

**UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR**  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

"LA PROPORCIONALIDAD EN LAS PENAS DE LOS DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA  
INTEGRIDAD FÍSICA EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR CONDUCTORES  
BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL"  
TESIS DE GRADO

**LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO**  
CARNET 10130-07

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, NOVIEMBRE DE 2018  
CAMPUS CENTRAL

**UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR**  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

"LA PROPORCIONALIDAD EN LAS PENAS DE LOS DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR CONDUCTORES BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL"

TESIS DE GRADO

TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE  
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

POR

**LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO**

PREVIO A CONFERÍRSELE

EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, NOVIEMBRE DE 2018  
CAMPUS CENTRAL

## **AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR**

RECTOR: P. MARCO TULIO MARTINEZ SALAZAR, S. J.

VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO

VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: ING. JOSÉ JUVENTINO GÁLVEZ RUANO

VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.

VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS

SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

## **AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

DECANO: DR. ROLANDO ESCOBAR MENALDO

VICEDECANA: MGTR. HELENA CAROLINA MACHADO CARBALLO

SECRETARIO: LIC. CHRISTIAN ROBERTO VILLATORO MARTÍNEZ

DIRECTOR DE CARRERA: MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN

DIRECTOR DE CARRERA: MGTR. JUAN FRANCISCO GOLOM NOVA

DIRECTORA DE CARRERA: MGTR. ANA BELEN PUERTAS CORRO

## **NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN**

MGTR. GABRIEL ESTUARDO GARCÍA LUNA

## **TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN**

MGTR. ANA ISABEL GUERRA JORDÁN

Guatemala, 29 de agosto de 2018

**Honorable Consejo de Facultad  
Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad Rafael Landívar**

Respetuosamente me dirijo a ustedes, con el objeto de rendir dictamen en mi calidad de asesor de la tesis titulada **«La proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física en los hechos de tránsito ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol»**, elaborada por el estudiante **Luis Fernando Herrera Del Vecchio**. Luego de haber finalizado el trabajo final de tesis, considero que se realizó de acuerdo con los principios, procedimientos, métodos y técnicas de la investigación científica, por lo que el trabajo elaborado es altamente satisfactorio. Las referencias consultadas fueron adecuadas a los requerimientos del tema investigado. El título de la tesis fue modificado sin que esto altere el fondo de la investigación.

**Por lo que me complace informarles que para el suscrito la tesis que se presenta cumple con los requerimientos del Instructivo Para Elaboración de Tesis de Graduación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por lo que mi dictamen es favorable, encontrándose a mi criterio lista para la revisión final.**

**Agradeciendo su atención a la presente, sin otro particular atentamente.**



**GABRIEL ESTUARDO GARCÍA LUNA  
ASESOR**

*M.A. Ana Isabel Guerra Jordán*  
*Abogada y Notaria*

Guatemala, 27 de noviembre de 2018

Doctor  
**Rolando Escobar Menaldo**  
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad Rafael Landívar

De manera atenta me dirijo a usted para rendir **DICTAMEN FAVORABLE** en mi calidad de revisora de forma y fondo con relación al trabajo de investigación del estudiante **LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO**, quien se identifica con el carné **10130-07**, haciendo de su conocimiento lo siguiente:

1. He procedido a la lectura íntegra del trabajo de investigación del estudiante **HERRERA DEL VECCHIO** y se han hecho una serie de indicaciones y sugerencias a efecto que el trabajo cumpla en cuanto a forma y fondo con los requisitos establecidos en esta facultad.
2. El estudiante **LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO** ha realizado en tiempo la totalidad de las indicaciones y considerado las sugerencias que se le formularan, por lo que el informe final de investigación cumple con los requisitos de forma y fondo del Instructivo para la elaboración de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar
3. En el proceso de revisión del presente trabajo de investigación se reconoce el esfuerzo, empeño, dedicación y tenacidad del estudiante **LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO** por la novedad e interés en cuanto a la perspectiva jurídica del tema que enriquece la bibliografía y conocimiento al respecto, y el valor de la propuesta que el mismo incorpora en el tema, aunado a ser un tema de interés personal para el sustentante.

Por lo anterior y habiéndose concluido satisfactoriamente con el desarrollo de la tesis de Licenciatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar, con la tesis titulada "**LA PROPORCIONALIDAD EN LAS PENAS DE LOS DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FISICA EN LOS HECHOS DE TRANSITO OCASIONADOS POR CONDUCTORES BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL**", en mi calidad de **REVISORA DE TESIS** por el presente medio como fuera indicado extiendo: **DICTAMEN FAVORABLE** para que el estudiante pueda solicitar la orden de impresión par la publicación de su tesis de grado

Sin otro particular, respetuosamente:

LICENCIADA

*Ana Isabel Guerra Jordán*  
ABOGADA Y NOTARIA

**M.A. Ana Isabel Guerra Jordán**  
Abogada y Notaria



**Orden de Impresión**

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado del estudiante LUIS FERNANDO HERRERA DEL VECCHIO, Carnet 10130-07 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus Central, que consta en el Acta No. 07795-2018 de fecha 27 de noviembre de 2018, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

"LA PROPORCIONALIDAD EN LAS PENAS DE LOS DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD FÍSICA EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR CONDUCTORES BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL"

Previo a conferírsele el grado académico de LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 30 días del mes de noviembre del año 2018.



LIC. CHRISTIAN ROBERTO VILLATORO MARTÍNEZ, SECRETARIO  
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
Universidad Rafael Landívar

## **DEDICATORIA**

**A DIOS Y LA VIRGEN MARIA**, por llenarme de bendiciones y darme la fortaleza para lograr este resultado.

**A MIS PADRES**, por siempre confiar en mí, darme todo su amor, por ser mi apoyo incondicional y apoyo a lo largo de mi vida y este proceso, darme todas las herramientas para lograr este resultado y ser mis mas grandes ejemplos de seres humanos y mis héroes.

**A MI HERMANO**, por ser mi ejemplo de vida y de un profesional integro.

**A MI NOVIA Y MEJOR AMIGA**, Ana Cristina Martínez Garza, por ser mi apoyo incondicional, impulsarme a ser mejor y luchar por este resultado a mi lado, por ser mi ejemplo y nunca haber perdido la fe en mí.

**A MI PADRINO**, Luis Alberto Gómez Gándara, por acompañarme siempre en este proceso, con palabras de aliento y creyendo en mí.

**A MIS AMIGOS**, José Arturo, Pedro, Juan Carlos, Santiago, Edgar y María, quienes me apoyaron en todo momento y me dieron palabras de aliento para seguir adelante en este proceso.

**A MIS ASESORES**, por haberme guiado en todo momento y transmitir sus conocimientos para alcanzar este resultado.

## INDICE

### RESUMEN EJECUTIVO

INTRODUCCION ..... 1

CAPÍTULO 1 ..... 4

### ACCIDENTES DE TRANSITO

1.1 Accidentes de transito..... 4

1.2 Fases del accidente de Transito ..... 10

1.3 Causas de los accidentes de tránsito ..... 13

1.4. Programas de Prevención y Rehabilitación en relación a los accidentes de tránsito..... 19

CAPITULO 2..... 28

### CONDUCCION BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL

2.1. Lesiones Culposas..... 29

2.2. Homicidio Culposo ..... 33

2.3. Procedimientos ..... 36

2.3.1 Juicio de Faltas..... ¡Error! Marcador no definido.

2.3.2 Procedimiento para Delitos Menos Graves ..... 38

2.3.3 Procedimiento Común Penal ..... 41

CAPITULO 3..... 44

### PROPORCIONALIDAD DE LA PENA

3.1 Pena ..... 44

3.2 Principio de Proporcionalidad ..... 57

3.3 Sanciones impuestas por la comisión de delitos por conductores bajo la influencia del alcohol..... 65

CAPITULO 4..... 71

### PRESENTACION, ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS

4.1 Presentación de Resultados ..... 71

4.2. Análisis ..... 72

4.3. Discusión de Resultados..... 85



**CONCLUSIONES ..... 92**  
**RECOMENDACIONES ..... 94**  
**REFERENCIAS ..... 96**

## **RESUMEN EJECUTIVO**

Los accidentes de tránsito ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol han aumentado drásticamente en los últimos años, ocasionando muertes, lesiones y daños materiales, la capacidad de manejo de todas las personas se ve afectada al tener en la sangre una concentración de alcohol de 0.05 por ciento, los estudios de investigación demuestran que la probabilidad de estar involucrado en un accidente se incrementa.

El presente trabajo de investigación versa sobre la determinación de la existencia de proporcionalidad entre las sanciones impuestas y la consecuencia como resultado en los delitos cometidos contra la vida y la integridad física por conductores bajo la influencia del alcohol.

Se ha logrado establecer que en los últimos años y como consecuencia del aumento en los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, las diversas legislaciones estudiadas han realizado modificaciones en sus respectivas legislaciones reguladoras del tránsito y los delitos que por tal motivo suceden, al establecer penas más rígidas y otras que tiendan a limitar el incremento de tales acciones.

## INTRODUCCION

La presente investigación es titulada “La proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física en los hechos de tránsito, ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol” la cual tiene por objeto determinar la proporcionalidad que existe entre la pena impuesta y la comisión de los delitos contra la vida y la integridad física cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, los organismos que intervienen y las diversas afecciones que tales acciones producen.

La Constitución Política de la Republica establece que es deber del Estado de Guatemala la protección de las personas, así como garantizar la vida, la libertad, la justicia, la seguridad y la paz; ese orden de ideas deben llevarse a cabo mediante la implementación de políticas y normativas rígidas tendientes a reducir los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol.

En el año 2011 las Naciones Unidas crearon el Plan Mundial para el Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020 con la finalidad de implementar un proyecto orientado a facilitar las medidas coordinadas para desarrollar planes nacionales y locales para prevenir los accidentes de tránsito ya que detalla que la situación actual constituye una crisis con repercusiones sanitarias, sociales, económicas y estatales que ponen en peligro no solo la integridad física en lo individual sino a la sociedad.

Guatemala realizó dicha implementación mediante el decreto 45-2016 Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, decreto que entre otros temas reformó varios artículos tanto de la Ley de Transito como del Código Penal, reformas encaminadas a reducir los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, teniendo como primer punto el sancionar de forma rigurosa a través de multas y suspensión de la licencia de conducir, a todas aquellas personas que sin ocasionar un daño conduzcan bajo los efectos del alcohol, siendo el momento ideal para detener la situación que podría ocasionar fatales consecuencias no solo para el conductor sino también para terceros; por otro lado aumenta no solo las penas de multa y suspensión

de la licencia sino también las penas de prisión para todos aquellos conductores que bajo la influencia del alcohol cometan homicidio culposo o provoquen lesiones a terceros.

En los últimos años las estadísticas tanto de Guatemala, como de Chile, México y Costa Rica han demostrado que ha aumentado drásticamente los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, por lo tanto se ha planteado la pregunta ¿En qué consiste la proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física, en los hechos de tránsito, ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol? Habiéndose planteado como objetivo general analizar la proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física, en los hechos de tránsito, ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol y como objetivos específicos, evaluar el régimen jurídico aplicable a tales situaciones, probar la necesidad de darle una especial sanción a tales hecho y comparar la proporcionalidad de las penas ante tales delitos en diversos países como Chile, México y Costa Rica, fueron cumplidos y desarrollados en gran medida gracias a las reformas que los distintos países realizaron en cumplimiento a las necesidades de sancionar de forma más severa a quienes a sabiendas de las consecuencias que conlleva conducir en estado de ebriedad lo hacen y ocasionan muertes, lesiones y daños materiales, los cuales fueron cumplidos a cabalidad durante el desarrollo de la presente investigación.

