penas que pueden incluir prisión de tres a seis meses, la sanción impuesta puede variar entre una multa de seis a doce meses o la ejecución de labores comunitarias durante un lapso de treinta y uno a noventa días. De igual forma en todos los casos, se le retirará el derecho de conducir vehículos de motor y ciclomotores durante un período que varía de uno a cuatro años (...) (BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal., s. f.)

***Código penal italiano.***

Artículo 589-bis.- Homicidio vial.-

(...)

Exceptuando las condiciones mencionadas en el tercer párrafo, aquel individuo que, estando al mando de un vehículo de motor en estado de embriaguez, según las especificaciones del artículo 186, párrafo 2, letra b), del Decreto Legislativo del 30 de abril de 1992, n. 285, ocasione la muerte de otra persona debido a su negligencia, será condenado a una pena de reclusión que va desde los cinco hasta los diez años.

La pena del párrafo anterior también se aplicará a:

El conductor de un vehículo de motor que, en una zona urbana, exceda al menos el doble de la velocidad permitida, sin que esta sea inferior a 70 km/h, o que lo haga en carreteras **fuera de áreas urbanas, está sujeto a sanciones legales a una velocidad al menos 50 km/h por encima del límite máximo permitido, cause la muerte de otra persona por negligencia.**

(...) (Código Penal Italiano, s. f.)

***Código penal italiano.***

Artículo 590-bis.- Lesiones personales graves o gravísimas.-

(...)

A menos que se indique lo contrario en el tercer párrafo, cualquier individuo que, al ponerse al volante de un vehículo de motor bajo los efectos del alcohol, según lo definido en el artículo 186, párrafo 2, letra b), del Decreto Legislativo 30 de abril de 1992, n. 285, cause lesiones personales a otra persona debido a negligencia, será penalizado con una pena de prisión de uno a tres años por lesiones graves y de dos a cuatro años por lesiones gravísimas. Las mismas penas se aplicarán a:

El conductor de un vehículo de motor que, circulando en una zona urbana a una **velocidad igual o superior al doble del límite permitido y en todo caso no inferior a 70 km/h, o en carreteras fuera de la ciudad a una velocidad al menos 50 km/h por encima del límite máximo permitido, cause a otra persona lesiones personales graves o gravísimas por negligencia.**

(...) (*Código Penal Italiano*, s. f.)

Dado que la legislación española es la más relevante en nuestro ámbito jurídico, examinaremos cómo dicho sistema legal ha abordado el comportamiento de conducir a una velocidad excesiva. Esto se ha abordado a través de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en lo referente a la seguridad vial, se incorpora como novedad el delito de exceso de velocidad.

El artículo 379.1 del Código Penal español, que fue introducido por primera vez mediante la Ley Orgánica 15/2007, Antes, se hacía una breve mención a la conducción a alta velocidad en el contexto de los delitos de conducción temeraria. En esa época, se consideraba un delito de peligro concreto, lo que significaba que se debía demostrar de forma específica y en cada caso que se había creado un riesgo verdadero para la vida o la seguridad física de las personas. Era necesario establecer un peligro genuino de daño, y no bastaba con la mera actividad peligrosa asociada con la acción típica para cumplir con este criterio.

Sin embargo, este artículo fue modificado con la Ley Orgánica 5/2010. Esta reforma transformó el delito de peligro hipotético, que requería demostrar la puesta en peligro del bien jurídico protegido, en un delito de peligro abstracto puro o de mera desobediencia. El legislador introdujo una presunción *iuris et de iure* de peligrosidad cuando se superaban los límites establecidos en el precepto. Este artículo sanciona la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor cuando supera los 60 km/h en vías urbanas o los 80 km/h en vías interurbanas, en comparación con los límites reglamentarios permitidos. No se requiere ningún otro elemento adicional. A diferencia de lo que ocurría antes de 2007, este precepto penaliza las conductas que implican conducir a una velocidad que excede la establecida para cada caso, sin necesidad de generar un riesgo de peligro concreto para otros usuarios de la vía, ni evaluar las circunstancias en las que se produce el accidente, como las condiciones climáticas, el estado de la vía o el tráfico. (Borderias, s. f.).

