

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades, Asunción, Paraguay.**

ISSN en línea: 2789-3855, 2025, Volumen VI

Análisis del dolo y la culpa: mirada crítica al homicidio y a la muerte por accidente de tránsito en embriaguez

Analysis of fraud and guilt: a critical look at homicide and death due
to traffic accidents in the event of drunkenness

Wilson Rafel Rodas Mogrovejo

wilson.rodas@unl.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0005-0550-3445>

Universidad Nacional de Loja

Loja – Ecuador

Paula Patricia Maza Burneo

paula.maza@unl.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0009-8727-8569>

Investigadora independiente

Loja – Ecuador

Wilson Emilio Izquierdo Rodas

izquierdow@fiscalia.gob.ec

<https://orcid.org/0009-0002-2837-8999>

Investigador independiente -Fiscal

Provincial del Azuay

Azuay – Ecuador

Janneth Alexandra Rodas Mogrovejo

jarodas97@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0001-5966-662X>

Investigadora independiente. UAFE

Quito – Ecuador

Gianella Del Cisne Bustamante Vásquez

gianella.d.bustamante@unl.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0005-9250-6053>

Universidad Nacional de Loja

Loja – Ecuador

Paul Fernando González González

paul.gonzalez@unl.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0008-5363-0360>

Universidad Nacional de Loja

Loja – Ecuador

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i3.4131>

Artículo recibido: 07 de junio de 2025

Aceptado para publicación: 02 de julio de
2025.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos

NÚMERO

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i3.4131>

Análisis del dolo y la culpa: mirada crítica al homicidio y a la muerte por accidente de tránsito en embriaguez

Analysis of fraud and guilt: a critical look at homicide and death due to traffic accidents in the event of drunkenness

Wilson Rafel Rodas Mogrovejo

wilson.rodas@unl.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0005-0550-3445>
Universidad Nacional de Loja
Loja – Ecuador

Paula Patricia Maza Burneo

paula.maza@unl.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0009-8727-8569>
Investigadora independiente
Loja – Ecuador

Wilson Emilio Izquierdo Rodas

izquierdow@fiscalia.gob.ec
<https://orcid.org/0009-0002-2837-8999>
Investigador independiente
Azuay – Ecuador

Janneth Alexandra Rodas Mogrovejo

jarodas97@hotmail.com
<https://orcid.org/0009-0001-5966-662X>
Investigadora independiente. UAFE
Quito – Ecuador

Gianella Del Cisne Bustamante Vásquez

gianella.d.bustamante@unl.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0005-9250-6053>
Universidad Nacional de Loja
Loja – Ecuador

Paul Fernando González González

paul.gonzalez@unl.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0008-5363-0360>
Universidad Nacional de Loja
Loja – Ecuador

Artículo recibido: 07 de junio de 2025. Aceptado para publicación: 02 de julio de 2025.
Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El presente artículo divulgativo analiza críticamente el tratamiento punitivo que se da a la culpa en los delitos de tránsito con resultado de muerte, en especial atención a los casos en que el conductor está bajo los efectos del alcohol. Se explora el problema jurídico y dogmático de determinar si estos hechos deben ser calificados como con una pena privativa de libertad severa como en el caso del delito homicidio o si, por el contrario, podrían encuadrarse dentro del dolo eventual, considerando que el sujeto, al conducir en estado de ebriedad, asume el riesgo de causar la muerte de terceros, por ello, se expone cómo el Código Orgánico Integral Penal, responde ante esta problemática y se cuestiona si la respuesta punitiva es proporcional con los tipos de delitos expuestos. La finalidad de esta investigación plantea propuestas para una mejor adecuación normativa y judicial, que permita

sancionar de forma justa estos hechos, sin caer en el populismo punitivo ni en la impunidad. Para ello, se recurrió a la investigación con enfoque mixto de tipo no experimental y de nivel explicativo, ya que los métodos dogmático-jurídico, inductivo-deductivo, analítico-sintético, e investigación de campo, contribuyeron a corroborar si la pena es proporcional en el delito de culpa y dolo en delitos de tránsito con resultado de muerte y su relación con el homicidio, teniendo como enfoque sustancial el principio constitucional de proporcionalidad de las penas.

Palabras clave: accidentes de tránsito con resultado de muerte, culpa, dolo, embriaguez, homicidio, proporcionalidad

Abstract

This informative article critically analyzes the punitive treatment of negligence in traffic offenses resulting in death, paying particular attention to cases in which the driver is under the influence of alcohol. It explores the legal and dogmatic problem of determining whether these offenses should be classified as carrying a severe custodial sentence, as in the case of homicide, or whether, on the contrary, they could be classified as intentional intent, considering that the subject, by driving while intoxicated, assumes the risk of causing the death of others. Therefore, it sets out how the Comprehensive Organic Criminal Code responds to this problem and questions whether the punitive response is proportional to the types of offenses described. The purpose of this research is to propose better regulatory and judicial adaptation, which would allow for fair punishment of these offenses, without falling into punitive populism or impunity. To this end, research was used with a mixed approach of a non-experimental type and an explanatory level, since the dogmatic-legal, inductive-deductive, analytical-synthetic, and field research methods contributed to corroborate whether the penalty is proportional in the crime of negligence and intent in traffic offenses resulting in death and its relationship with homicide, having as a substantial focus the constitutional principle of proportionality of penalties.

Keywords: traffic accidents resulting in death, negligence, intent, intoxication, homicide, proportionality

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons.



Cómo citar: Rodas Mogrovejo, W. R., Maza Burneo, P. P., Izquierdo Rodas, W. E., Rodas Mogrovejo, J. A., Bustamante Vásquez, G. D. C., & González González, P. F. (2025). Análisis del dolo y la culpa: mirada crítica al homicidio y a la muerte por accidente de tránsito en embriaguez. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 6 (3), 2454 – 2475.
<https://doi.org/10.56712/latam.v6i3.4131>

INTRODUCCIÓN

El presente artículo de investigación tiene como finalidad analizar la vulneración de la proporcionalidad frente a la figura del delito de muerte por accidente de tránsito en estado de embriaguez y homicidio, en el cual se realizó un análisis del dolo y la culpa.

Li-García (2024) refiere que:

Dentro del marco de un Estado constitucional de derecho, la aplicación de penas se rige por el principio de proporcionalidad. Este principio implica que debe existir una relación equitativa entre la comisión de un acto delictivo y la pena que se impone como consecuencia. (p. 116)

En consecuencia, se prevé que las penas imputadas no sean más duras que el grado de reprensión, asegurando de esta manera que las sanciones sean proporcionales y se ajusten a los principios fundamentales de un Estado que respeta los derechos de las personas como respeto a la dignidad humana.

Según el principio de proporcionalidad, los delitos dolosos deben llevar consigo penas más severas en comparación con los delitos culposos. Esto se debe a que en los delitos dolosos el nivel de culpabilidad es mayor, dado que el individuo está directamente implicado en la violación del bien jurídico protegido por la ley penal. Esto hace que su conducta sea más censurable que en el caso de los delitos culposos.

Con ello, se hace evidente que, en los casos de homicidios derivados de accidentes de tránsito causados por conductores bajo los efectos del alcohol, quienes superan los límites legales de consumo. En estas circunstancias, el conductor es plenamente consciente de sus actos y consecuencias, ya que la posesión de una licencia de conducir implica el entendimiento de las normativas de tránsito establecidas; pero, no es menos cierto que no existe la finalidad y voluntad de causar daño, encontrándose en una conducta culposa plenamente.