Desarrollar y hacer un análisis completo se inició detallando que es un accidente de tránsito y cuáles son sus causas más comunes, posteriormente se analizó la existencia y funcionamiento de programas de prevención en tal materia. En el capítulo dos se desarrollaron los delitos causados y los efectos que conlleva la conducción de un vehículo por un conductor bajo la influencia del alcohol. En el capítulo tercero se desarrollan las penas y el principio de proporcionalidad, así como su estrecha relación con la imposición de la pena, por último el capítulo de presentación, análisis y discusión de resultados en el cual se cita la legislación de los diversos países analizados y la regulación que dichas legislaciones dan a los accidentes cometidos por conductores

bajo la influencia del alcohol, así como la proporcionalidad que cada uno de ellos le da a la sanción versus el hecho cometido.

## CAPÍTULO 1

### ACCIDENTES DE TRANSITO

Los accidentes de tránsito son sucesos no deseados en vía pública donde interviene uno o más vehículos provocados por diferentes causas, en donde las más comunes son el error, la distracción, fallas mecánicas, el abuso en el consumo de bebidas alcohólicas o alguna droga.

#### 1.1 Accidentes de transito

Guillermo Cabanellas, lo sintetiza en la siguiente definición: “*Accidente, todo acontecimiento que ocasiona un daño.*”<sup>1</sup>

La Real Academia Española define un accidente como un “*Suceso eventual o acción que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas*”<sup>2</sup>

Según Julia María Escobedo, en la Tesis “Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito” define “*Un accidente de tránsito puede definirse como un accidente sobre la vía en el que participan uno o más vehículos en marcha en el cual resultan heridos o muertos o daños a la propiedad, o como un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o en las cosas*”<sup>3</sup>

Según la Organización Mundial de la Salud, “*en las carreteras de todo el mundo mueren al año al menos medio millón de personas y unos 15 millones sufren lesiones por accidentes de tránsito. Las cifras de heridos varían mucho según la población y la*

---

<sup>1</sup> *Foro de Derecho de Guatemala*. Guillermo Cabanellas.  
<http://www.foroderechoguatemala.org/wp-content/uploads/2011/07/diccionario-juridicoelemental.pdf>.  
Fecha de consulta 4/10/2017

<sup>2</sup> “Diccionario de la Real Academia Española” <http://dle.rae.es/?id=0KUeoUu>, consulta 12/10/2017

<sup>3</sup> Escobedo Quijvix, Julia María. “Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano” Guatemala, 2011, Tesis de Doctorado Universidad de San Carlos de Guatemala. Pág. 11

*densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas”.*<sup>4</sup>

Víctor A Irureta. Lo define como: *“Accidente de tránsito; es un suceso inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daños a las cosas, habitualmente el suceso es la coincidencia temporo-espacial de dos objetos y/o cuerpos”*<sup>5</sup>

El hecho de tránsito es todo aquel evento que sin intención ocasiona daños o lesiones al conducir un vehículo de motor

Adriano De Cupis define un accidente como *“El evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor de transporte”*<sup>6</sup>

Sintetizando lo establecido por la Revista Electrónica del Instituto Jalisciense de Ciencias Forenses<sup>7</sup> define el accidente de tránsito como un suceso eventual que produce un daño para las personas o las cosas, por la acción de transitar en un vehículo, e indica que en dicha definición se ausentan los factores jurídicos que encontramos en el hecho de tránsito. Es decir un accidente de tránsito es únicamente la acción de transitar en un vehículo y producir un daño.

Por lo que se puede definir accidente de tránsito como un suceso eventual, que se lleva a cabo por la acción de transitar en un vehículo, y faltar a los deberes de cuidado y como consecuencia produce un daño humano o material.

---

<sup>4</sup>Ibíd. Pág. 11

<sup>5</sup> Irureta, Víctor A. Accidentología Vial y Pericia, Buenos Aires, Argentina, Ediciones La Rocca, Cuarta Edición página 25.

<sup>6</sup> De Cupis, Adriano, “El Daño”, España, Editorial Milán, 1946. Pág. 47

<sup>7</sup>Revista Electrónica del Instituto Jalisciense de Ciencias Forenses, <http://estudiosforenses.mx/articulo.php?id=3>, consulta 21/11/2017

Una vez que las personas agraviadas en el accidente de tránsito, ejercitan su acción jurídica correspondiente y la autoridad correspondiente ha tomado conocimiento de ella, esta autoridad se involucra en el estudio del hecho y ese acontecimiento deja de ser considerado accidente; es decir, el accidente desaparece como concepto y se convierte en hecho de tránsito.

Por lo que se puede determinar que el hecho de tránsito como toda situación en la que, un conductor que transita en la vía pública, por negligencia, impericia o imprudencia, ocasionan perjuicios ya sean físicos o materiales al patrimonio de otra persona, pudiéndose llamar a esta persona “víctima”, generando consecuencias jurídicas.

Para la presente investigación es necesario mencionar y definir los elementos del tránsito para entender de una mejor manera las definiciones dadas.

### **1.1.1 Tránsito**

En el Diccionario Continental se define que *“Etimológicamente la palabra tránsito proviene del vocablo latino transitus, que quiere decir transitar, desplazarse, cambiar de un lugar a otro”*<sup>8</sup>

EL Diccionario de la Real Academia Española lo define como: *“El paso o el acto de pasar de un lugar a otro”*.<sup>9</sup>

Guillermo Cabanellas, lo define como: *“Es el paso o traslado a través de vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos”*<sup>10</sup>

Por lo que se establece que el tránsito es la acción de recorrer una determinada vía ya sea pública o privada, por parte de un vehículo o transeúnte.

---

<sup>8</sup>Editorial Continental. Diccionario enciclopédico. Pág. 405.

<sup>9</sup> Real Academia de la Lengua Española. Diccionario de la Lengua española. Tomo I. Pág. 705.

<sup>10</sup> Cabanellas, Guillermo. Diccionario enciclopédico de derecho usual. Tomo II. Pág. 239



### 1.1.2 Conductor

El Diccionario del español jurídico define al conductor como “Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo.”<sup>11</sup>

Se puede definir al conductor como toda aquella persona responsable que maneja un vehículo automotor para uso personal, colectivo, de transporte o carga, el cual transita a través de la vía pública teniendo un destino trazado.

El conductor tiene como responsabilidad y obligación, el respeto a la legislación guatemalteca, específicamente en materia de tránsito.

El Artículo 15 de la Ley de Tránsito de Guatemala, establece que *“para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:*

- i) Estar habilitado mediante licencia de conducir extendida por la autoridad correspondiente.*
- ii) Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas.*
- iii) Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.”*<sup>12</sup>

Los conductores son uno de los factores más importante dentro del tránsito ya que dependerá de su comportamiento, los deberes de cuidado que guarde y la responsabilidad con la que conduzca para evitar inconvenientes en la vía pública, y accidentes de tránsito.

Como se puede establecer, la legislación contempla los requisitos necesarios para que una persona esté habilitada como conductor, cada uno de estos preceptos tiene como objeto evitar que no conduzca una persona de manera negligente, imprudente o con

---

<sup>11</sup> Real Academia de la Lengua Española, “Diccionario del español jurídico” 2017

<sup>12</sup>Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, Artículo 15

impericia, es decir sin faltar a los deberes de cuidado, tratando así de evitar los accidentes de tránsito y sus consecuencias jurídicas.

### **1.1.3 Peatón**

El Diccionario de la Real Academia define al peatón como “*Es toda persona que transita a pie, o sea la persona que camina o anda a pie*”<sup>13</sup>

Según el Reglamento de la Ley de Transito guatemalteca establece en su artículo 57 que “*el peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte y que todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón, especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzcan un niño.*”<sup>14</sup>

Se establece que el peatón es toda aquella persona que sin estar a cargo de un vehículo, transita por la vía pública a pie.

### **1.1.4 Vía pública**

El artículo 23 de la Ley de Tránsito, establece que “*la vía pública se utilizara única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos.*”<sup>15</sup> Por lo que se puede entender que es cualquier espacio de uso común y público donde se pueden transitar personas y cualquier vehículo automotor, de acuerdo a las leyes y reglamentos de tránsito.

La vía pública es un espacio común de la sociedad, en donde se convergen derechos y obligaciones tanto para conductores como peatones, rigiéndose su comportamiento bajo los preceptos legales correspondientes. El no cumplimiento de dichas normativas, pueden causar distintos accidentes de tránsito, provocando daños físicos o materiales a los involucrados.

---

<sup>13</sup>Real Academia de la lengua Española. Op. Cit. Pág. 1029.

<sup>14</sup> Ministerio de Gobernación, Reglamento de Tránsito, Artículo 57

<sup>15</sup> Ley de Tránsito Op. Cit. Artículo 23

### 1.1.5 Vehículo

El artículo 18 de la Ley de Tránsito, señala que *“por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales.”*<sup>16</sup>

El autor Guillermo Cabanellas nos da una definición en la cual se refiere a: *“Cualquier artefacto, como coche, carruaje, embarcación, aeronave o litera (de un extremo a otro de la civilización) y cuando sirve para transmitir o llevar con facilidad algo de uno a otro punto o de una persona a otras, sean sonidos, enfermedad o cosas”*.<sup>17</sup>

Asimismo, Manuel Ossorio define al vehículo como aquel *“Artefacto, como carruaje, embarcación, narrya o litera, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra.”*<sup>18</sup>

Como se ha podido estudiar en el presente apartado, los elementos de tránsito, el tránsito, el conductor, el peatón, la vía pública y el vehículo, su correcto desempeño, es fundamental para el desarrollo de la población en materia vial.

Desde la responsabilidad del conductor en el cumplimiento de los preceptos legales para conducirse en la vía pública, el peatón respetando los lugares en donde puede circular, haciéndolo de manera responsable, la vía pública debiendo estar en buen estado, de manera ordenada y señalizada tanto para los conductores como por los peatones, responsabilidad que atañe a su autoridad competente; y el vehículo, debiendo cumplir la persona que lo conduce con los cuidados necesarios tanto mecánicos como al momento de conducirlo.

---

<sup>16</sup> Ibid. Artículo 18

<sup>17</sup> Cabanellas, Guillermo. Op. Cit. Tomo I. Pág. 618.

<sup>18</sup> Ossorio, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Guatemala, Datascan, S.A., 2000, pág. 982.

El correcto desarrollo de cada uno de estos elementos, puede llevar a evitar distintos accidentes de tránsito, evitando daños a terceros, y por consiguiente no crear consecuencias jurídicas para el conductor o la persona involucrada.

## **1.2 Fases del accidente de Transito**

El accidente de tránsito se ha definido como la acción de transportarse en un vehículo y que por un acto involuntario, negligencia, imprudencia o impericia se produce un daño un tercero, siendo este humano o patrimonial.

Para que se produzca un accidente de tránsito debe existir factor alguno que se ve limitado, ya sea que afecte las capacidades físicas, mentales y volitivas, dichas afectaciones limitan las reacciones y no permiten que sean las óptimas al momento de conducir un vehículo y reaccionar ante algún percance no previsto.

El accidente de tránsito consta de tres fases, en las cuales se ve evidenciado que el no encontrarse el conductor y el vehículo en las mejores condiciones aumenta las posibilidades de un percance vial.

### **1.2.1 Fase de percepción**

Como lo establece Julia Escobedo *“Es la fase donde cualquier de los participantes, o usuarios de la vía, percibe un riesgo (punto de Percepción posible) y así mismo el riesgo es comprendido como un peligro (Punto de percepción real). Este último punto de percepción puede variar en cada persona, ya que puede estar influido por reflejos motivados por la sensibilidad especial, o por la práctica, produciendo una rápida respuesta al estímulo, sin que haya una percepción exacta del peligro.”*<sup>19</sup>

En esta primera fase, consiste en que el conductor se percata del peligro en su trayecto, hasta que procede con el fin de evitarlo o minimizarlo, a lo cual se le denomina reacción espontánea.