### **2.1.3 Marco Normativo.**

#### **2.1.3.1 Leyes y Reglamentos relacionados con los Accidentes de Tránsito y Exceso de Velocidad.**

- i)** La Ley N° 27181, conocida como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece las directrices generales económicas, organizativas y reglamentarias del transporte y tránsito terrestre en el Perú. Según el artículo 19.1 de esta ley, se definen las atribuciones de la Policía Nacional del Perú en cuanto al control y supervisión del cumplimiento de las normativas de tránsito. En el ámbito del tránsito, la Policía Nacional del Perú, mediante sus unidades especializadas, tiene la responsabilidad de llevar a cabo acciones de supervisión y tácticas para regular el tráfico, utilizando herramientas de gestión para la fiscalización.
- ii)** En relación a los accidentes de tránsito, la Policía Nacional del Perú está encargada de prevenir, investigar y reportar a la autoridad pertinente los incidentes viales. Asimismo, lleva a cabo investigaciones y análisis para desarrollar estrategias de prevención en esta área específica.
- iii)** En lo que respecta a la recolección de evidencia: la Policía Nacional del Perú realiza pruebas de alcoholemia, detección de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos en los individuos que utilizan las vías urbanas y nacionales, ya sea directamente en el lugar del incidente o en laboratorios clínicos de la institución. Además, lleva a cabo análisis físico-químicos de los vehículos

involucrados en accidentes y elabora informes periciales para su uso en procedimientos administrativos o judiciales.

- iv) En lo que respecta a la custodia de vehículos: la Policía Nacional del Perú gestiona y supervisa sus instalaciones de almacenamiento de vehículos, además de encargarse del traslado de los vehículos que han sido sujetos a medidas cautelares de retención o confinamiento, responsabilidad que recae en el propietario o la persona que cometió la infracción.

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, también conocido como el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito o Código de Tránsito, define las normativas que supervisan la utilización de las vías públicas terrestres, abarcando desplazamientos de individuos, vehículos y animales, así como las prácticas vinculadas con el transporte y el medio ambiente:

- i) i) Se definen pautas para determinar la velocidad apropiada de circulación. El conductor está encargado de mantener una velocidad permitida que le garantice un control total sobre el vehículo, considerando su estado físico y mental, así como las condiciones del vehículo, la carga transportada, la visibilidad, el estado de la carretera, las condiciones climáticas y la cantidad de tráfico. Si no se cumplen estas condiciones, se espera que el conductor se retire de la carretera y se detenga.
- ii) ii) Está prohibido que el conductor maneje un vehículo a una velocidad que supere lo que sería sensato y prudente, considerando las condiciones de la carretera en relación con su capacidad de tráfico. Es esencial que el conductor evalúe los riesgos y peligros presentes y futuros. En todo momento, la velocidad

debe permitir al conductor mantener el control del vehículo y prevenir accidentes.

- iii) Además, se hace obligatorio que el conductor de un vehículo reduzca la velocidad al aproximarse o cruzar intersecciones, túneles, calles con mucho tráfico y puentes. También debe hacerlo en pendientes, al acercarse a curvas o giros, al circular en vías estrechas o con muchas curvas, al encontrarse con vehículos en sentido contrario, o cuando se presenten riesgos especiales relacionados con peatones u otros vehículos, así como debido a condiciones climáticas o particularidades específicas de la vía.

El "Manual de Seguridad Vial" (MSV), incluido en los Manuales de Carreteras según las regulaciones del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por el Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, representa un documento técnico y normativo de carácter nacional.

Asimismo, Contamos con el Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, una normativa aprobada mediante la Resolución de la Comandancia General N° 044-2021.CG.PNP/EMG con fecha 09 de marzo de 2021. Este manual actúa como una orientación para los miembros de la Policía Nacional del Perú que, en el ejercicio de sus responsabilidades, se dedican a realizar actividades orientadas a prevenir y investigar accidentes de tránsito.

La normativa establece que un incidente de tránsito se describe como un suceso inesperado y ocasional que se origina a partir de un riesgo previsible pero no previsto, y que resulta en consecuencias no deseadas (incidente) o perjudiciales (accidente). Estas

consecuencias conllevan una culpa o responsabilidad debido a la imprudencia, falta de destreza o negligencia, ya sea por acción u omisión, que se produce en un lugar de tránsito donde están involucrados directa o indirectamente seres humanos, a veces animales, y al menos un vehículo en movimiento.

### **2.1.3.2 Normas Específicas sobre Exceso de Velocidad y sus Implicaciones.**

En el ámbito peruano, el exceso de velocidad está definido en el Reglamento Nacional de Tránsito como una violación específica, denominada "No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos" (código M.20). Esta infracción se clasifica como muy grave y conlleva una multa equivalente al 12% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) como sanción para el infractor.