Con lo antes descrito es indiscutible que el sujeto no ignora las normas de tránsito, dado que la obtención de la licencia implica un conocimiento previo. Por lo tanto, el individuo está consciente de que conducir bajo los efectos del alcohol está prohibido. Es redundante discutir si tenía o no conocimiento de que manejar en estado de embriaguez afecta sus capacidades necesarias para una actividad inherentemente riesgosa como la conducción de un vehículo motorizado; sin embargo, no existe deliberación en la consumación de la conducta.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) en cuanto a la pena por la muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, expresa:

La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora (Art. 376)

Por lo expresado anteriormente, esta investigación va encaminada en examinar el artículo por accidente de tránsito en estado de embriaguez y homicidio descrito en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), realizando un énfasis en el análisis del dolo y la culpa.

La problemática que enfrenta el sistema legal en la imposición de penas para casos de muerte por accidente de tránsito en estado de embriaguez y homicidio radica en la falta de proporcionalidad entre los delitos, a pesar de la similitud en los periodos de prisión establecidos. Este desequilibrio se manifiesta debido a la presencia de posibles ambigüedades o lagunas en los textos legales relacionados con estos tipos de delitos, lo que dificulta una aplicación uniforme de la ley. Además, se observa una falta de consistencia en la interpretación de los conceptos de dolo y culpa por parte de los legisladores, lo que resulta en decisiones normativas divergentes y sanciones desproporcionadas.

La importancia de esta investigación está intrínsecamente relacionada con la resolución de problemas prácticos en el sistema penal. Identificar y corregir esta vulneración de la proporcionalidad se traducirá en una mejora sustancial en la administración de la justicia penal, asegurando la aplicación de penas acordes a la naturaleza específica de cada delito. En resumen, este aporte no solo busca llenar un vacío en el conocimiento legal, sino también promover la justicia y la equidad en el ámbito penal.

Por ello, se ha propuesto como objetivo general llevar a cabo un análisis minucioso de cómo se afecta la proporcionalidad en la imposición de penas, centrándose particularmente en casos de muerte por accidente de tránsito en estado de embriaguez y homicidio. Se pondrá especial atención en examinar los aspectos relacionados con el dolo y la culpa, de esta manera se aclarará las discrepancias observadas en la aplicación de sanciones, a pesar de que los periodos de prisión sean similares, al considerar la distinción entre delitos culposos y dolosos.

De igual forma se propone como objetivos específicos “Revisar detalladamente los textos legales relacionados con la muerte por accidente de tránsito en estado de embriaguez y homicidio, identificando posibles ambigüedades o lagunas que contribuyan a la falta de proporcionalidad en las sanciones”; “Analizar la opinión de los expertos en la temática acerca de la vulneración de la proporcionalidad frente al artículo de muerte por accidente de tránsito en estado de embriaguez y el homicidio, análisis de dolo y culpa”. Investigar y documentar las posibles consecuencias negativas derivadas de la falta de proporcionalidad en la aplicación de la Ley, en los delitos de tránsito con resultado de muerte producto del estado de embriaguez del conductor.

METODOLOGÍA

En el presente trabajo de investigación la metodología utilizada fue la de tipo no empírica, con un nivel interpretativo y de diseño transversal, que se lleva a cabo mediante una dirección cualitativa y cuantitativa. Esta dirección implicó un conjunto de procesos de investigación que son sistemáticos, empíricos y críticos. También se planteó la integración y discusión de dichos datos, con el objetivo de realizar deducciones basadas en toda la información recopilada y alcanzar una mejor comprensión del problema que se está investigando. (Hernández Sampieri, 2014, p. 534).

Por otro lado, para fortalecer la investigación se usó los métodos: dogmático-jurídico, inductivo-deductivo, analítico-sintético, (Abril, 2007) y las técnicas de revisión bibliográfica. A continuación, se describe los métodos utilizados en la investigación:

El método hermenéutico, desde una visión exegética menciona una selección de características importantes y valores que intentan cambiar o establecer leyes jurídicas en oposición a la cuestión planteada.

Analítico-sintético, por el estudio minucioso del tratamiento punitivo del dolo y la culpa en delitos de tránsito con resultado de muerte, y el análisis crítico al homicidio, y sus factores o elementos que contribuyen a este problema de desproporcionalidad de la pena.

Inductivo-deductivo, por integrar una vinculación entre el delito de homicidio frente al tratamiento punitivo del dolo y la culpa en delitos de tránsito con resultado de muerte (Hernández Sampieri, 2014).

DESARROLLO

La proporcionalidad

En este apartado se va a analizar la proporcionalidad desde dos aristas, es decir su concepto y principio, por ello se dice que la proporcionalidad es el principio jurídico fundamental que existe en todos los niveles del derecho internacional y nacional. Establece que la legalidad de una acción está determinada por el respeto del equilibrio entre el objetivo y los medios y métodos utilizados, así como las consecuencias de la acción. Este principio implica la obligación de evaluar el contexto antes de decidir sobre la legalidad o ilegalidad de una acción. La evaluación de la proporcionalidad es responsabilidad de quienes actúan y debe realizarse de manera proactiva antes de que se adopte la acción. En caso de disputa o duda, los tribunales pueden evaluar la legalidad y proporcionalidad de los hechos a posteriori (Duarte y Sampaio, 2018).

De igual forma se dice que la proporcionalidad es una regla y un principio fundamental del derecho internacional humanitario aplicable en situaciones de conflicto armado. Exige que se alcance un equilibrio entre la necesidad militar y la protección de los civiles a la hora de evaluar la legalidad de cualquier ataque. El respeto de los principios de distinción, precaución y proporcionalidad es un deber fundamental de los comandantes militares al conducir las hostilidades y ordenar ataques. Puede desencadenar su responsabilidad penal individual por posibles crímenes de guerra (Duarte y Sampaio, 2018)

De igual forma la proporcionalidad es un principio general del derecho que abarca varios conceptos especiales. El concepto de proporcionalidad se utiliza como criterio de equidad y justicia en los procesos de interpretación de las leyes, especialmente en el derecho constitucional, como un método lógico destinado a ayudar a discernir el equilibrio correcto entre la restricción impuesta por una medida correctiva y la gravedad de la naturaleza del acto prohibido. En el derecho penal, se utiliza para transmitir la idea de que el castigo de un infractor debe ajustarse al delito (López, et al, 2021)

Así mismo la Constitución de la República del Ecuador (2008) en cuanto a la proporcionalidad expresa que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas entre ellas “6 La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.” (Art. 76)

Debemos mencionar que el principio de proporcionalidad significa que las Leyes deben asegurar que las consecuencias impuestas por infracciones sean justas y proporcionadas a la seriedad de dichas infracciones.

Este principio es crucial para crear un sistema legal donde se fomente la equidad y evita la imposición arbitraria de sanciones desproporcionadas, la cual busca establecer un marco normativo que, al aplicar el principio de proporcionalidad, garantice que las consecuencias legales sean justas y adecuadas en relación con la gravedad específica de los delitos, puesto que no solo protege los derechos individuales, sino que también fortalece la legitimidad y la confiabilidad del sistema jurídico al garantizar que las sanciones sean justas y proporcionadas según las circunstancias particulares de cada caso.

Con ello, se colige que la proporcionalidad constituye un aspecto fundamental en el ámbito de los derechos humanos y el derecho penal. Se utiliza en circunstancias de defensa personal o colectiva, también durante situaciones de alteraciones internas cuando el gobierno aplica normas excepcionales y medidas que restringen los derechos humanos para restaurar el orden y la seguridad pública.

Requiere que la supresión del estado de derecho sea rigurosamente restringida y se ajuste al nivel de riesgo, además de que las penas impuestas sean coherentes con la gravedad del delito.