---

<sup>19</sup> Escobedo, Julia María. Op. Cit. Pág. 11

Como ya se ha establecido, distintos motivos pueden llegar a afectar la reacción de un conductor, y el tiempo de reacción puede variar. Según José María Macías “*el tiempo de reacción es variable y oscila de 0,4 a 2 segundos, en función de la edad y el estado físico o psíquico de la persona. Para una persona normal dicho tiempo podría cifrarse entre 0.75 a 1 segundo, pero puede verse alterado por la influencia del alcohol u otras sustancias.*”<sup>20</sup>

### **1.2.2 Fase de decisión**

Según lo establece Julia Escobedo la fase de decisión consiste en “*la reacción de la persona frente al estímulo del peligro o percibido o inminencia del accidente. En algunos casos no existe esta fase, solo se origina la fase de percepción y de conflicto o accidente.*”<sup>21</sup>

Puede establecerse que es la fase en la cual el conductor reacciona ante la percepción de peligro. Esta reacción claro esta dependerá del estado físico y psíquico de la persona.

En algunos casos debido a ese estado psíquico y físico que pueda encontrarse la persona al percibir el peligro, su reacción puede ser nula, es decir percibir peligro pero verse en la imposibilidad de reaccionar para evitarlo.

En el caso de una persona bajo los efectos del alcohol u otras sustancias, su reacción puede llegar a ser nula dependiendo del nivel del alcohol o sustancias en su cuerpo, o puede llegar a ser una reacción más agresiva que la necesaria para evitar el peligro percibido, causando así un daño mayor al que se hubiere podido causar conduciendo una persona en condiciones aptas.

---

<sup>20</sup> Macías Sánchez, José María, *Investigación Criminológica de los Accidentes de Tráfico en la Ciudad de Sevilla* España, 2012, Facultad de Biológica, Universidad de Murcia.

<sup>21</sup> Escobedo Julia María. Op. Cit. Pág. 12

### 1.2.3 Fase de conflicto

Como lo establece Julia Escobedo *“Fase de la cual se produce físicamente el accidente, a pesar de realizar, de efectuar alguna maniobra evasiva (frenar o girar), las que si bien pueden reducir la gravedad del accidente no fueron suficientes, adecuadas u oportunas para lograr evitarlo. En la fase de conflicto, dependiendo del punto y lugar de impacto, características de masas, velocidad, entre otros, se generan movimientos o características cinemáticas que determinan la posición final de las masas”*.<sup>22</sup>

La fase de conflicto puede determinarse que es aquella fase en la cual se concreta el accidente de tránsito, es decir el fracaso de la reacción empleada en la etapa de decisión, la cual tiene como resultado el accidente de tránsito.

Puede darse el caso en el cual no exista la fase del conflicto, debido a que la reacción hacia el peligro percibido, ha sido suficiente para evitarlo, y no provocarse el accidente de tránsito.

De acuerdo a las etapas de los accidentes se puede observar que uno de los puntos más importantes que debe tomar en cuenta un conductor, es encontrarse dentro de sus capacidades mentales, psíquicas, volitivas y físicas, ya que de acuerdo a dichas capacidades podrá reaccionar de la manera adecuada ante un peligro en la vía pública.



<sup>22</sup> Escobedo Julia María. Op. Cit. Pág. 13

### 1.3 Causas de los accidentes de tránsito

Debido a los accidentes de tránsito que se provocan en Guatemala, es necesario el estudio de las causas que los provocan. Es importante establecer que sin la existencia de la causa, es decir un comportamiento, acto, negligencia, impericia o imprudencia, el accidente no se hubiere producido.

#### 1.3.1 Exceso de velocidad

Los accidentes de tránsito que ocurren se presentan en gran parte por violar los límites de velocidad. Y es que, al cometer esta infracción, el conductor no puede reaccionar correctamente ante un imprevisto que lo ponga en riesgo a él y a las demás personas en la vía (como frenadas bruscas del vehículo que lo precede, daños en la vía, cruce inesperado de peatones etc.)

Jorge Mario Rueda establece que *“según datos de La Organización Mundial de Salud, el aumento de la velocidad promedio está relacionado con la probabilidad de la ocurrencia de un accidente de tránsito, como con la gravedad y consecuencias del mismo. Se estima que un aumento del 5% en la velocidad promedio ocasiona un aumento de hasta el 10% de los accidentes que causan traumatismos (heridas) y el 20% en los accidentes con víctimas mortales.”*<sup>23</sup>

Sintetizando los datos que Fundación Eroski señala, se determinó, *“En distintos estudios se han establecido las siguientes consecuencias por manejar un vehículo a exceso de velocidad.”*<sup>24</sup>

- Uno de cada tres accidentes son provocados por la inadecuada velocidad, lo que hace que el número de muertos aumente el 50%.

---

<sup>23</sup>Razones para respetar los Límites de Velocidad. Por Rueda Franco, Jorge Mario.

<http://www.sura.com/blogs/autos/razones-limites-velocidad.aspx>, Colombia, 2013, consulta 12/11/2017

<sup>24</sup>Eroski Consumer. Velocidad al volante. Entre más velocidad, menor seguridad. Fundación Eroski. España. 2008.[http://revista.consumer.es/web/es/20080501/practico/consejo\\_del\\_mes/72524.php](http://revista.consumer.es/web/es/20080501/practico/consejo_del_mes/72524.php). consulta 22/11/2016

- El 37% de los accidentes mortales de tránsito se producen debido a la velocidad.
- El 83% de los accidentes por velocidad se debe a que el conductor no adapta su conducción a las circunstancias que le rodean.
- A medida que aumenta la velocidad, el campo de visión del conductor se va reduciendo hasta llegar a un escaso ángulo de 30° cuando circula a una velocidad de entre 130 y 150 km/h.
- En una intersección, la posibilidad de maniobras evasivas de urgencia son menores si la velocidad es mayor.
- La gravedad de un accidente aumenta con la velocidad con que se produce el impacto del vehículo contra un obstáculo fijo o móvil. La probabilidad de muerte es de un 50% a unos 50-55 km/h en el primer caso de uno utilizar cinturón y a 65 km/h en el caso de utilizar cinturón. Un choque a 120/h equivale a una caída vertical de 54 metros.

Uno de los factores que más ha contribuido a los accidentes de tránsito, no solo en Guatemala, o la región sino también a nivel mundial es el exceso de velocidad, el riesgo de provocarse un accidente de tránsito es mayor, a medida que aumenta la velocidad de un vehículo.

*Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial de 2004 “los usuarios vulnerables motociclistas, ciclistas y peatones, corren más riesgo de sufrir traumatismos ante los vehículos motorizados que circulan a gran velocidad y la probabilidad de que un peatón muera atropellado por un vehículo se incrementa exponencialmente con el aumento de la velocidad a la que circula éste. De igual forma, el estudio indica que la velocidad tiene más incidencia en la accidentalidad de la población mayor”<sup>25</sup>*

---

<sup>25</sup>Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial. Suiza. 2009. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/web\\_version\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf).

Consulta: 6/11/2017



La Asociación Civil Luchemos por la Vida señala que *“a mayor velocidad, mayor es el tiempo y la distancia que necesita para detener el vehículo y más graves las consecuencias ante cualquier falla mecánica, como el reventón de un neumático, la mala maniobra de otro conductor o cualquier otro imprevisto. La velocidad máxima permitida por las señales o la reglamentación, no es siempre la más segura. La velocidad segura, que la ley denomina “velocidad precautoria”, es aquella que le permite al conductor tener siempre el dominio total de su vehículo y no entorpecer la circulación”*.<sup>26</sup>

Como ya se ha establecido en la presente tesis es necesario no solo encontrarse dentro de las capacidades, físicas, psíquicas y volitivas para llegar a reaccionar para evitar un peligro, sino de igual forma se deben observar los límites de velocidad, para que de esta forma el tiempo entre la reacción y el peligro pueda ser suficiente para evitar un daño. Más velocidad menos tiempo para la reacción.

### **1.3.2 Fallas mecánicas**

Una de las causas más reconocidas en los accidentes de tránsito son las fallas mecánicas, las cuales se pueden encuadrar en dos, primero las espontáneas, y segundo aquellas fallas mecánicas que son producto de la negligencia, imprudencia e impericia de la persona que conduce el vehículo.

Sintetizando lo establecido por la Academia de Reparaciones de Electrónica Automotriz, “En pocas ocasiones los accidentes se producen por fallas puramente del sistema mecánico, de frenos o del sistema eléctrico; en su mayoría los accidentes cuya causa se dice ser una falla mecánica luego de las investigaciones pertinentes se establece que son producto de la falta de mantenimiento preventivo que se establece en las indicaciones del manual de propietario y por ende pasan a formar parte de la

---

<sup>26</sup> Luchemos por la Vida. Asociación Civil. Velocidad y Conducción. Argentina. 2009. <http://www.luchemos.org.ar/es/sabermas/recomendaciones-breves/velocidad-y-conduccion>. Consulta: 6/11/2017.

estadística de imprudencia del conductor o de las personas que tienen a cargo el vehículo involucrado.”<sup>27</sup>

Se debe mencionar que el éxito de la reacción del conductor dependerá del estado del vehículo que se conduce, ya que al momento de intentar frenar o hacer una maniobra con el fin de evitar un peligro, este no podrá realizarlo con éxito si el vehículo se encuentra deteriorado o no en las mejores condiciones mecánicas, por lo que para evitar un posible accidente, debe establecerse una cultura preventiva para los conductores señalando la importancia del mantenimiento del vehículo y así evitar posibles daños.

### **1.3.3 Desacato a las señales de tránsito**

El Reglamento de Tránsito en su artículo 80 establece que *“la señalización es el conjunto de directrices que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación”*.<sup>28</sup>

El mismo cuerpo legal nos señala en su artículo 81 que *“todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que la circulan”*.<sup>29</sup>

El desacato o el no cumplimiento de las señales de tránsito se encuentra sancionado en el Reglamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, numeral 2 del artículo 180 y numeral 14 del artículo 181, sin embargo, dichas sanciones se limitan a multar al infractor.<sup>30</sup>

Algunas de las causas más comunes de accidentes de tránsito es el incumplimiento de las señales de tránsito, el uso del celular mientras conducen, y estos son de cuatro a

---

<sup>27</sup> Nieto, Eugenio, “Como implantar un programa de mantenimiento preventivo” FIDESTEC Academia

<sup>28</sup> Congreso de la República de Guatemala. Decreto 132-96. Ley de Tránsito. Artículo 80.

<sup>29</sup> Ibid. Artículo 81.

<sup>30</sup> Ibid. Artículo 180 y 181

cinco veces más propensos a sufrir accidentes de tránsito en comparación con los conductores que no lo hacen, por lo que el riesgo se compara con conducir bajo la influencia del alcohol, ya que el factor principal es la limitación en la atención que se presta al conducir.

#### **1.3.4 Ebriedad del Conductor**

La Organización Mundial de la Salud define *“El alcohol es un sedante/hipnótico con efectos parecidos a los de los barbitúricos. Además de los efectos sociales de su consumo, la intoxicación alcohólica puede causar envenenamiento o incluso la muerte; el consumo intenso y prolongado origina en ocasiones dependencia o un gran número de trastornos mentales”*<sup>31</sup>

El alcohol retarda la capacidad de reacción, reduce la inhibición, y vuelve somnoliento al conductor. Tras el volante de un vehículo, esta combinación puede resultar mortal. Conductores manejando bajo la influencia literalmente se han quedado dormidos o desmayados al volante, perdiendo el control de su auto.