### **2.1.3.3 Jurisprudencia sobre Lesiones Culposas por Exceso de Velocidad.**

En la jurisprudencia peruana, se ha emitido una sentencia que se considera como un punto de referencia para resolver casos en los que haya un incumplimiento de los deberes de cuidado en las vías de tránsito. Es crucial notar que en otras decisiones judiciales, cuando se observa que el peatón ha actuado de manera negligente, se ha priorizado esta conducta y se ha atribuido la responsabilidad al peatón sin examinar la acción del conductor, utilizando el concepto de "autopuesta en peligro".

La sentencia relevante es aquella emitida por la Sala Penal Transitoria de la Corte Suprema en el Recurso de Nulidad N°. 12082011-Lima, donde se ratificó la condena al

conductor. En este caso, se exploraron aspectos legales de gran relevancia para examinar la conducta negligente en las vías de tránsito y sus consecuencias legales y penales.

En dicha sentencia, se establece que cuando hay una violación de las normas de seguridad en las carreteras tanto por parte del conductor (como exceder los límites de velocidad) como del peatón (como ingresar a una zona restringida bajo los efectos del alcohol), se crea una situación donde se disminuye la responsabilidad del conductor. En consecuencia, se le impone una pena reducida, aunque no se le absuelve por completo. Lo más significativo de este fallo es que enfatiza la necesidad de priorizar las leyes de tránsito al abordar estos casos, un aspecto que a menudo se pasa por alto debido a la tendencia a depender de la doctrina y jurisprudencia desarrolladas en el contexto de la estructura típica original del artículo 111 del Código Penal. Este artículo no hacía referencia a estas normativas específicas y llevó a una orientación en la resolución de casos basada principalmente en criterios dogmáticos. (Cornejo Astete, 2022)

Además, se encuentra la Resolución N° 1094-2018, Lima Norte, que trata sobre las lesiones culposas derivadas de la falta de cumplimiento de las normativas técnicas de tránsito. En este caso específico, se señala que el conductor Quispe Ccente realizó un viraje de derecha a izquierda en un cruce, lo que resultó en el bloqueo del camino del automóvil manejado por Sagastegui Torres, que se desplazaba por la avenida Los Alisos..

Este acto representó una infracción a las disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito, específicamente los artículos 90, literal b), 161 y 271, tal como se establece en el

Decreto Supremo 016-2009-MTC, del 22 de abril de 2009. En consecuencia, se considera que el conductor Quispe Ccente incumplió su deber de cuidado objetivo, ya que se encontraba en condiciones de conducir de acuerdo con las normas y era consciente del riesgo que su conducta representaba para la integridad física de las personas, pero no tomó las precauciones necesarias.

### 3 Conclusiones

- 3.1** Los informes y estudios de diversas entidades, como SUTRAN, la Defensoría del Pueblo y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, así como el INEI, la Organización Panamericana de la Salud y otros organismos, han demostrado de manera amplia la relación entre la velocidad en el tráfico vial y los accidentes y muertes, así como la dificultad de control y la disminución de la capacidad de anticipar peligros. Estos estudios concluyen de manera casi unánime que el exceso de velocidad es considerado el factor de riesgo más importante en los accidentes de tránsito. (*Hoja informativa: La velocidad y los siniestros viales - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud, s. f.*)
- 3.2** El Código Penal incluye delitos relacionados con accidentes de tránsito, como el Homicidio Culposo, Lesiones Culposas y Conducción bajo Influencia. Estas figuras penales evalúan la imputación objetiva considerando el peligro creado y el resultado, así como los elementos clásicos del delito, como la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad. Sin embargo, la sanción penal por sí sola no es suficiente, ya que los accidentes de tránsito también conllevan consecuencias civiles y administrativas. Por lo tanto, se requiere un enfoque adicional que sancione el exceso de velocidad sin depender de la ocurrencia de un resultado grave (peligro abstracto)..
- 3.3** Los accidentes de tránsito por velocidad generan graves consecuencias humanas, económicas y sociales. Es fundamental reducir y controlar la velocidad para prevenir accidentes y proteger la seguridad vial. Los accidentes tienen un impacto significativo en vidas, costos médicos y familias.