Concepto de dolo

Durante el transcurso de la historia el dolo es considerado como uno de los elementos subjetivos de mayor relevancia, según la doctrina y jurisprudencia ampliamente mayoritarias, actúa con dolo quien conoce y quiere la realización de los elementos objetivos del tipo (Meini, 2014).

El dolo es entendido como la voluntad consciente propia del ser humano, que está encaminada hacia la perpetración de un acto contrario al marco normativo denominado como delito. Esta es una conducta que se realiza u omite con el pleno conocimiento y voluntad de la persona, es decir está compuesto por dos elementos: elemento cognitivo y elemento volitivo (Greco, 2017).

Explicaremos aquí el dolo eventual como aquella conducta cuando el agente asume como posible la producción de un resultado típico y su no producción se deja librado al azar.

Si bien se atribuye la creación del concepto del dolo eventual a la dogmática alemana, se pueden encontrar antecedentes del mismo mucho antes, incluso en el pensamiento de Carrara. El maestro italiano explica que la zona de penumbra entre los delitos culposos y dolosos por la ocurrencia de eventos previsibles en la voluntad del agente (pero cuyos efectos no calculó) debe asumirse como delitos cometidos dolosamente. "Si cuando se omitió calcular todos los efectos posibles del propio acto, se hubiese previsto (como posible o como probable) que ese efecto lesivo podría derivarse de ello, se tendría un dolo indeterminado, pero no culpa" (Fajardo-Fajardo, 2020).

El dolo eventual es, sin duda, la forma más compleja de dolo, ya que en este caso no se trata de la previsión del resultado como único y seguro (caso del directo inmediato), ni como múltiple, aunque también seguro (caso del dolo mediato o directo de segundo grado), sino como meramente probable" (Fajardo-Fajardo, 2020).

Por su parte, el Código Orgánico Integral Penal (2014) en cuanto al dolo expresa:

Actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta. Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena (Art. 16).

El estudio del dolo permite la evaluación de la culpabilidad en procesos penales al establecer la conexión entre la acción del individuo y sin intencionalidad. Al describir el "dolo" como la realización voluntaria de una conducta con pleno entendimiento de los elementos objetivos del tipo penal, la legislación asegura la atribución justa de responsabilidad a aquellos que, de manera consciente, llevan a cabo conductas ilícitas.

Para la doctrina mayoritaria el dolo es el conocimiento y la voluntad de realizar el tipo objetivo. El agente debe ejecutar una conducta objetivamente típica contando con ambos elementos que constituyen el contenido y el objeto de prueba o de imputación en el proceso (Greco, 2017).

Por lo que se entiende como dolo a la voluntad deliberada de cometer un acto sabiendo que se va a producir un resultado lesivo sobre otra persona. También se actúa con dolo cuando se opte por omitir una acción de forma consciente, sabiendo que al no realizar dicha acción se perjudicará a otra persona (Sotomayor, 2016)

El concepto de dolo integra dos elementos: uno intelectual, la conciencia o conocimiento de los elementos que configuran el tipo o delito; y uno volitivo, la voluntad de realizar esos elementos. Para

que exista dolo, por tanto, es necesario que concurren la conciencia y la voluntad. La ausencia de cualquiera de estos dos elementos determinará que no exista dolo y, por tanto, que no sea aplicable un tipo doloso (Sotomayor, 2016).

Clases de dolo

En este apartado de manera sucinta revisaremos las diferentes clases de dolo en el cometimiento del delito.

En cuanto al dolo directo de primer grado o intención, es cuando el autor persigue la acción típica o, en su caso, el resultado requerido por el tipo, dominando el factor de voluntad. La intención en el sentido anterior se reduce a una cuestión eminentemente subjetiva que alcanza la concreción del tipo penal, situándose más allá del tipo objetivo y que acorde con el tipo se debe tener presente, pero que no precisa alcanzar (Meini, 2014).

Dolo directo o dolo de segundo grado, también conocido como *dolus directus* es el que constituye una de las manifestaciones del dolo al revestir la producción de un resultado típico con la conciencia de que se quebranta un deber jurídico, en pleno conocimiento de dicha circunstancia y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre la manifestación humana y el cambio en el mundo exterior, con voluntad de realizar la acción y con representación del resultado que se quiere (Meini, 2014).

Dolo eventual (*dolus eventualis*) lo entiende la doctrina en los siguientes términos: cuando el autor prevé como posible el resultado típico y se conforma con él". En este tipo de dolo el sujeto activo dirige su comportamiento hacia un fin de total indiferencia para el derecho penal, pero del cual se puede derivar un resultado típico el cual prevé como posible, sin que incide dicha circunstancia en modificar su comportamiento, si no, por el contrario sigue adelante y asume el riesgo (Meini, 2014).

Estos tipos de dolo se conocen en la doctrina, sin embargo, se debe tener claro que cuando existe la intención de causar daño la norma penal lo sanciona de acuerdo con el delito.

Concepto de culpa

Se define como culpa a la expresión de una acción u omisión generadora de un hecho que puede castigarse por la ley. Existe culpa cuando los daños o ilícitos pueden evitarse, pero el individuo no tiene la precaución de prevenir dichas situaciones. La culpa puede ser consciente e inconsciente y está relacionada con la imprudencia, la negligencia o la impericia (Taddeo, 2022)

Por otro lado, los tratadistas Nowakowski & Jedrzejek (2014) en cuanto al dolo mencionan que:

Hay dos aspectos del concepto de culpa jurídica. El primero está relacionado con las condiciones que permiten decidir si un delincuente es culpable, por lo que culpa binaria es un nombre adecuado a este respecto. El segundo significado jurídico de culpabilidad se encuentra en el contexto de la imposición de un castigo. Aquí la culpabilidad se evalúa según las circunstancias atenuantes y agravantes del delito (p. 1).

El concepto de culpa se origina en la antigua Roma enfocado propiamente al derecho civil. La culpa cobra sus bases de la previsibilidad vinculada con un denominado vicio de la voluntad a partir del cual se ha omitido voluntariamente aquello que debía prever lo previsible. Debe diferenciarse del dolo. Existe dolo cuando la persona tiene la intención de causar una afectación y, por ello, actúa o es omisa para que dicho daño ocurra. Cuando se trata de la culpa, la persona no tiene la intención de provocar la lesión del derecho, aunque sí tiene la posibilidad de evitarlo (López et al., 2022)

A su vez, el Código Orgánico Integral Penal (2014) respecto a la culpa menciona: "Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un

resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código" (Art. 27)

El propósito de esta perspectiva jurídica es incentivar la adopción de conductas cautelosas y diligentes, imponiendo sanciones a aquellos que incumplen con las responsabilidades objetivas de cuidado que les son asignadas. De este modo, se impulsa la prevención de conductas negligentes y se procura resguardar los derechos y la seguridad de la sociedad en su conjunto.

Estructura de la culpa

La culpa se caracteriza por algunas características que continuación se la detalla, en cuanto a la Parte objetiva, se traduce en la infracción de un deber de cuidado (desvalor de acción) y el resultado de la parte objetiva de un hecho previsto en un tipo doloso (desvalor de resultado) y, la parte subjetiva, requiere el elemento positivo de haber querido la conducta descuidada, ya sea con conocimiento del peligro que en general entraña (consciente) o sin él (inconsciente), y el elemento negativo de no haber querido el autor cometer el hecho resultante (Ángulo, 2020)

Así mismo en la doctrina existe algunas clases de culpa entre ellas: a) Culpa grave, esta se presenta cuando el individuo actúa con una negligencia extrema o incurre en una violación significativa de sus deberes. Aquel nivel de culpa implica una carencia evidente de diligencia y puede acarrear consecuencias más severas en cuanto a responsabilidad; b) Culpa leve, también conocida como "Levis", sucede cuando el agente muestra falta de diligencia, pero no de manera tan extrema como en el caso de la culpa grave. Aunque existe un incumplimiento de deberes, no es tan evidente como en situaciones de culpa grave; y, c) Culpa Levísima, constituye la categoría más leve de culpa, caracterizada por la ausencia de la diligencia mínima necesaria. Aunque se produce un incumplimiento de deberes, su naturaleza es muy leve y puede resultar complicado identificarlo o demostrarlo (Meini, 2014).