Los conductores ebrios a menudo tienen una actitud muy descuidada con respecto a las reglas de tránsito, llevando a cabo peligrosos cruces y vueltas, generalmente conduciendo de una manera agresiva y riesgosa.

Con la capacidad de reacción retardada, a menudo son incapaces de tomar medidas defensivas para evitar un peligro, por lo que puede determinarse que conducir en estado de ebriedad es una de las causas principales de los accidentes de tránsito.

---

<sup>31</sup> Organización Mundial de la Salud. Glosario de términos de alcohol y drogas. España. 1994. [http://www.who.int/substance\\_abuse/terminology/lexicon\\_alcohol\\_drugs\\_spanish.pdf](http://www.who.int/substance_abuse/terminology/lexicon_alcohol_drugs_spanish.pdf). Consulta: 7/10/2017.

El Flaxman Law Group señala que *“Los accidentes por conducir en estado de ebriedad a menudo provocan graves lesiones y muertes. Las personas que conducen en estado de ebriedad o efectos de otra sustancia, puede colisionar con objetos fijos después de salirse del camino, o pueden chocar con otros automóviles. Muchos accidentes por conducir en estado de ebriedad son de peatón-conductor bajo la influencia que a menudo no tienen el tiempo de reacción para detener o virar al ver a un peatón cruzando la calle. Los múltiples choques de vehículos son comunes cuando el alcohol se ve involucrado.”*<sup>32</sup>

Como lo establece Irureta *“es reconocida la influencia del alcohol en el tiempo de reacción, y se establece que con 0,1% de concentración de alcohol en la sangre el tiempo de reacción se incrementa en promedio a 0.97 seg. Cuando en un sujeto con 0,0% de concentración de alcohol en la sangre la media de reacción es de 0,77 seg. Por lo que se establece que el tiempo de reacción varía un 26%.”*<sup>33</sup>

De igual forma señala que se ha demostrado que a partir de concentraciones de 0.50 gramos de etanol (alcohol etílico) por cada litro de sangre, disminuye la capacidad psicomotora de la mayoría de los conductores de automóvil. Esta relación de unidad de peso de etanol por unidad de volumen de sangre se conoce como alcoholemia.

El Departamento de Transito de Carolina del Norte, Estados Unidos de América, en un estudio señaló que *“la capacidad de manejo de todas las personas se ve afectada al tener en la sangre una concentración de alcohol de 0.08 por ciento, pero muchas personas se ven afectadas con un nivel de alcohol mucho menor. Los estudios de investigación demuestran que la probabilidad de estar involucrado en un accidente se incrementa cuando el nivel de alcohol es de 0.05 por ciento y que al llegar a 0.08 por ciento el riesgo de ocasionar un accidente mortal es aún mayor.”*<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup>Flaxman Law Group. Accidentes por Conducir en Estado de Ebriedad. Estados Unidos. 2016. [http://abogado.flaxmanlaw.com/accidentes-por-conducir-en-estado-de-ebriedad\\_2.html](http://abogado.flaxmanlaw.com/accidentes-por-conducir-en-estado-de-ebriedad_2.html). Consulta: 8/11/2017

<sup>33</sup>Irureta, Víctor A. *Óp. Cit.* Página 119.

<sup>34</sup>North Carolina Department of Transportation. Manejar bajo la influencia de Alcohol y/ o Drogas. Estados Unidos de América. [http://www.ncdot.gov/download/dmv/espanol\\_dwi.pdf](http://www.ncdot.gov/download/dmv/espanol_dwi.pdf). Consulta: 10/11/ 2017.

Con el conocimiento de cuáles son las causas de los accidentes de tránsito, es importante la aplicación de los deberes de cuidado y la legislación actual, buscando así la disminución de los índices de accidentes.

De igual forma es necesario el fomento de una educación vial, en la cual los conductores, no solo tengan conocimiento de las causas de un accidente sino conozcan cuales son las normativas y reglamentos que rigen el sistema vial y así como también las consecuencias jurídicas que nacen de este tipo de sucesos.

#### **1.4. Programas de Prevención y Rehabilitación en relación a los accidentes de tránsito.**

A lo largo de los últimos años se han venido creando programas tanto de prevención como de rehabilitación con relación a los accidentes de tránsito, ya sea por causas comunes o por la conducción bajo la influencia del alcohol.

En orden cronológico se dan los programas de prevención que tienen como principal objetivo educar y concientizar a las personas y principalmente a los conductores sobre los factores de riesgo y los deberes de cuidado que hay que tomar en cuenta al conducir un vehículo, estos programas de prevención coadyuvan con la seguridad vial para evitar accidentes de tránsito y como consecuencia de los mismos, pérdidas materiales, lesiones culposas y homicidios culposos.

Y por otro lado se encuentran los programas de rehabilitación que tienen cabida una vez se ha ocasionado un accidente de tránsito y tienen como principal objetivo evitar la reincidencia mediante la implementación de trabajo comunitario, planes de educación vial, programas de concientización.

### **1.4.1 Programas**

Los programas de prevención y rehabilitación, se ven enfocados a aquellas personas que pudieren llegar a cometer un delito o una falta a la ley penal, o en su caso a aquellas personas que ya han sido condenadas por cometer un delito o falta a la ley penal, con el objeto de rehabilitarlo y reinsertarlo a la sociedad y por lo tanto evitar la reincidencia de la acción.

En materia vial los programas de prevención y rehabilitación se crean principalmente con el objeto de evitar accidentes y posibles situaciones de peligro tanto para peatones como para los conductores de vehículos automotores en una vía pública. La creación de este tipo de programas, va en cumplimiento a lo establecido a la legislación guatemalteca aplicable, y con el objeto de reducir los altos índices de accidentes viales y su reincidencia.

### **1.4.2 Fundamento de derecho**

Shaw Margaret de las Naciones Unidas señala que *“los programas de prevención y rehabilitación, comprenden estrategias y medidas que buscan la reducción del riesgo de que ocurran delitos, así como sus efectos dañinos potenciales en los individuos y la sociedad, incluyendo el temor al delito, mediante la intervención para influir en sus múltiples causas.”*<sup>35</sup>

Como se ha indicado en el apartado anterior los programas de prevención y rehabilitación tienen fundamento legal en distintos cuerpos legales.

La Constitución Política de la República de Guatemala<sup>36</sup> como eje central del ordenamiento jurídico, en su artículo segundo establece que, es deber del Estado de Guatemala, garantizar la vida, la libertad, la justicia, la seguridad y la paz de las

---

<sup>35</sup> Shaw, Margaret y Travers Kathryn. “Estrategias y mejores prácticas en prevención del delito con relación a áreas urbanas y juventud en riesgo” Centro Internacional para la prevención de la criminalidad. Montreal 2007, pág. 9

<sup>36</sup> Constitución Política de la República de Guatemala, Óp. Cit, Artículo 2

personas, por lo tanto es a través de sus instituciones que este debe prevenir la criminalidad, evitando como expresión mínima de su accionar y con verdaderas políticas de prevención el aumento de los delitos cometidos diariamente y el número de víctimas que es cada día mayor.

Es obligación del Estado el proteger la vida y la integridad de cada persona como habitante de un país, desde el momento de su concepción, hasta el desarrollo y educación, por lo que se puede determinar que es obligación del Estado, implementar estrategias, programas, procesos, en materia vial, con el afán disminuir y prevenir los accidentes de tránsito como consecuencia de conducir en estado de ebriedad.

Tal como lo establece la Ley del Régimen Penitenciario, Decreto 33-2006, El Sistema Penitenciario guatemalteco establece que debe tender a la rehabilitación y readaptación de la persona que haya incurrido en una falta o delito a la ley penal, por lo que es imperativo para el Estado de Guatemala dar cumplimiento a dicho precepto, buscando no solo él no incurrir en delitos sino, en un futuro la no reincidencia del reo en acciones antijurídicas.

La ley penal como ley reguladora de los actos ilícitos o contrarias a la ley, tiene como característica principal la rehabilitación del delincuente, lo cual como ya se ha mencionado se encuentra establecido en el artículo 19 de la Constitución de Guatemala.

Parafraseando lo establecido por Blenda Hernández Alonso, en su tesis de grado, *el derecho penal tiene que ser rehabilitador, o sea que además de sancionar, también debe pretender la rehabilitación y la prevención de la reincidencia que debe tener el delincuente.*<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Alonzo Hernández, Blenda Rosemary, “Análisis del delito de trata de personas en la legislación penal vigente en Guatemala” Guatemala, 2007, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, pág. 9

Por su parte Jorge Alfredo Palacios Montenegro, señala que *“los programas de rehabilitación del delincuente se encuentran íntimamente ligados a prevenir el delito, pues si se logran modificar las conductas delictivas de las personas también se está previniendo que éstas continúen delinquiendo o lo hagan en el futuro, por lo que la sociedad se beneficia al no alterarse la paz y el orden. Pero el bienestar de la sociedad no es la única motivación de la rehabilitación del delincuente, sino también la del bienestar del individuo pues este es muy importante en los fines del derecho, sobre todo del derecho penal.”*<sup>38</sup>

La creación de los programas de prevención desde el punto de vista de accidentes de tránsito, corresponden a la Policía Municipal de Transito y a la Policía Nacional Civil por medio de su departamento de tránsito, al establecerse en el artículo 8 de la Ley de tránsito que podrán trasladarse las facultades necesarias para que las municipalidades de transito puedan administrar el tránsito.

La Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad de Guatemala y el Departamento de Transito de la Policita Nacional Civil, se ha establecido dentro de sus funciones y atribuciones, la creación de programas para la reducción de accidentes de tránsito.

Como ya se ha mencionado en la presente tesis, la Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad de Guatemala y el Departamento de Transito de la Policita Nacional Civil, han implementado campañas de concientización con respecto al cumplimiento de la legislación en materia de tránsito, de igual forma un énfasis importante con respecto a no conducir bajo los efectos del alcohol, con el objeto de disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

La Organización Mundial de la Salud, señalan *“que la legislación sobre seguridad vial contribuye a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y permite reducir los accidentes de carretera, y los traumatismos y muertes derivados de estos,*

---

<sup>38</sup>Palacios Montenegro, Jorge Alfredo. “Interpretación Analógica, en el Derecho Penal Guatemalteco: Análisis de un caso legal” Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Págs. 26-27.



*en especial las leyes relativas a los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial: la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco cuando se circula en motocicleta, el uso del cinturón de seguridad y el uso de sistemas de retención infantil. Los cambios más positivos en el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito se producen cuando la legislación sobre seguridad vial se acompaña de una aplicación firme y constante de la ley y de campañas de sensibilización pública.”<sup>39</sup>*

### **1.4.3 Cumplimiento de programas por parte del Estado**

El cumplimiento de los programas tanto de prevención como de rehabilitación esta intrínsecamente ligado con el cumplimiento de la ley, factor que en Guatemala es poco usual cuando se habla de una cultura preventiva.

Con relación a los programas de rehabilitación, reeducación y reinserción, El artículo 28 de la Ley del Régimen Penitenciario<sup>40</sup> señala *“que la institución debe crear espacios y programas dirigidos a la población en privación de libertad para que se capaciten en el área educativa, laboral, profesional y de desarrollo, de esa forma, brindar una readaptación y rehabilitación social.”*

Actualmente el Sistema Penitenciario cuenta con un programa laboral, con el fin de llevar a cabo la reinserción laboral de los reclusos, en el cual los reclusos llevan a cabo actividades de elaboración de productos para su venta a la sociedad, y de esta forma poder trabajar aun cumpliendo su pena dentro del centro de privación de libertad.