- 3.4** El derecho administrativo sancionador y el derecho penal difieren en principios jurídicos. A pesar de las numerosas infracciones en el Reglamento Nacional de Tránsito, se requieren medidas adicionales para abordar eficazmente el problema y mejorar la seguridad vial.
- 3.5** La conducción a exceso de velocidad debe ser criminalizada para proteger la seguridad vial y bienes jurídicos fundamentales. Los criterios comunes respaldan la necesidad de sancionar esta conducta, estableciendo medidas penales adecuadas y respetando principios jurídicos.
- 3.6** A diferencia de Perú, donde el exceso de velocidad no es penalizado como un delito penal específico, en otros países como España, Francia, Italia, entre otros, se ha establecido esta figura como un tipo penal con sanciones correspondientes. Estas diferencias reflejan enfoques jurídicos y políticas de seguridad vial distintas, lo que evidencia la diversidad de enfoques en la regulación de esta conducta en diferentes contextos.
- 3.7** A pesar de los esfuerzos realizados por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en establecer lineamientos y regular el transporte y tránsito, así como por la Policía Nacional del Perú en su labor de control y fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito, incluyendo las relacionadas con la velocidad y la prohibición de exceso establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, como la consideración del exceso de velocidad como una infracción muy grave sancionada con una multa equivalente al 12% de la UIT, estas regulaciones no han logrado detener el continuo aumento de las muertes debido a accidentes de tránsito.

- 3.8** Si bien la jurisprudencia nacional ha establecido criterios claros para casos en los que se ha comprobado la falta de cumplimiento de deberes de cuidado en el tránsito y se ha condenado a los conductores por conducta culposa, esto no será suficiente a menos que se aborde la problemática desde otra perspectiva. Una opción sería considerarlo como un delito de peligro abstracto, en el cual no se requiere la lesión efectiva del bien jurídico protegido para su configuración.
- 3.9** La seguridad vial en Perú enfrenta desafíos significativos, con altas tasas de accidentes y víctimas. Es crucial evaluar y modificar la normativa actual, considerando la criminalización del exceso de velocidad. Es necesario tomar medidas para mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes en el país.

#### **4 Recomendaciones**

- 4.1** Cumplir con las normas de tránsito: Respetar los límites de velocidad y otras regulaciones viales es fundamental para prevenir accidentes relacionados con el exceso de velocidad. Conducir de manera responsable y consciente de las reglas de tránsito ayuda a garantizar la seguridad vial.
- 4.2** Conciencia sobre los riesgos: Es importante crear conciencia en la sociedad sobre los peligros asociados con la alta velocidad. Informar y educar a los conductores y a la comunidad en general sobre las consecuencias graves de los accidentes de tránsito causados por el exceso de velocidad puede ayudar a cambiar comportamientos irresponsables.

- 4.3** Reforzamiento de medidas legales y de control: Evaluar y fortalecer las medidas legales y de control existentes. Puede generar un efecto considerable en la reducción de accidentes derivados de la velocidad excesiva. Esto puede incluir el aumento de las sanciones y penas para conductores que excedan los límites de velocidad, así como un mayor cumplimiento y control por parte de las autoridades competentes.
- 4.4** Campañas de seguridad vial: Promover campañas de seguridad vial que se centren específicamente en el riesgo del exceso de velocidad puede ayudar a aumentar la conciencia pública y fomentar comportamientos de conducción más seguros. Estas campañas pueden incluir mensajes claros y impactantes sobre los peligros y las consecuencias de la alta velocidad.
- 4.5** Infraestructura y diseño vial: Mejorar la infraestructura vial y el diseño de las vías puede contribuir a reducir la velocidad de los vehículos. La implementación de dispositivos de control de velocidad, la señalización adecuada y la creación de zonas de velocidad reducida pueden ayudar a prevenir accidentes y promover una conducción más segura.
- 4.6** Promoción de alternativas de transporte: Fomentar el uso de alternativas de transporte público, como trenes, autobuses o sistemas de transporte compartido, puede reducir la necesidad de conducir a altas velocidades. Además, promover medios de transporte más sostenibles, como la bicicleta o caminar, puede contribuir a disminuir la cantidad de vehículos en la vía y, por lo tanto, reducir los accidentes relacionados con la velocidad.

- 4.7** Implementar legislación específica: Para criminalizar la conducción a excesiva velocidad, se puede considerar la implementación de legislación específica que establezca límites de velocidad claros y sanciones penales proporcionales a la gravedad de la infracción. Esta legislación debería enfocarse en casos de conducción extremadamente peligrosa y poner énfasis en la protección de la vida y la seguridad de las personas.
- 4.8** Establecer criterios objetivos: Es importante definir criterios objetivos para determinar cuándo la velocidad se considera excesiva y constituye un delito penal. Estos criterios pueden incluir umbrales de velocidad específicos que, una vez superados, desencadenen la aplicación de sanciones penales. También se pueden considerar factores adicionales, como las condiciones de la vía y la presencia de zonas escolares o residenciales.
- 4.9** Penalidades proporcionales: Las sanciones penales asociadas a la conducción a excesiva velocidad deben ser proporcionales a la gravedad de la infracción y tener en cuenta factores como la velocidad registrada, las circunstancias del incidente y el historial del conductor. Esto puede incluir penas de prisión, multas significativas, suspensión o revocación de la licencia de conducir y programas obligatorios de educación vial.