Estos tipos de culpa son los que se toman en cuanto al proceso penal a la hora de sancionar el juez penal, así como la defensa de los imputados.

Marco legal

Luego de haber analizado el dolo y la culpa desde lo doctrinario es necesario examinar la base legal del Código Orgánico Integral Penal (2014) respecto de los delitos culposos:

Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora (Art. 376)

En cuanto a la muerte culposa, la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

- Exceso de velocidad.
- Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
- Llantas lisas y desgastadas.
- Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
- Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones (Art. 377)

De esta manera se tiene claro cómo la doctrina puede ayudar a una teoría del caso de una persona procesada, sin embargo, cuando existen conductas que atentan contra la integridad de la persona se aplica la pena que corresponde.

RESULTADOS

Resultados de la aplicación de encuestas

Las encuestas fueron aplicadas a 22 personas naturales pertenecientes a la ciudad de Loja.

Pregunta uno: ¿Tienes conocimiento sobre la legislación relacionada con accidentes de tránsito y su penalización en caso de conducir en estado de ebriedad?

Tabla 1

Legislación relacionada con accidentes de tránsito y la pena en estado de ebriedad

Indicadores	f	%
Si	16	72,7%
No	6	27,3%
Total	22	100%

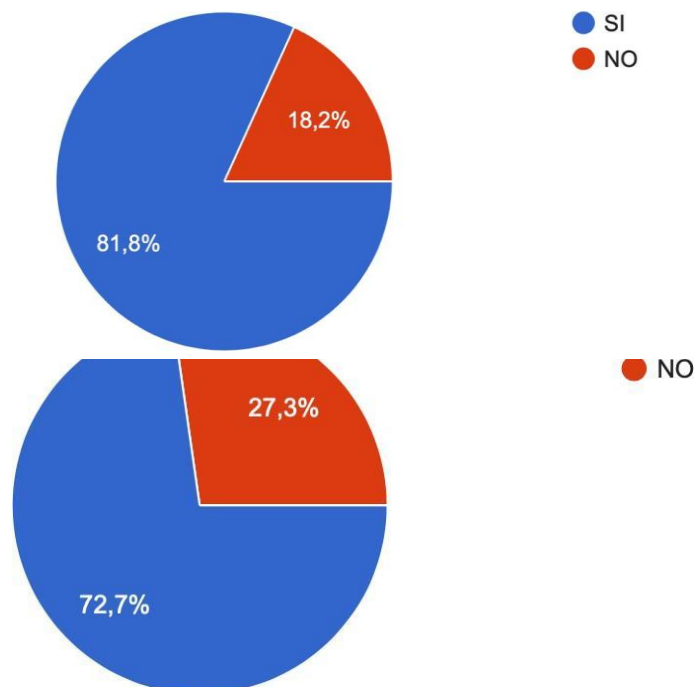
Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 1

Legislación relacionada con accidentes de tránsito y la pena en estado de e

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

De acuerdo a los datos estadísticos obtenidos, se puede observar que el 72,7% de los encuestados manifestaron, tener conocimiento sobre la legislación relacionada con accidentes de tránsito y su



penalización en caso de conducir en estado de ebriedad; mientras que el 27,3% de los encuestados, indicaron que, para no tienen conocimiento de la legislación relacionada con accidentes de tránsito y su penalización en caso de conducir en estado de ebriedad.

Se puede deducir de lo anterior que la gran mayoría de los encuestados tienen dominio en cuanto a la ley acerca de los accidentes de tránsito y su penalización en caso de conducir en estado de ebriedad, por lo que se considera, firmemente que el incumplimiento de la ley conlleva a una sentencia inevitable.

Pregunta dos: ¿Crees que la pena por el delito de muerte por accidente de tránsito causado estando bajo los efectos del alcohol es proporcional a la gravedad del acto?

Tabla 2

Opinión de los delitos de muerte por accidente de tránsito causados por efectos del alcohol

Indicadores	f	%
Si	18	81,8%
No	4	18,2%
Total	22	100%

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 2

Opinión de los delitos de muerte por accidente de tránsito causados por efectos del alcohol

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Se puede observar que, el 81,8% de los encuestados manifestaron, que, la pena por el delito de muerte por accidente de tránsito causado estando bajo los efectos del alcohol es proporcional a la gravedad del acto, mientras que el 18,2 % consideran que no es proporcional a la gravedad del acto.

Por lo que se puede deducir que, la mayoría de los encuestados perciben que la pena establecida para el delito de muerte por accidente de tránsito causado bajo los efectos del alcohol guarda una proporcionalidad adecuada con la gravedad del acto cometido. Sin embargo, existe una minoría significativa que opina lo contrario, sugiriendo que podría haber opiniones divergentes respecto a la severidad de las penas en este tipo de casos.

Pregunta tres: ¿Qué grado de responsabilidad crees que tiene una persona que causa un accidente de tránsito estando ebria?

Tabla 3

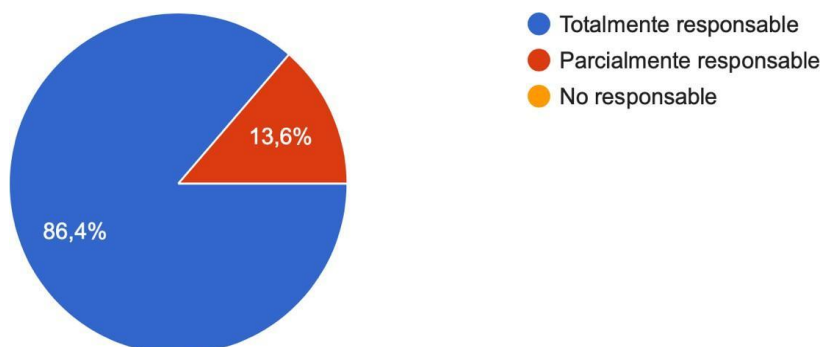
Responsabilidad de una persona cuando causa un accidente de tránsito en estado de embriaguez

Indicadores	f	%
Si	19	86.4%
No	3	13,6%
Total	22	100%

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 3

Responsabilidad de una persona cuando causa un accidente de tránsito en estado de embriaguez



Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Según los datos estadísticos obtenidos, se puede observar que el 86,4% de los encuestados manifestaron, que las personas que las personas tienen totalmente las responsabilidades al causar un accidente de tránsito en estado de embriaguez, mientras que el 13,6% de los encuestados, indicaron que, parcialmente tienen la responsabilidad al ocasionar un accidente de tránsito en estado de embriaguez.

Estos resultados sugieren que existe un consenso en cuanto a la atribución de responsabilidad total en casos de accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, aunque una parte minoritaria tiene una perspectiva diferente.

Pregunta cuatro: ¿Consideras que el análisis de dolo y culpa es adecuado para determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad?