Por otro lado se lleva a cabo un programa en el cual a los privados de libertad se les permite aprender a tocar la marimba y de igual forma realizar obras de teatro. Este

---

<sup>39</sup> *Organización Mundial de la Salud*. “Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial 2015.” Suiza.2015. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SPA.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf). Consulta: 13/11/2017

<sup>40</sup> Ley del Régimen Penitenciario. Op. Cit. Artículo 28

nuevo programa tiene como fin incentivar la cultura, evitar el ocio y fortalecer la rehabilitación de los mismos dentro del centro penitenciario.

Como se ha determinado a lo largo de la presente tesis el Estado como garante de la vida de las personas desde el momento desde su concepción como ya se ha establecido debe de implementar medidas y estrategias, o impulsar de mejor manera las pocas medidas que existen para evitar accidentes.

La conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias es una de las causas principales del alto porcentaje de hechos de tránsito, provocando pérdidas humanas, y/o patrimoniales.

Como ya se ha establecido existen diferentes consecuencias desde multas, suspensión de licencia, y la privación de libertad en caso de cometer lesiones culposas u homicidio culposo. En estos casos como se ha evidenciado que actualmente no existen programas de rehabilitación y reeducación en los cuales puedan concientizar al condenado sobre la peligrosidad de conducir en estado de ebriedad.

La rehabilitación no simplemente se debe llevar a cabo por medio de una pena dentro de un centro carcelario, si no haciendo trabajo comunitario por un tiempo prudencial donde se exponga al detenido de las consecuencias que puede llegar a tener al no rehabilitarse por completo, así como de tener la voluntad necesaria para reinsertarse de nuevo en la sociedad. Las medidas deben tender a una corrección en la educación vial y no ser netamente punitivas, sino también readaptativas, con medidas como la asistir a un grupo en el cual se atiendan dichos sucesos creando así una conciencia sobre los actos cometidos, buscando así la no reincidencia y ser responsables para sí mismo y para los que puedan resultar dañados a causa de tal imprudencia.

Actualmente no existen programas de prevención y rehabilitación efectivos, ya que los índices de accidentes de tránsito han ido en aumento, teniendo consecuencias graves y fatales, es necesaria la creación nuevas políticas preventivas y rehabilitadoras, que

no lleven a la sociedad guatemalteca a sufrir consecuencias físicas, patrimoniales, psicológicas y por supuesto penales.

#### **1.4.4 Efecto de los programas en la sociedad guatemalteca**

De acuerdo a las estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística<sup>41</sup> en el cuarto trimestre del año 2015, ocurrieron 6,854 accidentes de tránsito, los cuales 2,273 ocurrieron en el departamento de Guatemala.

De igual forma el Instituto Nacional de Estadísticas *“señalan que en el año 2014 en el estudio estadístico de “Accidentes de Tránsito ocurridos en la República de Guatemala, por condición del conductor y sexo” que en el departamento de Guatemala ocurrieron 2,775 accidentes de tránsito, de los cuales 182 fueron ocasionados por encontrarse en estado de ebriedad, y en otros no se pudo determinar la causa del mismo.”*<sup>42</sup>

Marcia Cristina Chavariaga Ríos señala que *“aumento de los accidentes de tránsito, de la mortalidad prematura, así como a discapacidad física y psicológica, no se limitan a la reducción de la productividad de los trabajadores ni a los traumatismos que afectan a las vidas privadas de las víctimas. El aumento de los costos para los servicios de salud y de la carga para las finanzas públicas también es importante así como la afectación a la estructura poblacional con todas las consecuencias que esto acarrea desde la economía y el componente social.”*<sup>43</sup>

Por lo que se puede establecer que la poca atención brindada por las autoridades competentes en materia de programas viales que tengan como objetivo reducir el alto índice de accidentes de tránsito como consecuencia de los efectos del alcohol en los

---

<sup>41</sup> Instituto Nacional de Estadísticas, “Estadísticas continuas accidentes de tránsito” Guatemala, 2015. <https://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas-continuas/accidentes-de-transito>. Consulta 18/2/2018

<sup>42</sup> *Loc. Cit*

<sup>43</sup> Chavariaga Ríos, Marcia Cristina “Mortalidad por accidentes de tránsito como factor determinante en la estructura poblacional” Revista CES Salud Publica, Vol 3, 2012

conductores, la poca educación preventiva en el tema, y la falta de programas de rehabilitación eficaces, en la sociedad guatemalteca ha producido lesiones graves no solo a los conductores sino a terceras personas e incluso provocando la muerte, incapacidad, enfermedad y gastos excesivos en los hospitales tanto privados como públicos.

Con respecto a las consecuencias de muerte y lesiones no solo de un tercero sino del mismo conductor, el Instituto Nacional de Estadística:<sup>44</sup> *“ha establecido que en el año 2014 en el Departamento de Guatemala, que se dieron 327 muertes y 2,176 lesionados, debido a los accidentes de tránsito causados por personas en estado de ebriedad.”*

La Organización Mundial de la Salud señala que: *“las lesiones causadas por el tránsito se han marginado del programa de acción sanitaria mundial durante muchos años, a pesar de que son predecibles y en gran medida prevenibles. Los datos de investigación provenientes de muchos países muestran que se pueden lograr resultados extraordinarios en la prevención de estos traumatismos mediante esfuerzos concertados en los que se implica el sector de la salud, aunque no de manera exclusiva.”*<sup>45</sup>

De igual forma la Organización Mundial de la Salud señala *“que si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que de aquí a 2030 los accidentes de tránsito se conviertan en la séptima causa de muerte.”*<sup>46</sup>

Como se ha mencionado en las estadísticas citadas, el índice de accidentes causados por conductores en estado de ebriedad va en aumento, causando daño a muchas personas ajenas a las violaciones a la legislación que los conductores cometen, por lo que es necesaria la modificación de una legislación vial más rigurosa, una reforma a

---

<sup>44</sup> Instituto Nacional de Estadísticas Op. Cit

<sup>45</sup> Lesiones causadas por el tránsito. Organización Mundial de la Salud. 2016  
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/> consulta 2/12/2017

<sup>46</sup> Loc. Cit

los programas de prevención y rehabilitación existentes, que busquen la disminución de los accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud<sup>47</sup> señala que: *“el endurecimiento de la legislación ha llevado una reducción de accidentes de tránsito cometidos por personas conduciendo en estado de ebriedad, por lo que es recomienda implementar las siguientes modificaciones:*

- *Establecer como límite de alcoholemia de 0,05 g/dl o inferior*
- *Establecer puestos de control y la verificación aleatoria de la alcoholemia mediante la prueba del aliento lo cual señala que puede dar por resultado la disminución de los accidentes relacionados con el alcohol hasta un 20%.*
- *Establecer concentraciones permisibles de alcohol en sangre ( $\leq 0,02$  g/dl) para los jóvenes pueden reducir en hasta un 24% el número de accidentes entre los jóvenes.”*

La teoría anteriormente señalada por la Organización Mundial de la Salud, ha sido aplicada por distintos países en América Latina y Norte América, llevando así ha resultados positivos, disminuyendo desde la comisión del delito o falta, hasta evitar la reincidencia del infractor. Este es el caso de Chile, México, y Costa Rica, que serán en la presente tesis objeto de estudio de derecho comparado.

---

<sup>47</sup> *Loc. Cit*

## CAPITULO 2

### CONDUCCION BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL

El artículo dos de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “*Es deber del Estado garantizarlo a los habitantes de la Republica la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.*”<sup>48</sup> En cumplimiento de dicho precepto y en la búsqueda de la armonía social y bien común, es obligación del Estado crear las normativas adecuadas para el resarcimiento de los daños físicos, materiales o psicológicos para aquellas personas víctimas en un accidente de tránsito.

Por lo consiguiente es obligación del Estado regular todo lo relativo a los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, acción que puede llegar a ser constitutiva de delito, por lo anterior se realizara el estudio de la teoría del delito, la cual tiene a su cargo determinar si la acción cometida por el conductor bajo la influencia del alcohol, encuadra dentro de algún tipo penal establecido en la legislación.

#### 2.1 Teoría del Delito

Parte del derecho penal consiste en una serie de elementos lógicos y estructuradamente ordenados para determinar si la conducta de una persona es o no considerada delictiva. Por lo que se considera al delito una acción, típica, antijurídica, culpable y punible, y no puede concurrir con la ausencia de uno solo de estos elementos.

- Acción: Elemento positivo del delito que consiste en una conducta humana, voluntaria, que puede consistir en hacer o dejar de hacer y se materialice en realizaciones externas.

---

<sup>48</sup> Asamblea Nacional Constituyente, Constitución Política de la Republica, 1985, Artículo 2

- Tipicidad: Elemento positivo del delito que consiste en el encuadramiento de la acción en un tipo penal preestablecido, por lo que no existe delito sin tipo penal o conducta considerada delictiva y por ende prohibida.
- Antijuridicidad: Elemento positivo del delito que consiste en que la acción, típica es considerada contraria al ordenamiento jurídico en virtud de no existir causas de justificación.
- Culpabilidad: Es un elemento positivo del delito que consiste en el juicio de reproche que la sociedad hace a una persona que ha realizado una acción típica y antijurídica, entendiendo lo que hacía y pudiendo actuar de otra manera.
- Punibilidad: Elemento positivo del Delito que consiste en que la acción típica antijurídica y culpable se encuentre sancionada con la ley.

Dentro del presente apartado se estudiarán los daños físicos y materiales que pudieran llegar a ser causados en un accidente de tránsito, así como las consecuencias jurídicas que pudieran llegar a surgir de este hecho y su encuadramiento dentro de determinado tipo penal.

## 2.2 Lesiones Culposas

Eduardo Vargas Alvarado, señala que *“desde el punto de vista jurídico, lesiones es toda alteración anatómica o funcional que una persona causa a otra, sin ánimo de matarla, mediante el empleo de una fuerza exterior. De igual forma señala que el daño es el detrimento o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes.”*<sup>49</sup>

El artículo 144 del Código Penal señala *“comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente.”*<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Vargas Alvarado, Eduardo. Medicina Legal. México. Trillas. 2012. 4ª. Edición. Página 149

<sup>50</sup> Congreso de la República de Guatemala, Código Penal, Decreto 17-73, Artículo 141

Utilizando las dos definiciones anteriores se establece que para tipificar el acto humano antijurídico se habla de lesión y para imponer al responsable la obligación de reparar se habla de daño.

Por lo que se puede determinar que las lesiones son aquel daño físico que sufre una persona como consecuencia de una fuerza exterior, en la presente tesis se recalcará las lesiones de aquellas personas que las han sufrido como consecuencia de un accidente de tránsito.

Como tema principal de la presente tesis, los accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol, es importante establecer que cuando las lesiones son culposas deja de tener relevancia el hecho de ser leve, grave o gravísima, ya que únicamente se encuadra en lesiones culposas.

Según Vivian Cleotilde Rodríguez *“la culpa es una falta voluntaria o no de una persona que produce una lesión constitutiva de delito, pues puede ser por falta de precaución que es la imprudencia, por dejadez, siendo esta actitud de negligencia y la impericia que es falta de conocimiento o de práctica y el Artículo 12 del Código Penal Guatemalteco preceptúa que un delito culposo con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia, los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley, siendo el caso que el Artículo 150 del Código Penal, tipifica el delito de lesiones culposas cuando, comprobadas éstas, se demuestre que se debieron a imprudencia, negligencia o impericia del agente.”*<sup>51</sup>

Según Luis Alfredo De la Riva Dardon, *“comete Lesiones culposas, quien sin intención de matar, causa a una persona o a varias en el mismo hecho, daño en el cuerpo o en*

---

<sup>51</sup> Rodríguez Aldana, Viviana Cleotilde, “Análisis jurídico del artículo 49 de la ley de armas y municiones” Guatemala, 2009, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, pág. 69.