**4.10** Aplicación efectiva: Es fundamental asegurar una aplicación efectiva de la legislación, con la colaboración de las fuerzas de seguridad y las autoridades pertinentes. Esto implica realizar controles de velocidad regulares y rigurosos, utilizar tecnología avanzada para detectar y registrar infracciones, y garantizar la capacitación adecuada de los agentes encargados de hacer cumplir la ley.

**4.11 Propuesta de lege ferenda:** Considerando que la velocidad la velocidad excesiva representa uno de los principales motivos de accidentes de tráfico en nuestra nación, con consecuencias devastadoras en términos de pérdidas humanas y económicas, resulta primordial implementar medidas eficaces para desalentar esta conducta irresponsable y garantizar la seguridad de todos los usuarios de nuestras carreteras. En este contexto, se propone una iniciativa legislativa con el objetivo de abordar el grave problema de la conducción a alta velocidad en las vías urbanas e interurbanas.

***Artículo 274-B.- Conducción a excesiva velocidad.-***

*El individuo que maneje un vehículo motorizado a una velocidad que exceda los cincuenta kilómetros por hora en áreas urbanas o sesenta kilómetros por hora en zonas interurbanas, respecto a los límites reglamentarios, Será sancionado con una pena privativa de libertad que no será menor a seis meses ni mayor a dos años, o con trabajo comunitario que varíe entre cincuenta y dos y ciento cuatro jornadas, además de la inhabilitación, según lo establecido en el artículo 36, inciso 7).*

*Cuando el individuo se encuentra prestando servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, será sancionado con una pena de prisión no menor de un año ni mayor de tres años, o con trabajo comunitario que oscilará entre setenta y ciento cuarenta jornadas, además de la inhabilitación, según lo estipulado en el artículo 36, inciso 7).*

El propósito de esta propuesta es establecer sanciones más rigurosas para aquellos conductores que superen los límites de velocidad establecidos, con el fin de fomentar la seguridad vial y salvaguardar la vida de todos los ciudadanos. Es esencial que como sociedad tomemos medidas firmes para prevenir accidentes y proteger la vida de nuestros ciudadanos.

## 5 Referencias Bibliográficas

*00002-2021-AI.pdf.* (s. f.). Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2022/00002-2021-AI.pdf>

*200 años de historia, 52 años conectando vida.pdf.* (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2043631/200%20a%C3%B1os%20de%20historia%2C%2052%20a%C3%B1os%20conectando%20vida.pdf>

*00361-2010-AA.* (s. f.). Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2010/00361-2010-AA.html>

*Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte. (2009).*

Armando, C. E., Bienvenida, S., Beatriz, C. N., & Pilar, S. C. (s. f.). *RECURSO CASACIÓN N.º 923-2019/LAMBAYEQUE PONENTE: CESAR SAN MARTIN CASTRO.*

*BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (s. f.).*

Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

Borderias, C. L. (s. f.). *DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.*

*Código Penal Francés. (s. f.). Código penal francés. Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://www.wipo.int/wipolex/es/text/493346>*

*Código Penal Italiano. (s. f.). Código penal italiano. Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://www.wipo.int/wipolex/es/text/479196>*

Cornejo Astete, M. (2022, septiembre 3). *Historia de Transito y Seguridad Vial—PDF free.* <https://scribd.vdownloaders.com/>. <https://scribd.vdownloaders.com/vdoc/>

*Datos Abiertos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC. Siniestros de Tránsito Fatales, 2021-2022. (s. f.). Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC. Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://www.onsv.gob.pe/datosabiertos>*

*Delincuencia\_en\_Perú\_Propuesta\_de\_intervención\_articulada.pdf. (s. f.). Recuperado 30 de septiembre de 2023, de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/3C2069AC2EF7ADD005257F330073121C/\\$FILE/Delincuencia\\_en\\_Per%C3%BA\\_Propuesta\\_de\\_intervenci%C3%B3n\\_articulada.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/3C2069AC2EF7ADD005257F330073121C/$FILE/Delincuencia_en_Per%C3%BA_Propuesta_de_intervenci%C3%B3n_articulada.pdf)*