Tabla 4

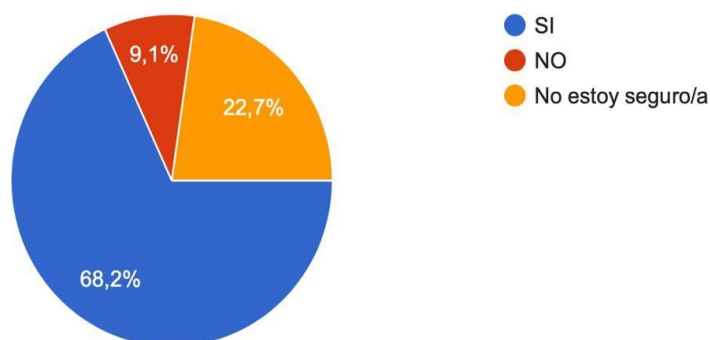
Análisis de dolo y culpa en accidentes de tránsito ocasionados por estado de ebriedad

Indicadores	f	%
No estoy seguro/a	5	27,3%
Sí	15	90%
No	2	9,1%
Total	22	100%

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 4

Análisis de dolo y culpa en accidentes de tránsito ocasionados por estado de ebriedad



Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

De acuerdo a los datos estadísticos obtenidos se puede observar que, el 68,2% de los encuestados consideran que es necesario el análisis de dolo y culpa para determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad, mientras el 9,1% de encuestados sostienen que no es necesario el análisis de dolo y culpa para determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad, y 22,7 % no conocen de este tema. Observando que existe una división de opiniones significativa respecto a la necesidad de realizar un análisis de dolo y culpa para determinar la responsabilidad en accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad. Mientras que una mayoría considerable apoya la idea de realizar este análisis, una minoría sostiene que no es necesario. Además, un porcentaje considerable de encuestados indicó no tener conocimiento sobre este aspecto. Esto refleja la complejidad y la diversidad de perspectivas que existen en cuanto a los criterios legales aplicables en tales situaciones.

Pregunta cinco: ¿Crees que la sociedad está lo suficientemente informada sobre los riesgos y consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol?

Tabla 5

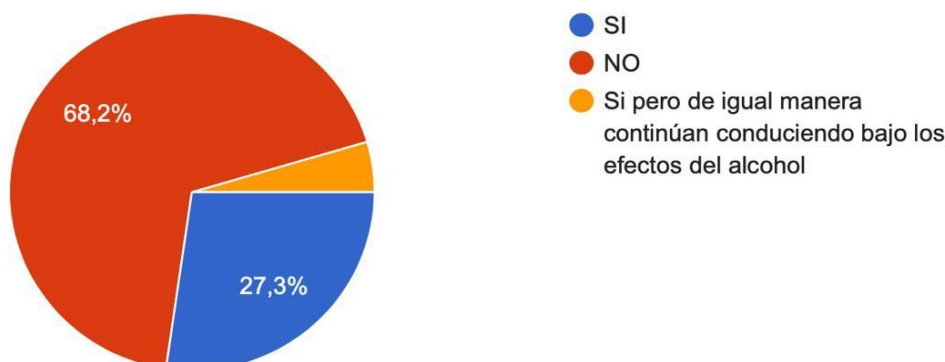
Conocer acerca de los riesgos y consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol

Indicadores	f	%
No estoy seguro/a	1	4,5%
Si	6	27,3%
No	15	68,2%
Total	22	100%

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 5

Conocer acerca de los riesgos y consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol



Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Se puede observar que, el 27,3% de encuestados dicen que, si conocen las consecuencias de manejar en estado de ebriedad, mientras tanto que el 68,2% opina que no conoce las consecuencias y riesgos de manejar en estado de ebriedad y el 4,5% opina que sí, pero que la gente continúa haciéndolo.

Evidenciando que existe una falta significativa de conciencia y conocimiento sobre las consecuencias y riesgos de manejar en estado de ebriedad entre la mayoría de los encuestados. Esto subraya la necesidad urgente de campañas educativas y medidas de sensibilización más efectivas para informar al público sobre los peligros asociados con la conducción bajo los efectos del alcohol. Además, el reconocimiento por parte de una minoría de que sí conocen estas consecuencias, junto con la preocupación expresada por otro grupo pequeño sobre la persistencia de este comportamiento a pesar del conocimiento, indica la complejidad del problema y la importancia de abordarlo desde múltiples perspectivas, incluyendo la educación, la legislación y la concienciación social.

Pregunta seis: ¿Qué opinas sobre la posibilidad de implementar penas más severas para los conductores que causen accidentes estando bajo los efectos del alcohol?

Tabla 6

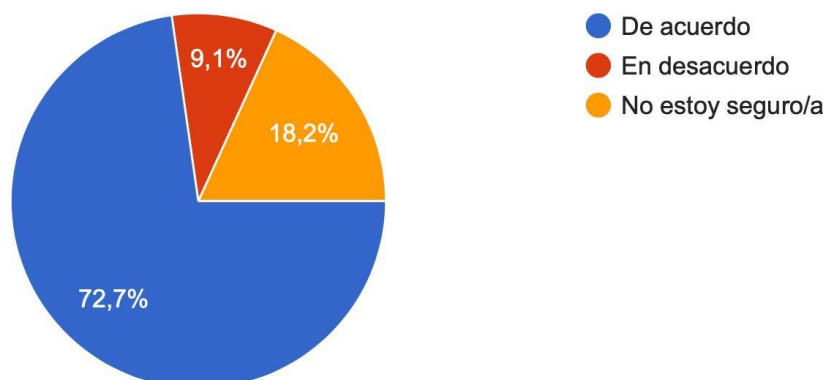
Incremento de sanciones más severas por conducir en efectos del alcohol

Indicadores	f	%
No estoy seguro/a	4	18,2%
De acuerdo	16	72,7%
En desacuerdo	2	9,1%
Total	22	100%

Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

Gráfico 6

Incremento de sanciones más severas por conducir en efectos del alcohol



Fuente: elaboración propia, interpretación de las respuestas de los encuestados.

De acuerdo a los datos estadísticos obtenidos se puede observar que, el 72,7% de los encuestados manifestaron, que están de acuerdo con el implemento penas más severas para los conductores que causen accidentes estando bajo los efectos del alcohol, mientras que, el 9,1% opinan que están en desacuerdo con el implemento penas más severas para los conductores que causen accidentes estando bajo los efectos del alcohol, y por último el 18,2% no están seguros de su respuesta.

Observando de esta manera que, la mayoría de los encuestados muestran un claro apoyo hacia la implementación de penas más severas para los conductores que causen accidentes estando bajo los efectos del alcohol. Este respaldo sugiere una preocupación colectiva por aumentar la responsabilidad y la disuasión en casos de conducción en estado de ebriedad, reflejando una tendencia hacia políticas más estrictas para mejorar la seguridad vial. Por otro lado, la presencia de un grupo significativo que no está seguro de su posición indica la necesidad de más información o educación sobre las implicaciones y efectividad de tales medidas. Pregunta séptima: ¿Qué medidas adicionales consideras que podrían implementarse para prevenir accidentes de tránsito causados por conductores en estado de ebriedad?

DISCUSIÓN

En este apartado que es parte principal de la investigación se va a analizar lo objetivos generales y específicos a fin de contrastar el problema jurídico del tratamiento punitivo del dolo y la culpa en delitos de tránsito con resultado de muerte y la mirada crítica al homicidio y los accidentes de tránsito bajo estado de ebriedad.