*la mente con ocasión de acciones u omisiones lícitas, por imprudencia, negligencia o impericia.”<sup>52</sup>*

Por lo que se puede definir como lesiones culposas el hecho de quien no tuviere la intención de causar un daño a un tercero, pero debido a la falta de los deberes de cuidado estas se causan, daño que deberá de ser resarcido de acuerdo a los preceptos legales.

El Código Penal guatemalteco como ley principal para la tipificación de delitos regula lo relativo a las lesiones culposas en su artículo 150 el cual en octubre de 2016 fue reformado por el artículo 14 de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto 45-2016, dicha reforma endurece las penas relativas al delito de lesiones culposas y queda de la siguiente manera “*Art. 14. Se reforma el art. 150 del Decreto Número 17-73 del Congreso de la República, Código Penal, el cual queda así: “Art. 150. Lesiones culposas. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho será sancionado con prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco (Q.25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años. Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de tres (3) a cinco (5) años y cancelación de la licencia de conducir de seis (6) meses a tres (3) años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se duplicará.”<sup>53</sup>*

Como lo establece el artículo 150 del Código Penal la sanción a imponer es indistinta si fuere una víctima o más, así mismo establece que adicionalmente se impondrá una

---

<sup>52</sup> De la Riva Dardon, Luis Alfredo, “La transacción en los delitos originados por hechos de tránsito” Guatemala, 2007, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, pág. 22

<sup>53</sup> Congreso de La Republica de Guatemala “Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial” 2016, Art 14

multa cuando las lesiones fueren cometidas por conductores bajo la influencia del alcohol. Las modificaciones que surgieron a raíz de la reforma fueron únicamente a nivel de la sanción pecuniaria ya que anteriormente la multa a imponer era de trescientos a tres mil quetzales y con la reforma se aumentó a de cinco mil quetzales a veinticinco mil quetzales según sea el caso, así mismo se adicionó la sanción de suspensión de la licencia de conducir pudiendo ser esta de entre seis meses a dos años según corresponda al caso; dejando pasar por alto la sanción que más coacciona a quien comete este delito que es la pena de prisión, la cual no sufrió reformas.

Como se establece en el artículo 24 Ter del Código Procesal Penal<sup>54</sup> El delito lesiones culposas se clasifican como acción pública dependiente de instancia particular, en el entendido que la persecución penal estará a cargo del Estado pero coadyuvándose con el agraviado o víctima de la lesión.

En caso de ser una lesión culposa causada por un accidente de tránsito, el delito de lesiones culposas deberá de ser conocido por un Juez de paz penal, por medio del procedimiento para delitos menos graves.

Como se establece en el curso de derecho peruano *“El delito se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona lesiones sobre el sujeto pasivo por haber obrado culposamente. El agente obra por culpa cuando produce un resultado dañoso al haber actuado con falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o, previéndole, confía en poder evitarlo. Aparece el delito de lesiones culposas cuando la conducta del agente afecta el deber objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado no querido ni buscado sobre el sujeto pasivo. Para la jurisprudencia, “las lesiones culposas pueden ser definidas como aquella lesión producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico, siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión era posible, o habiéndolo previsto, confía*

---

<sup>54</sup> Código Procesal Penal, Óp. Cit, Artículo 24 ter.

*sin fundamento en que no se producirá el resultado que se representa; actuando en consecuencia con negligencia, imprudencia e impericia".<sup>55</sup>*

Se entiende que la persona responsable de un delito culposo no tiene la intención de causar daño a diferencia de un delito doloso, sin embargo al cometer una acción voluntaria lícita faltando a un deber de cuidado o llevando a cabo una acción peligrosa se produce el resultado culposo e ilícito.

### **2.3 Homicidio Culposo**

La culpa es el elemento subjetivo del tipo penal que consiste en la falta a un deber de cuidado (negligencia, impericia e imprudencia) y como consecuencia causar un daño.

Como lo establecen Julián Pérez Porto y Ana Gardey *“la negligencia es la falta de cuidado o el descuido; una conducta negligente, por lo general, implica un riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción.”<sup>56</sup>*

La negligencia consiste en faltar a un deber de cuidado antes de realizar una acción o una conducta al no verificar que las condiciones sean adecuadas.

El Diccionario de la Real Academia Española define la impericia como “la falta de sabiduría, practica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte”<sup>57</sup> La impericia consiste en faltar a un deber de cuidado por realizar una acción sin tener los conocimientos suficientes o adecuados para determinada acción.

La imprudencia consiste en faltar a un deber de cuidado porque durante la realización de una conducta no se respetan las reglas que rigen la conducta o el acto.

---

<sup>55</sup> Análisis del Derecho Peruano, Perú, 2016, <http://cursoderechoperuano.blogspot.com/2016/05/articulo-124-lesiones-culposas.html>, consulta: 18/11/2017

<sup>56</sup>Definiciones, Pérez Porto Julián y Gardey Ana. 2009, <http://definicion.de/negligencia/>, consulta: 23/11/2017

<sup>57</sup>Real Academia Española, La Impericia, Madrid, 2016, <http://dle.rae.es/?id=L3OhDQm>. Consulta 7/10/2017

El artículo 12 del Código Penal establece que *“el delito es culposo cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia. Los hechos culposos son punibles en los casos expresamente determinados por la ley.”*<sup>58</sup>

Dentro de las consecuencias de los delitos de tránsito encontramos el homicidio culposo, es decir que el daño derivado del accidente de tránsito ha sido la muerte de una persona, sin la intención de la persona que ha causado el accidente, pero si faltando a un deber de cuidado con el cual se hubiera podido evitar.

El artículo 127 del Código Penal establece lo relativo al homicidio culposo, sin embargo dicho artículo fue reformado por el artículo 13 de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto 45-2016, dicha reforma endurece las penas relativas al delito de homicidio culposo y queda de la siguiente manera *“Art. 13. Se reforma el art. 127 del Decreto Número 17-73 del Congreso de la República, Código Penal, el cual queda así: Art. 127. Homicidio culposo. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos (2) a cinco (5) años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres (3) a ocho (8) años de prisión. Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de estas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno (1) a cinco (5) años. Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, será sancionado con prisión de diez (10) a quince (15) años y cancelación de la licencia de conducir por el tiempo que dure la condena.”*<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> *Ibíd.* Artículo 12

<sup>59</sup> Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Óp. Cit, artículo 13

Cabe mencionar que el artículo antes citado tiene una particularidad, posee de manera intrínseca el agravante de la pena, al establecer que esta será el doble en caso el autor del hecho se encuentre en estado de ebriedad o actué con evidente temeridad.

Los artículos del Código Penal anteriormente citados nos han establecido que aun así no exista la intención de causar el daño, este debe ser resarcido a la víctima. Tal y como lo indican dichos artículos un agravante al momento de ocasionar la muerte de una persona, es el encontrarse bajo los efectos del alcohol u otros estupefacientes que pudieren llegar a afectar las capacidades civiles, volitivas y de reacción del conductor.

Por lo anteriormente establecido se da la aplicación del artículo 124 del Código Procesal Penal, el cual establece *“La reparación a que tiene derecho la víctima comprende la restauración del derecho afectado por el hecho delictivo, que inicia desde reconocer a la víctima como persona con todas sus circunstancias como sujeto de derechos contra quien recayó la acción delictiva, hasta las alternativas disponibles para su reincorporación social a fin de disfrutar o hacer uso lo más pronto posible del derecho afectado, en la medida que tal reparación sea humanamente posible y, en su caso, la indemnización de los daños y perjuicios derivados de la comisión del delito”*<sup>60</sup>

Como lo establece Cristian Cuneo Libarona<sup>61</sup> *“al hablar de accidente de tránsito, se puede advertir que, precisamente por tratarse de un accidente, en principio, nos encontraríamos ante un suceso no querido; en otras palabras ante una figura culposa, sin embargo la característica esencial del delito culposo es que la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido, en este caso el homicidio de una o más personas, por lo que teniendo en cuenta la falta de coincidencia entre la finalidad del sujeto y el resultado ocasionado, el fundamento del reproche penal se basa en que el hecho fue consecuencia de una infracción al deber de cuidado a tal punto que ocasiono una o más muertes y por tal motivo dicha acción involuntaria es constitutiva de delito.”*

---

<sup>60</sup> Código Procesal Penal, *Op, Cit.* Artículo 124.

<sup>61</sup> Delito Culposo en los accidentes de tránsito, Cuneo Libarona Cristian, Argentina, [http://www.terragnijurista.com.ar/doctrina/delito\\_culposo.htm](http://www.terragnijurista.com.ar/doctrina/delito_culposo.htm), consulta 3/11/2017

Como se ha estudiado en la presente tesis de grado, las causas de los accidentes de tránsito, pudieren llegar a ser por faltar a los deberes de cuidado, creando así una situación jurídica no intencional, de la cual el conductor deberá de responder legalmente.

Según lo establece Manuel Orduz,<sup>62</sup> *“El accidente de tránsito hace parte de la categoría de delitos culposos porque, en el 98 por ciento de los casos, el conductor no utiliza el vehículo como un arma, sino se ve afrontado a un proceso penal por homicidio, debido a factores como la imprudencia, la negligencia, la impericia, la violación de reglamentos y, en general, la desatención y el no cumplimiento del deber de cuidado.”*

#### **2.4. Procedimientos**

El Código Procesal Penal, entra en vigencia el 1 de julio del año 1994, mediante el Decreto 51-92 del Congreso de la Republica, con el objeto de crear los lineamientos y directrices que guíen la creación, interpretación y la aplicación de la norma jurídica.

El Principio de Legalidad, y su enunciado *Nullum crimen, nulla pena, sine lege*, es el principio por excelencia del derecho procesal penal, es la limitación al poder punitivo del Estado que establece que nadie puede ser sancionado penalmente, ni perseguido por una conducta que no esté preestablecida en la ley penal antes de su realización, ni se pueden imponer sanciones que no estén prestablecidas en la ley penal.

Habiendo existido un delito o cometido una falta previamente establecida como tal dentro del Código Penal de Guatemala, es necesario que se pueda determinar la culpabilidad y la responsabilidad el daño causado y así este pueda ser reparado por lo que se procedería a llevar un proceso penal o el procedimiento establecido para dicho acto.

---

<sup>62</sup> Nuevo Código Penal de accidente de tránsito es más benéfico con los conductores que matan sin querer. Orduz, Manuel, Colombia, 2007 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3514232>. Consulta 24/10/2017

Las garantías procesales que se deberán observar dentro del proceso penal o procedimiento análogo que se derive del delito, falta o daño causado son las siguientes:

- A) Garantía criminal: A nadie se le puede perseguir por una conducta que no esté preestablecida en la ley.
- B) Garantía Penal: La sanción a imponer debe estar preestablecida, de acuerdo a lo establecido al artículo 1 del Código Penal y al artículo 17 de la Constitución Política de la República de Guatemala.
- C) Garantía Procesal: El proceso que se utilice para juzgar la conducta antijurídica ya debe de estar establecido en la legislación, de acuerdo con lo establecido al artículo 2 del Código Penal y 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala.
- D) Garantía Judicial: El sindicado debe ser juzgado por un tribunal preestablecido de acuerdo a los articulo 2 y 7 del Código Procesal Penal y al artículo 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala.
- E) Garantía De Ejecución: Señala que los centros de cumplimiento de la pena deben ser los establecidos 10 y 19(b) de la Constitución Política de la República de Guatemala, salvo Acuerdo Ministerial.