- Derecho, L. • P. por el. (2019a, junio 27). *No hay responsabilidad penal si comportamiento cuidadoso no hubiera evitado el resultado lesivo [Queja 374-2012, Huancavelica]*. LP. <https://lpderecho.pe/delito-culposo-responsabilidad-penal-comportamiento-cuidadoso-hubiera-evitado-resultado-r-q-374-2012-huancavelica/>
- Derecho, L. • P. por el. (2019b, diciembre 12). *Tres elementos necesarios del delito culposo de resultado [Casación 1510-2018, Piura]*. LP. <https://lpderecho.pe/elementos-necesarios-injusto-delito-culposo-resultado-casacion-1510-2018-piura/>
- Derecho, L. • P. por el. (2021, mayo 12). *Jurisprudencia actual y relevante sobre imputación objetiva*. LP. <https://lpderecho.pe/jurisprudencia-imputacion-objetiva/>
- Diana\_Tesis\_Titulo\_2016.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de [https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/4842/Diana\\_Tesis\\_Titulo\\_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/4842/Diana_Tesis_Titulo_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Fichas\_accion\_14.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/fichas\\_accion\\_14.pdf](https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/fichas_accion_14.pdf)
- Fuller, E. P. (2020). Panorama histórico de la regulación del transporte público en Lima. *Ius Inkarri*, 9(9), Article 9. <https://doi.org/10.31381/iusinkarri.v9n9.3689>
- Fundamentos-del-derecho-penal.pdf*. (s. f.). Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://content.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/10/Fundamentos-del-derecho-penal.pdf>
- Hoja informativa: La velocidad y los siniestros viales—OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://www.paho.org/es/documentos/hoja-informativa-velocidad-siniestros-viales>

*Inf-adj-022-2022-ag-nac-seg-vial-con-créditos.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2022/12/inf-adj-022-2022-ag-nac-seg-vial-con-cr%C3%A9ditos.pdf>

*Instituto Nacional de Estadística e Informática*. (s. f.-a). [Denuncias de accidentes de tránsito no fatales y Víctimas de accidentes de tránsito fatales]. Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

*Instituto Nacional de Estadística e Informática*. (s. f.-b). Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito registradas por la Policía Nacional, según departamento. Recuperado 30 de septiembre de 2023, de <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-violations/>

Karolina, I. C. R. (s. f.). *El exceso de velocidad asociado a los accidentes de tránsito en conductores de David, Chiriquí*.

*Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC*. (s. f.). Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC. Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://www.onsv.gob.pe/>

*Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4898855/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20Multisectorial%20de%20Seguridad%20Vial%202023%20%E2%80%93%202030.pdf?v=1690229851>

*Reporte Estadístico N°023-2022—Siniestros viales ocurridos en carreteras.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4009394/Reporte%20Estad%C3%ADstico%20N%C2%B0023-2022%20-%20Siniestros%20viales%20ocurridos%20en%20carreteras.pdf?v=1672418023>  
*Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tránsito-N01-Abril-2023.pdf*. (s. f.). Recuperado 29 de septiembre de 2023, de <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf>

*Resposab\_civil\_extracontra.pdf*. (s. f.). Recuperado 4 de octubre de 2023, de [http://repositorio.amag.edu.pe/bitstream/handle/123456789/166/resposab\\_civil\\_extracontra.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.amag.edu.pe/bitstream/handle/123456789/166/resposab_civil_extracontra.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Terreros, F. V. (2007). La imputación objetiva en la jurisprudencia peruana. *Derecho PUCP*, 60, Article 60. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.200701.009>

*Traumatismos causados por el tránsito*. (s. f.). Recuperado 4 de octubre de 2023, de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

## 6 Anexos

## VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2015 - 2021

(Casos registrados)

Departamento	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total</b>	<b>2 965</b>	<b>2 696</b>	<b>2 826</b>	<b>3 244</b>	<b>3 110</b>	<b>2 159</b>	<b>3 032</b>
Amazonas	39	33	44	43	32	36	37
Áncash	195	137	102	116	114	62	110
Apurímac	74	93	44	72	69	83	67
Arequipa	197	189	174	188	187	120	209
Ayacucho	104	113	65	64	55	49	56
Cajamarca	77	118	102	169	136	97	134
Prov. Const. del Callao	74	21	46	55	24	28	32
Cusco	177	231	233	244	354	146	180
Huancavelica	104	39	69	60	50	27	60
Huánuco	120	55	56	91	74	75	113
Ica	93	106	85	102	93	66	88
Junín	168	118	165	178	171	92	160
La Libertad	159	194	214	348	304	194	273
Lambayeque	57	64	89	110	92	80	82
Lima Metropolitana 1/ y Lima 2/	641	472	715	749	676	482	586
Lima Metropolitana 1/	...	...	...	...	471	344	367
Lima 2/	...	...	...	...	205	138	219
Loreto	29	27	21	18	17	12	23
Madre de Dios	49	26	49	27	24	29	48
Moquegua	35	36	27	48	39	6	14
Pasco	29	14	19	29	22	29	26
Piura	140	147	99	134	146	124	300
Puno	187	239	235	254	274	179	251
San Martín	82	111	75	79	81	74	93
Tacna	37	34	46	38	38	22	30
Tumbes	26	28	31	17	21	16	17
Ucayali	72	51	21	11	17	31	43