Para analizar la vulneración de la proporcionalidad frente al artículo de muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad y el homicidio, análisis de dolo y culpa. Se planteó la pregunta uno de la entrevista dirigida a los profesionales de derecho expertos en Derecho Penal, cuya interrogante fue: ¿Cómo considera usted que la distinción entre delitos dolosos y culposos afecta la proporcionalidad en la imposición de penas?, donde los profesionales manifestaron que la forma en que se sancionan los delitos de tránsito en comparación con otros delitos, como el homicidio, debería considerar las diferencias en la intención y el grado de culpabilidad. Mencionando que la muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad, incluso si son graves, no tienen la misma intención de causar daño que un homicidio, lo que implica una diferencia en la gravedad del acto. En resumen, parece haber un consenso sobre la necesidad de ajustar las penas de acuerdo con la intención y la gravedad del delito,

con énfasis en que los delitos culposos y los delitos dolosos deben ser diferenciados de manera justa en el sistema de justicia.

De igual manera, la pregunta dos de la entrevista buscó responder la siguiente pregunta: ¿Relacionado al delito de muerte causada por conducción de un vehículo en estado de embriaguez frente al delito de homicidio, considera que existe la correcta aplicación del principio de proporcionalidad, en aplicación de la pena?, encontrando que todas las respuestas reflejan un desacuerdo con la idea de que las penas para delitos de tránsito en estado de ebriedad y homicidios deben ser similares. Los puntos de vista expresados indican que las sanciones actuales no son proporcionales y que se debería considerar la intención detrás del delito al determinar las penas, argumentando la falta de proporcionalidad. Por lo que, se considera que existe un consenso en que las penas para los delitos de tránsito y homicidios no deberían ser iguales. La falta de proporcionalidad en las sanciones actuales es un tema central en todas las respuestas, y se argumenta que las penas deben ajustarse para reflejar adecuadamente la intención y la gravedad del delito.

Otra pregunta que sirvió para cumplir el objetivo fue la pregunta tres de la entrevista, donde se respondió la siguiente interrogante: ¿Qué sanción usted considera pertinente para una persona que ocasiona un accidente de tránsito estando en estado de embriaguez?, las respuestas muestran una variedad de opiniones sobre la duración y el tipo de pena adecuada para ciertos delitos, sugiriendo una falta de consenso sobre cómo debería ser la sanción. Mientras que algunos creen que las penas deben ser incrementadas o modificadas, otros consideran que la pena actual es adecuada o que se debería buscar una medida alternativa. Esto indica una falta de consenso sobre la forma más justa y efectiva de sancionar los delitos en cuestión.

De igual manera, la pregunta cuatro de la encuesta: ¿Consideras que el análisis de dolo y culpa es adecuado para determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad, menciona que según los datos estadísticos proporcionados, hay un amplio consenso entre los encuestados sobre la importancia de analizar la intención (dolo) y la negligencia (culpa) al determinar la responsabilidad en accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad. Un 68,2% de los encuestados creen que este análisis es necesario, lo que sugiere una fuerte percepción de que la distinción entre dolo y culpa es crucial para una evaluación justa de la responsabilidad en estos casos. En contraste, solo el 9,1% opina que no es necesario considerar estos factores, mientras que el 22,7% de los encuestados no tienen suficiente conocimiento sobre el tema para formar una opinión. Esto indica que hay una mayoría significativa que valora la diferenciación entre dolo y culpa en el contexto de la responsabilidad por accidentes de tránsito bajo influencia de alcohol o drogas, que a más de eso sería un alivio para la descongestión procesal en los procesos de familia.

Por otro lado, para contrastar los objetivos específicos fue necesario revisar detalladamente los textos legales relacionados con la muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad y homicidio, identificando posibles ambigüedades o lagunas que contribuyan a la falta de proporcionalidad en las sanciones.

Para cumplir con este objetivo se revisó el Código Orgánico Integral Penal (COIP), el marco legal descrito establece sanciones diferenciadas para los delitos culposos de tránsito en función de la gravedad y la naturaleza del comportamiento del conductor el artículo 376 del capítulo octavo infracciones de tránsito en la sección segunda establece que la pena para la muerte causada por conducir en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias es de diez a doce años de prisión, además de revocar de manera definitiva la licencia para conducir. Por su parte, en el artículo 377 se establece que la pena varía de uno a tres años de prisión, con una suspensión de la licencia de conducir por seis meses, si el accidente resulta de una infracción del deber objetivo de cuidado. Si el accidente se debe a acciones peligrosas e ilegítimas (como exceso de velocidad, malas condiciones del vehículo,

etc.), la pena puede aumentar a tres a cinco años. En resumen, la legislación establece un sistema de sanciones para los delitos culposos de tránsito que distingue entre diferentes niveles de responsabilidad y gravedad. Las penas son más severas para los conductores bajo el efecto de alcohol o drogas, con una sanción adicional de revocación de la licencia y responsabilidad civil para el transporte público. Por otro lado, se imponen penas más leves para otros delitos culposos, pero se contemplan aumentos de pena y responsabilidades adicionales si se han cometido infracciones graves. Este enfoque busca tanto castigar como prevenir comportamientos peligrosos en la conducción.

Analizar la opinión de los ciudadanos acerca de la vulneración de la proporcionalidad frente al artículo de muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad y el homicidio, análisis de dolo y culpa. Para responder a este objetivo, se realizó la pregunta dos de la entrevista, la misma que responde la siguiente pregunta: ¿Crees que la pena por el delito de muerte por accidente de tránsito causado estando bajo los efectos del alcohol es proporcional a la gravedad del acto?, evidenciando que la mayoría de los encuestados consideran que la pena por muerte en accidente de tránsito bajo los efectos del alcohol es adecuada y proporcional a la gravedad del delito, aunque una minoría significativa no está de acuerdo, lo que indica que hay opiniones divergentes sobre la severidad de estas penas.

De igual manera, la pregunta número cuatro de la encuesta responde a este objetivo, en la cual se trata de responder la siguiente interrogante: ¿Consideras que el análisis de dolo y culpa es adecuado para determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad?, señalando que la mayoría de los encuestados creen que es necesario analizar el dolo y la culpa para determinar la responsabilidad en accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad. Sin embargo, una minoría opina que este análisis no es necesario, y un 22.7% no están informados sobre el tema. Esto indica que hay una diversidad de opiniones y un nivel significativo de desconocimiento respecto a los criterios legales aplicables en estos casos, reflejando la complejidad del tema.

Investigar y documentar las posibles consecuencias negativas derivadas de la falta de proporcionalidad en la aplicación de la Ley, como la estigmatización excesiva de conductores ebrios y la disminución de la confianza en el sistema judicial.

Para verificar este objetivo, se realizó la pregunta cuatro de la entrevista, la cual respondió la siguiente incógnita: ¿Qué iniciativas legislativas podrían implementarse para garantizar una imposición justa de pena por parte de los juzgadores al momento de sancionar una persona con conducción en estado de embriaguez?, las respuestas reflejan un consenso en torno a la necesidad de revisar y ajustar el sistema de sanciones para delitos, sugiriendo que se debería realizar una reforma para distinguir entre delitos dolosos y culposos, indicando que las sanciones deberían reflejar esta diferencia. En resumen, todas las respuestas coinciden en que se necesita un ajuste en el sistema de sanciones para mejorar la proporcionalidad y la justicia. Sin embargo, las propuestas varían desde reformas legislativas y análisis detallados de casos hasta sanciones alternativas menos severas, reflejando diferentes enfoques sobre cómo lograr un sistema de justicia más equitativo y eficaz.