En la presente tesis de grado, es de interés estudiar el procedimiento para delitos menos graves, el cual es un procedimiento específico y el proceso común penal, por lo que en cumplimiento a los principios y garantías del Derecho Procesal Penal, deberán de emplearse a los accidentes de tránsito, para poder determinar la responsabilidad o no del conductor.

El procedimiento común procederá en caso la acción cometida sea considerado un delito y su pena sea de privación de libertad, y la pena mínima sea de 5 años, en este caso el juez competente será un juez de primera instancia penal. Esto se determina de acuerdo al artículo 47 del Código Procesal Penal.

Es importante diferenciar las faltas a la ley penal y el delito, para poder determinar el proceso a utilizar para determinar la responsabilidad penal del conductor.

El delito se puede definir como la infracción a la ley penal por medio de una acción típica, antijurídica, culpable y punible. Y por otro lado la falta es una infracción leve a la ley penal, por medio de una acción típica, antijurídica culpable y punible. Ambas en caso deben cumplirse los cinco elementos indicados, para poder considerarse una persona responsable de la falta o el delito cometido, y así poder imponer la pena correspondiente.

#### **2.4.1 Procedimiento para Delitos Menos Graves**

El artículo 465 Ter establece que<sup>63</sup> *“el procedimiento para delitos menos graves constituye un procedimiento especial que se aplica para el juzgamiento de delitos sancionados en el Código Penal con pena máxima de cinco años de prisión. En el presente proceso el juez competente es un Juez de Paz Penal.”*

Lo anterior se da con motivo de la implementación del Acuerdo Interinstitucional para la determinación gradual de la circunscripción territorial de aplicación para el Procedimiento de Delitos Menos Graves por los Juzgados de Paz, que se encuentra establecido en el Decreto número 7-2001 Reformas al Código Procesal Penal en su artículo 13.

Así mismo la Corte Suprema de Justicia en su acuerdo número 26-2011, artículo 1 establece *“De conformidad con el artículo 13 del Decreto Número 7-2011 del Congreso de la República, el Acuerdo Interinstitucional de fecha 13 de julio de 2011 y su respectivo Addendum 1 de fecha 28 de julio del presente año, la implementación del procedimiento para delitos menos graves en los juzgados de paz se hará de manera*

---

<sup>63</sup> Código Procesal Penal, *Op, Cit*, artículo 465 Ter.



*progresiva, iniciando la primera fase el día 01 de septiembre del presente año en las circunscripciones territoriales de la ciudad de Guatemala y del municipio de Mixco.”<sup>64</sup>*

De la misma manera en el año 2017 se lleva a cabo la segunda fase de la ampliación de la competencia en estos casos, de conformidad con el acuerdo número 40-2017 de la Corte Suprema de Justicia, que establece en su artículo primero “*(Modificado por el Artículo 1 del Acuerdo 86-2017 de la Corte Suprema de Justicia). De conformidad con el artículo 14 del Decreto Número 7-2011 del Congreso de la República y el Acuerdo Interinstitucional de fecha 5 de junio de 2017, la implementación del procedimiento para delitos menos graves en los juzgados de paz, se hará de manera progresiva, de conformidad con la siguiente programación: Segunda fase, que iniciará a partir del 3 de julio de 2017, en las siguientes circunscripciones territoriales: 1) En la ciudad de Villa Nueva, departamento de Guatemala; 2) En la ciudad de Escuintla, departamento de Escuintla; 3) En la ciudad de Antigua Guatemala, departamento de Sacatepéquez; 4) En la ciudad de Quetzaltenango, departamento de Quetzaltenango.*”<sup>65</sup>

Lo anterior se lleva a cabo para facilitar el acceso a la justicia y volver los procedimientos penales más eficientes y eficaces en un menor tiempo.

EL procedimiento para Delitos Menos Graves, se basa en las normas procesales establecidas en el Código Procesal Penal, principios y garantías del Derecho Procesal Penal y derechos Constitucionales.

Néstor Rodolfo Pérez Chivichon, señala que “*con el procedimiento especial para los delitos menos graves se persigue ofrecer una respuesta más eficaz en la persecución de cierto tipo de delitos los cuales integran la denominada delincuencia menor; delitos de muy frecuente comisión cuya defectuosa y lenta persecución por la autoridad pública genera inseguridad ciudadana.*”<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Corte Suprema de Justicia, Acuerdo Numero 26-2011, artículo 1

<sup>65</sup> Corte Suprema de Justicia, Acuerdo Numero 40-2017, artículo 1

<sup>66</sup> Chivichon Pérez, Néstor Rodolfo, “Análisis crítico acerca del juicio para delitos menos graves y su finalidad en el proceso penal guatemalteco” Guatemala, 2014, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala

Por lo que se puede establecer que la naturaleza de los procedimientos específicos es dar cumplimiento al principio de necesidad o economía del Derecho Penal, al tener como objetivo reducir el tiempo del proceso penal común y determinar la responsabilidad de una persona en un delito que no se consideran de gravedad o impacto social, y así proteger sus bienes jurídicos tutelados del imputado.

El artículo 465 Ter del Código Procesal Penal<sup>67</sup> señala que *“el proceso da inicio con la presentación de la acusación fiscal o querrela de la víctima o agraviado; posteriormente se dará una audiencia de conocimiento de cargos, la cual se llevara a cabo dentro de los 10 días siguientes de presentada la querrela o acusación, en la cual se deberán de presentar el ofendido, el Ministerio Público, el imputado y su defensa.”*

En la audiencia, el juez de paz concederá la palabra, al fiscal o, según el caso, a la víctima o agraviado, para que argumenten y fundamenten su petición; posteriormente en uso de su derecho de defensa al acusado y a su defensor.

Una vez escuchadas las partes el juez podrá, abrir el caso a juicio penal, estableciendo los hechos concretos de la imputación, o en su caso desestimar la causa por no poder proceder, no constituir delito o no tener la probabilidad de participación del imputado en el mismo.

Si el juez considerase abrir a juicio, concederá la palabra a las partes a excepción de la defensa, para que en su orden ofrezcan la prueba lícita, legal, pertinente e idónea a ser reproducida en debate, asegurando el contradictorio para proveer el control de la imputación probatoria.

Inmediatamente después de agota la etapa de ofrecimiento de prueba, el juez de paz decidirá sobre la admisión o rechazo de la misma, señalando la fecha y hora del debate oral y público, el que debe realizarse dentro de los veinte días siguientes a la audiencia en que se admite la prueba.

---

<sup>67</sup>Código Procesal Penal, Op. Cit. Artículo 465 Ter.

Las pruebas de la defensa, cuando así se pida en la audiencia, serán comunicadas al juzgado por lo menos cinco días antes del juicio donde serán puestas a disposición del fiscal o querellante.

Una vez señalada el día y la hora del debate oral y público, y presentados los medios de prueba, deberán de presentarse las partes con el objeto de reproducir la prueba, presentar alegatos finales y escuchar el pronunciamiento de la sentencia.

De esta forma se podrá determinar la responsabilidad de las lesiones leves, que hubieren sido causadas en un accidente de tránsito.



#### **2.4.2 Procedimiento Común Penal**

En el caso que en el accidente se hubiere cometido una acción considerada delito, la cual no puede ser conocida por un procedimiento específico, la responsabilidad del conductor deberá de ser determinada dentro del procedimiento penal común, frente a un juez de primera instancia y posteriormente a un tribunal de sentencia a excepción de los casos de competencia ampliada establecidos en el procedimiento anterior, que son tramitados ante los Juzgados de Paz.

*Según Gladis Yolanda Albeño Ovando, "el Procedimiento Común Penal es el conjunto de actos mediante los cuales los órganos competentes, preestablecidos en la ley, con la observancia de ciertos y determinados requisitos, proporcionan lo necesario para aplicar la ley penal al caso concreto. Es decir, es el proceso que tiende a la averiguación del sindicado, su responsabilidad, la imposición de la pena señalada en la ley penal y la ejecución de la pena."<sup>68</sup>*

---

<sup>68</sup>Albeño Ovando, Gladis Yolanda, "Derecho procesal penal, implantación del juicio oral al proceso penal guatemalteco" Guatemala, 1998, editorial Llerena, pág. 4.

Walter Obdulio Sánchez Vélez, señala que *“de acuerdo al Código Procesal Penal se establecen fases procesales en que se agrupan los actos y hechos procesales a través de los cuales se concreta y desenvuelve el proceso, por lo que el mismo se divide en cinco fases o etapas principales siendo las siguientes: i) Etapa de investigación, instrucción o preliminar; ii) Etapa Intermedia; iii) Etapa de Juicio oral y Público (debate); iv) Etapa de control jurídico procesal o de impugnaciones; y v) Etapa de ejecución.”*<sup>69</sup>

En cada una de las etapas mencionadas en la legislación y por el autor anterior, tiene como fin en cada una de ellas determinar si existen las posibilidades de haber actuado en el hecho delictivo, de haber participado, y de tener una responsabilidad en el daño causado.

En relación a los accidentes de tránsito, existen casos en los cuales como ya se ha mencionado, una de las consecuencias del mismo es la muerte de una persona, pudiéndose tipificar como el delito de homicidio culposo, acarreando no solo consecuencias fatales para la víctima y su familia, sino para el mismo conductor.

Como se ha podido estudiar en el presente capítulo, las penas derivadas de los accidentes de tránsito, se restringen a multas, arresto, prisión, suspensión o pérdida de licencia entre otros, siendo así únicamente penas que buscan castigar una acción, y resarcir el daño causado. Es importante considerar la creación de programas de prevención y rehabilitación para aquellos conductores que cometieren delitos o faltas por conducir en estado de ebriedad, buscando la no reincidencia del mismo. De igual forma modificar la normativa logrando con ello la proporcionalidad del hecho cometido y la sanción a imponer.

Debido a que una de las principales causas de los accidentes de tránsito es la conducción en estado de ebriedad, distintos países de Latinoamérica y Estados Unidos, han creado programas y normativa proporcional al hecho cometido, que tienen como objetivo el crear una conciencia vial en ese sentido, teniendo en los últimos años

---

<sup>69</sup>SánchezVélez, Walter Obdulio, “Aplicación de la oralidad en el proceso penal por parte de los abogados defensores y representantes del ministerio público, en los nuevos juzgados de primera instancia penal de turno” Guatemala, 2007, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala.

resultados positivos disminuyendo el índice de accidentes y de muertes en este tipo de accidentes.

## CAPITULO 3

### PROPORCIONALIDAD DE LA PENA

#### 3.1 Pena

Según Néstor Ulises Orozco *“Cuando se confirma que ha existido una conducta típica, antijurídica y culpable, nos encontramos inevitablemente frente a un acto delictivo, que de acuerdo a la teoría general del delito se encuentra complementado en todos sus elementos. Sabemos que la consecuencia técnico jurídica de violar una norma penal, será la imposición de una pena, sea esta como una retribución o como un castigo; la estructura de la norma jurídica, ya conocida en su primera parte como hipótesis normativa, llamado también presupuesto, nos indica en materia penal, la descripción de la conducta humana antijurídica, lo que conocemos como tipo; si esta es realizada se cumple la segunda parte de la norma jurídico penal, que es, la consecuencia de derecho, lo que conocemos como pena”*<sup>70</sup>

La pena consiste en la limitación a los derechos personales de un individuo, impuesta por el Estado a través de los órganos jurisdiccionales competentes como consecuencia de un proceso judicial en el que se ha declarado la culpabilidad del sujeto por la comisión de un acto antijurídico, culpable y punible que ha lesionado los derechos de terceras personas encuadrando en un delito o falta.