**Nota 1:** Los sectores en los años 2015 al 2018 no tiene incorporada la desagregación en Lima Metropolitana (43 distritos) y Lima (comprende las provincias de: Barranca, Cajatambo, Canta, Cañete, Huaral, Huarochirí, Huaura, Oyón y Yauyos).

**Nota 2:** En el año 2020, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, se declaró en Emergencia al país por la pandemia del COVID-19, que estableció la cuarentena obligatoria, el distanciamiento físico y restricción del tránsito vehicular, esta situación atípica ha cambiado la incidencia de los siniestros habituales; reduciéndose los accidentes de tránsito hasta un 70%, según el análisis estadístico del sector.

**Nota 3:** La información de los años 2015 - 2017 corresponde al Censo Nacional de Comisarías y la información de los años 2018 - 2021 corresponde al Ministerio del Interior.

1/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Provincia de Lima se denominarán en adelante, Lima Metropolitana y comprende los 43 distritos.

2/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Región Lima, se denominarán en adelante Departamento de Lima y comprende las provincias de: Barranca, Cajatambo, Canta, Cañete, Huaral, Huarochirí, Huaura, Oyón y Yauyos.

**Fuentes: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Censo Nacional de Comisarías.**

**Ministerio del Interior (MININTER) - Oficina de Planeamiento y Estadística.**

## DENUNCIAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO NO FATALES POR TIPO, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2021

(Casos registrados)

Departamento	Total	Tipo de accidentes de tránsito								
		Choque	Despiste	Atropello	Choque y fuga	Choque y atropello	Volcadura	Atropello y fuga	Despiste y volcadura	Otros 1/
<b>Total</b>	<b>72 032</b>	<b>32 702</b>	<b>11 665</b>	<b>7 225</b>	<b>7 179</b>	<b>1 524</b>	<b>1 430</b>	<b>1 253</b>	<b>1 093</b>	<b>7 961</b>
Amazonas	444	218	106	34	30	1	11	12	7	25
Áncash	2 012	761	334	211	201	12	40	30	40	383
Apurímac	866	425	210	111	23	8	30	5	27	27
Arequipa	4 427	2 408	502	354	410	52	108	87	138	368
Ayacucho	460	190	51	54	64	2	15	18	36	30
Cajamarca	1 904	864	299	203	101	57	77	24	37	242
Prov. Const. del Callao	2 742	1 542	411	295	259	30	37	34	13	121
Cusco	2 842	1 437	403	478	86	41	73	46	123	155
Huancavelica	196	64	47	20	1	-	2	2	32	28
Huánuco	1 103	497	267	134	72	6	22	22	15	68
Ica	1 570	853	230	118	123	12	14	27	39	154
Junín	3 194	1 479	618	454	231	28	71	83	42	188
La Libertad	4 139	1 737	843	411	382	123	73	73	66	431
Lambayeque	2 468	1 247	423	232	235	22	13	43	22	231
Lima Metropolitana 2/	32 554	13 776	4 478	3 278	3 931	939	679	591	227	4 655
Lima 3/	2 765	1 273	609	185	276	34	69	40	98	181
Loreto	152	77	26	23	9	-	1	3	10	3
Madre de Dios	591	400	93	18	10	16	4	3	14	33
Moquegua	482	194	86	29	28	4	23	8	32	78
Pasco	273	132	74	24	13	1	13	1	3	12
Piura	3 207	1 241	794	239	454	69	7	53	32	318
Puno	1 043	559	164	89	38	59	15	9	24	86
San Martín	1 006	429	360	73	71	1	12	15	2	43
Tacna	758	475	97	75	45	1	16	4	12	33
Tumbes	363	212	50	42	22	5	4	13	2	13
Ucayali	471	212	90	41	64	1	1	7	-	55

1/ Incluye caída, incendio del vehículo, colisión y fuga, sólo colisión y entre otros.

2/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Provincia de Lima se denominarán en adelante, Lima Metropolitana y comprende los 43 distritos.