Asimismo, para verificar este objetivo, la pregunta 5 de la entrevista fue: ¿Considera usted que incrementar la sanción de pena privativa de libertad para el tipo muerte causada por accidente por manejar en estado de embriaguez, ayudaría a reducir los accidentes de tránsito?, observando que existe un consenso general sobre la necesidad de revisar las sanciones para conducir bajo el efecto del alcohol, pero las respuestas sugieren diferentes enfoques para abordar el problema, considerando que aumentar la pena no sería efectivo, ya que las personas seguirán conduciendo en estado de embriaguez a pesar de sanciones más severas. Evidenciando que, aunque hay un acuerdo en la necesidad de revisar cómo se sancionan los delitos de conducción en estado de embriaguez, las

opiniones varían sobre el enfoque a tomar. Algunos creen que aumentar la pena es necesario para crear conciencia y disuadir a los conductores, mientras que otros sugieren que una revisión más detallada de las sanciones o la implementación de alternativas podría ser una solución más efectiva.

Otra pregunta que permite responder al objetivo es la pregunta 6 de la encuesta, la cual se plantea la siguiente interrogante: ¿Qué opinas sobre la posibilidad de implementar penas más severas para los conductores que causen accidentes estando bajo los efectos del alcohol?, observando que los datos estadísticos revelan que una abrumadora mayoría de los encuestados (72,7%) apoya la implementación de penas más severas para los conductores que causen accidentes bajo el efecto del alcohol. Esto indica un fuerte consenso en favor de endurecer las sanciones como medida para mejorar la seguridad vial y disuadir el comportamiento peligroso. Por otro lado, solo el 9,1% está en desacuerdo con la idea de penas más severas, sugiriendo que una minoría significativa no respalda este enfoque. El 18,2% restante se encuentra en una posición de incertidumbre sobre el tema, lo que podría reflejar falta de información o ambivalencia respecto a la eficacia de las sanciones más estrictas. En general, el apoyo predominante a penas más severas sugiere un deseo de reforzar las medidas de control para reducir los accidentes relacionados con la conducción bajo influencia del alcohol.

De igual manera, la pregunta 7 de la encuesta permite verificar el objetivo, la pregunta buscó una respuesta ante la siguiente interrogante: ¿Qué medidas adicionales consideras que podrían implementarse para prevenir accidentes de tránsito causados por conductores en estado de ebriedad?, encontrando que las respuestas indican un consenso en la necesidad de adoptar un enfoque multifacético para mejorar la seguridad vial.

Las estrategias propuestas abarcan una variedad de medidas para abordar el problema de la conducción bajo el efecto del alcohol y otros comportamientos peligrosos, sugiriendo la implementación de penas más estrictas, incluyendo la revocación permanente de licencias para infractores graves, para disuadir la conducta irresponsable. Además, de proponer aumentar el control y la vigilancia policial mediante la instalación de retenes nocturnos, controles de alcoholemia rigurosos, y la posibilidad de que la policía lleve a casa a personas en estado de ebriedad. Estas iniciativas buscan una combinación de medidas punitivas, preventivas y educativas para desalentar comportamientos peligrosos y fomentar una conducción más segura y responsable.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP), en su artículo 376, sanciona con severidad la muerte causada por conducción en estado de ebriedad, con penas que oscilan entre 10 y 12 años de privación de libertad. No obstante, esta sanción supera con creces la respuesta típica que el ordenamiento ofrece a otros delitos culposos, lo que pone en tensión el principio de proporcionalidad previsto en el artículo 76 numeral de la Constitución de la República. Es aquí donde se evidencia un posible exceso punitivo, que bordea el populismo legislativo frente a la presión social ante la siniestralidad vial.

Desde el plano dogmático, la línea que separa la culpa consciente (culpa con representación) del dolo eventual resulta particularmente delgada. En estos casos, el conductor sabe que está en condiciones disminuidas, pero espera que no ocurra un resultado letal. Esta expectativa, sin embargo, no exime de responsabilidad si se considera que el riesgo asumido es de tal entidad que cualquier ciudadano promedio preverá la posibilidad real de causar una muerte. En este contexto, algunos sectores sostienen que el dolo eventual sería aplicable, lo cual justificaría una pena similar a la del homicidio simple. Otros autores, por el contrario, advierten que esto rompe con el principio de legalidad y fragmentación del derecho penal, al extender el ámbito del dolo más allá de lo compatible con una dogmática garantista.

Además, en los hechos analizados mediante el estudio de campo, se observa una marcada disparidad en la forma en que los jueces interpretan la intencionalidad del conductor, lo que evidencia una falta de

criterios uniformes. Ello redundaría en decisiones dispares que afectan la seguridad jurídica y generan una percepción de arbitrariedad.

En este marco, es fundamental repensar la adecuación típica de estas conductas, reconociendo que, si bien merecen una respuesta firme del Estado, esta debe estar alineada con los principios constitucionales que rigen la política criminal. Así, una propuesta razonable consistiría en clarificar los elementos del tipo penal para distinguir con mayor precisión cuándo se configura un delito culposos y cuándo cabe hablar de dolo, evitando que el legislador incurra en duplicidades punitivas o en la criminalización desproporcionada de la imprudencia.

Una línea crítica y necesaria dentro del debate penal contemporáneo es la que sostiene, con firmeza, que no puede ni debe existir una equiparación punitiva entre el dolo y la culpa, por más grave que sea esta última. Esta postura, de carácter garantista, parte de una base incuestionable del derecho penal moderno: el dolo implica una mayor peligrosidad y reprochabilidad subjetiva que la culpa, pues en el primero existe conciencia y voluntad dirigida a la realización del hecho típico, mientras que, en la culpa, por más consciente que sea, no hay voluntad de producir el resultado lesivo.

Desde esta perspectiva, resulta inadmisibles que un delito culposos, como lo son los delitos de tránsito con resultado de muerte, pueda recibir una pena similar o igual a la que corresponde a un delito doloso, como el homicidio. El principio de proporcionalidad de las penas, recogido en el artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, y el principio de culpabilidad como límite de la pena, exigen que el castigo guarde estricta correspondencia con el grado de responsabilidad subjetiva del autor. Castigar con la misma severidad la culpa y el dolo es distorsionar la estructura básica del derecho penal y abrir la puerta a un modelo de justicia retributiva desmedida, carente de sustento constitucional y dogmático.

Aún cuando doctrinalmente se ha discutido la posibilidad de imputar dolo eventual en casos de conducción en estado de embriaguez —bajo el argumento de que el conductor asume el riesgo de causar la muerte—, debe señalarse con claridad que el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano no admite esta interpretación. El artículo 376 del COIP tipifica de forma expresa los delitos de tránsito con resultado de muerte como delitos culposos, incluso cuando medien circunstancias agravantes como el consumo de alcohol o drogas. El legislador ecuatoriano optó, en este punto, por una política criminal diferenciada que reconoce que, pese a la gravedad del resultado, la naturaleza del hecho sigue siendo imprudente y no dolosa.

Pretender que se configure dolo eventual en estos casos implicaría no solo romper con el principio de legalidad, sino también vaciar de contenido la noción de culpa y generar una inseguridad jurídica profunda en la aplicación de la norma penal. En otras palabras, el operador de justicia no puede construir una figura dolosa donde el legislador expresamente ha definido una conducta culposa. La interpretación extensiva en contra del reo está prohibida por el principio *in dubio pro reo*, y su aplicación resulta contraria a los estándares del derecho penal mínimo.

En conclusión, aunque es legítimo y necesario sancionar con severidad aquellas conductas imprudentes que producen la muerte, especialmente cuando hay consumo de alcohol, ello no justifica desconocer los límites estructurales entre dolo y culpa. El desafío no es aumentar las penas de manera desproporcionada ni forzar encajes típicos, sino diseñar un sistema de sanciones que respete la diferencia de reproche entre ambas figuras, que proteja a la sociedad y, al mismo tiempo, garantice los derechos del imputado frente al poder punitivo del Estado.

Finalmente, autores como Claus Roxin advierten que la expansión del dolo eventual como herramienta para justificar aumentos punitivos puede llevar a distorsionar los principios fundamentales del derecho penal, creando una zona gris entre la culpa consciente y el dolo, que socava la seguridad jurídica y

fomenta la arbitrariedad judicial. En su concepción, el dolo eventual requiere no solo la previsión del resultado, sino también una aceptación interna del mismo como posible consecuencia de la conducta. En contextos como los accidentes de tránsito, esta aceptación difícilmente puede ser probada sin violentar garantías procesales. Por su parte, Eugenio Raúl Zaffaroni sostiene que el derecho penal debe resistirse a construcciones interpretativas que confundan dolo y culpa, especialmente cuando ello responde a presiones sociales o políticas de criminalización simbólica. Para Zaffaroni, la pena sólo puede fundarse en una culpabilidad real y concreta, no en conjeturas sobre el riesgo asumido. Ambos autores coinciden en que el derecho penal moderno, en un Estado democrático de derecho, debe operar bajo límites precisos de imputación subjetiva, preservando la diferenciación esencial entre culpa y dolo como garantía frente al poder punitivo del Estado.

CONCLUSIONES

Una vez abordado la doctrina el marco jurídico y la investigación de campo sobre el Análisis del dolo y la culpa: mirada crítica al homicidio y a la muerte por accidentes de tránsito en embriaguez, se concluye:

Que, el Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece un sistema de sanciones diferenciado para los delitos culposos de tránsito, basado en la gravedad y la naturaleza del comportamiento del conductor. Según el artículo 376, las penas para la muerte causada por conducir en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias oscilan entre diez y doce años de prisión, además de la revocación definitiva de la licencia para conducir. El artículo 377 establece penas de uno a tres años de prisión, con una suspensión de la licencia por seis meses, si el accidente resulta de una infracción del deber objetivo de cuidado, aumentando a tres a cinco años si el accidente se debe a acciones peligrosas e ilegítimas.

Que, el marco legal distingue claramente entre diferentes niveles de responsabilidad y gravedad, imponiendo penas más severas para los conductores bajo el efecto de alcohol o drogas y penas más leves, para otros delitos culposos dependiendo de las circunstancias agravantes. Este enfoque no solo busca castigar adecuadamente las conductas peligrosas, sino también prevenir futuros comportamientos irresponsables en la conducción.

Que, del análisis de la proporcionalidad en la imposición de penas para delitos relacionados con la muerte por accidente de tránsito en estado de ebriedad en comparación con el homicidio revela una necesidad clara de ajustar las penas considerando la intención y la gravedad del delito. Los profesionales de derecho penal entrevistados destacaron consistentemente la importancia de distinguir entre delitos dolosos y culposos, argumentando que la intención detrás de los actos debe reflejarse en las sanciones impuestas.

Que, la mayoría de los expertos coincidieron en que los delitos de tránsito en estado de ebriedad, aunque graves, no suelen implicar la misma intención de causar daño que los homicidios. Esta diferencia en la intención debe ser considerada al determinar las penas, ya que los delitos dolosos y culposos requieren un tratamiento diferenciado para mantener la justicia y la proporcionalidad en el sistema penal.

Que, aunque hay un consenso sobre la necesidad de ajustar las penas, las opiniones varían en cuanto a la duración y el tipo de sanción adecuada. Algunos expertos abogan por penas más severas, mientras que otros consideran que las sanciones actuales son suficientes o sugieren medidas alternativas. Se sugieren diversas medidas adicionales, como la revocación permanente de licencias para infractores graves, incremento en el control y vigilancia policial, instalación de retenes nocturnos, y controles de alcoholemia rigurosos. También se propone la educación y la implementación de programas preventivos para fomentar una conducción más segura y responsable.

Que, la gran mayoría de los encuestados valora el análisis de la intención (dolo) y la negligencia (culpa) al determinar la responsabilidad en casos de accidentes de tránsito causados por conducir en estado de ebriedad. Esto indica una fuerte percepción de que la diferenciación entre dolo y culpa es crucial para una evaluación justa de la responsabilidad y para la imposición de penas justas y proporcionales.

REFERENCIAS

- Angulo, M. (2020). La controvertida culpabilidad de la persona jurídica en el Derecho Penal. ¿Qué nos lleva a actuar como lo hacemos?. Forcit Publicaciones/Centro de Investigación
- Amau Quispe, H. E. (2023). Imputación objetiva y principio de lesividad en accidentes de tránsito por conducir vehículos motorizados sin SOAT, Cusco, 2022. Tesis de Maestría Universidad Cesar Vallejo. Repositorio. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/127850>
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador (2008). Constitución de la República del Ecuador (Registro oficial 449 de 20 de octubre de 2008. <https://bit.ly/2B93igl>
- Asamblea Nacional del Ecuador (2014). Código Orgánico Integral Penal (Registro Oficial N° 180, 10 de febrero de 2014). <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/document.pdf>
- Duarte, D., & Sampaio, J. S. (Eds.). (2018). Proportionality in law: an analytical perspective. Springer. International Publishing
- Fajardo-Fajardo, A. M. (2020). Dolo eventual en el derecho penal colombiano Revista Unpublishing. Vol. 2, pp. 1-15. <https://doi.org/10.13140/rg.2.2.14270.92489>
- Greco, L. (2017). Dolo sin voluntad. Revista Nuevo Foro Penal, Vol. 13 N° (88), 10-38. <https://doi.org/10.17230/nfp.13.88.1>
- Li-García, Jaime Jesús. (2024). Principio de proporcionalidad y modificación legislativa a homicidio doloso en delitos de accidente de tránsito. Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas. Vol. 9 N° (16), 114-128. <https://doi.org/10.35381/racji.v9i16.3174>
- López, A. D. L., & Proaño Reyes, G. (2021). Reparación integral a la víctima de delito de accidente de tránsito y el principio de proporcionalidad en el Ecuador. Debate Jurídico Ecuador, Vol. 4 N° (1), pp. 15-27. <https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/DJE/article/view/2487>
- López Soria, Y., Sánchez Oviedo, D. X., Cajas Pérez, J. L., & Ortiz Criollo, W. F. (2022). La culpabilidad prescindible como elemento, en la estructura del delito. Revista Universidad y Sociedad, 14(6), pp. 278-289. <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v14n6/2218-3620-rus-14-06-278.pdf>
- Nowakowski, J., & Jedrzejek, C. (2014). Logical Model of Guilt as a Part of a Structure of Crime. Injurix.
- Meini Méndez I. (2014) Lecciones de derecho penal. Parte General. Teoría jurídica del delito. Fondo Editorial PUCP.
- Sotomayor Acosta, Juan Roberto. (2016). Fundamento del dolo y ley penal: una aproximación crítica a las concepciones cognitivo/normativas del dolo, a propósito del caso colombiano. Revista de Política criminal, Vol. 11 N° (22), pp. 675-703. <https://www.scielo.cl/pdf/politcrim/v11n22/art10.pdf>
- Taddeo, N. (2022). Culpabilidad por vulnerabilidad: una teoría adecuada para el derecho penal juvenil. Culpabilidad y fines de la pena. Análisis en función de un caso paradigmático. Revista Nueva Crítica Penal, Vol. 4 N° (8), pp. 42-70. <https://revista.criticapenal.com.ar/index.php/nuevacriticapenal/article/view/111/127>

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) .