3/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Región Lima, se denominarán en adelante Departamento de Lima y comprende las provincias de: Barranca, Cajatambo, Canta, Cañete, Huaral, Huarochirí, Huaura, Oyón y Yauyos.

Fuente: Ministerio del Interior (MININTER) - Oficina de Planeamiento y Estadística.

**INFRACCIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO REGISTRADAS POR LA  
POLICÍA NACIONAL, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2016 - 2021**

(Casos registrados)

Departamento	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total</b>	<b>1 546 579</b>	<b>959 488</b>	<b>1 095 949</b>	<b>929 061</b>	<b>782 828</b>	<b>763 944</b>
Amazonas	19 464	11 370	14 632	13 788	8 103	8 874
Áncash	46 234	28 016	30 523	16 985	18 946	32 068
Apurímac	6 688	4 137	10 413	10 545	9 061	9 176
Arequipa	52 877	47 323	59 731	32 984	68 915	55 399
Ayacucho	19 216	11 457	6 549	9 827	5 818	10 515
Cajamarca	56 824	23 403	24 857	20 363	21 778	21 920
Prov. Const. del Callao	7 149	52 612	35 037	5 811	2 188	3 828
Cusco	64 155	62 881	61 226	53 715	47 740	60 894
Huancavelica	4 391	2 952	2 195	791	211	537
Huánuco	31 875	30 962	37 940	48 000	29 887	30 743
Ica	46 287	51 604	34 940	20 489	31 376	26 351
Junín	57 728	52 873	56 992	36 438	26 901	39 262
La Libertad	66 142	43 068	28 465	38 079	34 149	27 172
Lambayeque	54 999	49 370	35 771	17 714	15 879	29 776
Lima Metropolitana 1/ y Lima 2/	619 805	226 301	462 263	379 671	304 748	196 008
Lima Metropolitana 1/	...	...	...	368 519	297 119	191 856
Lima 2/	...	...	...	11 152	7 629	4 152
Loreto	89 537	75 450	47 078	40 140	14 350	18 607
Madre de Dios	13 889	7 722	4 889	2 450	4 142	5 924
Moquegua	16 019	6 926	4 257	5 599	3 103	4 674
Pasco	984	5 588	6 273	6 486	2 009	2 848
Piura	131 363	66 715	49 583	69 931	54 373	98 450
Puno	35 936	15 211	5 252	15 306	20 123	11 849
San Martín	30 419	20 444	22 898	26 598	21 234	12 804
Tacna	17 993	24 046	17 599	17 106	4 790	6 648
Tumbes	20 897	29 622	25 012	34 020	26 717	44 621
Ucayali	35 708	9 435	11 574	6 225	6 287	4 996

**Nota 1:** El sector en los años 2016 al 2018 no tiene incorporada la desagregación en Lima Metropolitana (43 distritos) y Lima (comprende las provincias de: Barranca, Cajatambo, Canta, Cañete, Huaral, Huarochirí, Huaura, Oyón y Yauyos).

**Nota 2:** En el año 2020, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, se declaró en Emergencia al país por la pandemia del COVID-19, que estableció la cuarentena obligatoria, el distanciamiento físico y restricción del tránsito vehicular, esta situación atípica ha cambiado la incidencia de los siniestros habituales; reduciéndose las infracciones de tránsito hasta un 70%, según el análisis estadístico del sector.

**Nota 3:** Las infracciones al reglamento nacional de tránsito de parte de vehículos particulares incluyen: no respetar señales de tránsito, desacato a la autoridad, pasarse la luz roja, adelantarse indebidamente, circular en sentido contrario y voltear sin hacer señales. En el caso de los vehículos de servicio público, éste considera: detenerse en paraderos no autorizados, modificar la ruta sin autorización, no expedir boletos, prestar servicio no autorizado y no acatar orden policial, entre otros.

**Nota 4:** La información de las cifras de los años 2018 - 2021 son mayores de la publicación "ANUARIO ESTADÍSTICO POLICIAL 2021" de la Policía Nacional de Perú, porque las cifras enviadas por la Oficina de Planeamiento y Estadística registra hasta el mes de diciembre.

1/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Provincia de Lima se denominarán en adelante, Lima Metropolitana y comprende los 43 distritos.

2/ Denominación establecida mediante Ley N° 31140, las publicaciones estadísticas referidas a la Región Lima, se denominarán en adelante Departamento de Lima y comprende las provincias de: Barranca, Cajatambo, Canta, Cañete, Huaral, Huarochirí, Huaura, Oyón y Yauyos.

**Fuente: Ministerio del Interior (MININTER) - Oficina de Planeamiento y Estadística.**