Según Ricardo Núñez citado por el Dr. Guillermo Hassel la pena es *“Un mal consistente en la pérdida de bienes como retribución por haber violado el deber de no cometer un delito”*<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup>Orozco Barrios, Néstor Ulises. “Reparación del delito como una posible forma de sustituir las penas o de ser computada para atenuarlas dentro del Proceso Penal guatemalteco” Guatemala, 2007, Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Pág. 17

<sup>71</sup> Hassel, Guillermo, “Introducción y Teoría de la Ley Penal”, Publicaciones de la Universidad Católica de Santa Fe, Argentina, 2013.

Como lo establece José Luis Diez *“La pena es la consecuencia jurídica que se deriva de la realización del delito, esto es, de una acción típica, antijurídica, culpable y punible, impuesta tras un debido proceso por los órganos jurisdiccionales. La pena importa infligir dolor y usualmente consiste en la privación de un derecho fundamental.”*<sup>72</sup>

De igual manera la pena se puede definir como una sanción impuesta a un sujeto que ha sido declarado responsable por la comisión de un hecho delictivo en la cual se da la pérdida o limitación a los derechos personales tipificados por la ley he impuestos por un juez.

Hernán Jiménez Pinto establece que es importante resaltar *“Que la pena, a diferencia de otras sanciones contempladas por el ordenamiento jurídico, afecta los bienes más importantes de un individuo: su vida, su libertad y su patrimonio. En cuanto a la pena, si bien es cierto la impone el legislador al momento de crear la norma, es el Tribunal quien la hace efectiva en los casos concretos, al momento de dictar la sentencia respectiva, dentro de los límites que la misma norma establece.”*<sup>73</sup>

De León Velasco y De Mata Vela establecen que la pena es *“Una consecuencia eminentemente jurídica y debidamente establecida en la ley, que consiste en la privación o restricción de bienes jurídicos, que impone un órgano jurisdiccional competente en nombre del Estado, al responsable de un ilícito penal”*<sup>74</sup>

Por lo que es de vital importancia conocer las características con las cuales debe de cumplir la pena para así poder determinar la misma y lograr que esta cumpla con los propósitos previstos por el derecho penal.

---

<sup>72</sup> Diez Ripolléz, José Luis y Otros. Manual de derecho penal guatemalteco. pág. 517.

<sup>73</sup> Jiménez Pinto, Hernán, *“Análisis jurídico y doctrinario de las penas accesorias contenidas en el artículo 42 del Código Penal”* Guatemala, 2007, Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, pág. 15

<sup>74</sup> De Mata Vela, José Francisco y Héctor Aníbal De León Velasco, *“Derecho Penal guatemalteco, parte general y parte especial”* Guatemala, Editorial Magna Terra, 2012, 22ª edición, Pág. 257

### 3.1.1 Características de la Pena

- Personal: según Héctor Aníbal de León Velasco y Francisco de Mata Vela *“quiere decir que solamente debe sufrirla un sujeto determinado, solamente debe recaer sobre el condenado, en el entendido que nadie puede ser castigado por hechos delictivos de otro, por lo que la responsabilidad penal no se hereda, esta característica sintetiza el principio determinante en el Derecho Penal, conocido como; Principio de la Personalidad de las Penas”*<sup>75</sup>

Se establece que la pena es personal debido a que solo la persona que es vencida después de haber llevado un proceso judicial pre establecido será sobre quien recaerá la condena, por lo que ninguna persona puede ser condenado por un delito cometido por otra persona, sin importar si es familiar o no.

- Necesaria y suficiente: Como establece Danilo Madrazo Mazariegos citando a Berdugo Gómez de la Torre *“Todo sistema que considere al hombre como elemento nuclear, solo puede recurrir a la pena cuando sea necesaria para el mantenimiento del sistema”* dicho en palabras de Roxin *“La pena como el derecho penal es un mal necesario, que cuando pierde su necesidad, queda únicamente el mal”*<sup>76</sup>

Se establece que la pena es una sanción y por ende tiene como objetivo el resarcimiento del hecho cometido y la misma debe lograr que el criminal no vuelva a incurrir en hechos delictivos; y al ser establecida debe ser tal que permita corregir la conducta delictiva sin violar los derechos inherentes del ser humano y tener como fin primordial la rehabilitación del mismo

---

<sup>75</sup>*Ibid.* Pág., 258

<sup>76</sup> Madrazo Mazariegos Danilo y Sergio Madrazo Mazariegos *“Teoría de la Pena, Utopía y Realidad”* Guatemala, Magna Terra, 2008, pág. 22



- Proporcional al hecho cometido: Como lo establece de León Velasco y de Mata Vela *“Si la pena es la reprobación a una conducta antijurídica, esta debe ser en proporción a la naturaleza y a la gravedad del delito, atendiendo indiscutiblemente a los caracteres de la personalidad del delincuente, valorados objetiva y subjetivamente por el juzgador en el momento de dictar la sentencia condenatoria, no olvidando investigar las particularidades de las circunstancias en que uno y otro puede haberse cometido y las peculiares características del sujeto activo.”*<sup>77</sup>

Según lo menciona Danilo Madrazo Mazariegos y Sergio Madrazo Mazariegos *“La pena debe ser también proporcionada al delito, este principio encuentra tradicional explicación dentro del marco del sistema retributivo, pero también en las teorías preventivas, ya que la adecuación de la gravedad de la pena a la del delito es requisito de aceptación social y de aplicación funcional”*<sup>78</sup>

Al establecer que la pena es la consecuencia jurídica de un hecho delictivo, esta tiene que ser congruente, la gravedad y naturaleza del mismo, por lo que no solo se impone la pena establecida en el Código Penal, sino también se da la valoración por parte del ente juzgador para definir la misma al dictar la sentencia correspondiente. La proporcionalidad de la pena se debe sujetar a las circunstancias únicas que se derivan de cada hecho delictivo, ya que aunque sea el mismo tipo penal, las circunstancias, el sujeto y la víctima son distintas en todos los casos. Así mismo la proporcionalidad va directamente sujeta a los atenuantes y/o agravantes de la misma ya que al ser situaciones únicas se toma en cuenta el daño causando, el hecho que motiva el delito, el record criminal del actor, sus vínculos delictivos y peligrosidad.

---

<sup>77</sup> De Mata Vela, José Francisco, *Op. Cit* pág. 258

<sup>78</sup> Madrazo Mazariegos Danilo *Op. Cit*, pág. 24

- Naturaleza Pública: Según de León Velasco y de Mata Vela *“Debido a que solamente al Estado corresponde la imposición y la ejecución de la pena, nadie más puede arrogarse ese derecho producto de la soberanía del Estado”*<sup>79</sup>

La pena se considera de naturaleza pública debido a que en todos los ámbitos están las entidades del Estado, desde su creación por parte del Organismo Legislativo, hasta su, su imposición y ejecución corresponden al Estado a través del Organismo Judicial, por lo que ninguna persona particular o ente privado puede tomar tal facultad en sus manos.

- Pronta e Ineludible: según lo establece Danilo Madrazo y Serio Madrazo<sup>80</sup> *“Cuanto más segura, más pronta y más próxima al delito cometido sea la pena, tanto más justa y más útil será; la lentitud de los juicios equivale a la impunidad y la incertidumbre de la pena estimula a todos los culpables”*

Por lo que el cumplimiento de la pena no debe demorar tanto tiempo con procesos judiciales viciados, que den la posibilidad a los delincuentes de escapar de la justicia mediante recursos improcedentes.

- Consecuencia Jurídica: según de León Velasco y de Mata Vela<sup>81</sup> *“Toda vez que para ser legal, debe estar previamente determinada en la Ley Penal, y solo la puede imponer un órgano jurisdiccional competente, al responsable de un ilícito penal y a través de un debido proceso, las correcciones públicas o privadas, en atención a sus fines particulares, no pueden constituirse sanciones penales, es decir, no pueden reputarse como penas”*

Al ser establecida la pena como un resultado, esta se deriva de la comisión de un hecho delictivo pre establecido en la ley penal la cual debe ser impuesta por

---

<sup>79</sup> De Mata Vela, José Francisco, *Op. Cit*, pág. 257

<sup>80</sup> Madrazo Mazariegos Danilo *Op. Cit*, pag. 23

<sup>81</sup> *Loc. Cit.*

el órgano jurisdiccional competente en la materia, tomando en cuenta todas las circunstancias particulares del caso en concreto, para que así el resultado sea acorde al hecho cometido.

- Es un castigo: según lo establece de León Velasco y de Mata Vela *“Partiendo de la idea de que la pena (quiérase o no) se convierte en un sufrimiento para el condenado al sentir la privación o restricción de sus bienes jurídicos (su vida, su libertad, su patrimonio) sufrimiento que puede ser físico, moral o espiritual, aunque filosóficamente se diga que es un bien para él y la sociedad”*<sup>82</sup>

Se establece la pena como un castigo ya que es la consecuencia de un acto antijurídico, el cual por ser contrario a la ley debe ser sancionado con miras a evitar la reincidencia, sin embargo el castigo debe también tener un enfoque rehabilitador y ser sancionatorio únicamente como última opción.

- Flexible: según lo establecen de León Velasco y de Mata Vela *“en el entendido que debe ser proporcionada, y poder graduarse, entre un mínimo y un máximo como lo establece el artículo 65 del Código Penal, esto requiere indiscutiblemente una capacidad científica en los juzgados penales, que les permita con ciencia y con conciencia una buena fijación de la pena.”*<sup>83</sup>

Se establece que la pena debe ser flexible ya que aunque se cometa el mismo delito, las circunstancias tan del hecho, del actor como de la víctima son distintas, por lo cual la imposición de la pena puede variar entre un mínimo y un máximo establecido por la ley, sujetándose así a los atenuantes o agravantes que la situación en particular pueda presentar.

- Ética y Moral: según lo establece de León Velasco y de Mata Vela *“significa esto que la pena debe estar encaminada a hacer el bien para el delincuente, si bien*

---

<sup>82</sup>Loc. Cit

<sup>83</sup>Ibid. Pág. 259

*es cierto que tiene que causar el efecto de una retribución, no debe convertirse en una pura venganza del Estado en nombre de la sociedad, porque no es concebible que a la antijuridicidad del delito, el Estado responda con la inmoralidad de la pena, debe tender a reeducar, a reformar o rehabilitar al delincuente.”<sup>84</sup>*

Por lo que se establece que la pena debe cumplir con ciertos valores morales y humanos y aplicar únicamente la sanción correspondiente, sin que esta transgreda la integridad física y/o psicología del delincuente.

- *Determinada: como lo establece de León Velasco y de Mata Vela “Consideramos que toda pena debe estar determinada en la Ley Penal, y el condenado no debe sufrir más de la pena impuesta que debe ser limitada, no compartimos el ilimitado tormento de la cadena perpetua por cuanto que se pierden los fines modernos que se le han asignado a la pena (prevención y rehabilitación) aun para criminales peligrosos e incorregibles de debe haber un límite de penalidad”<sup>85</sup>*

La pena debe estar previamente establecida para poder ser impuesta, por lo que esta intrínsecamente ligada con el principio de legalidad penal, como se establece en el artículo uno y ochenta y cuatro del Código Penal, ya que se indica que no se podrá imponer una pena por hecho u actos que no estén previamente establecidos en la ley como tales.

### **3.1.2 Tipos de Pena**

1. *Penas principales; como lo establece Danilo Madrazo<sup>86</sup> “son aquellas que gozan de autónomas en su imposición, de tal manera que pueden imponerse solas, prescindiendo de la imposición de otra u otras, por cuanto tienen independencia*

---

<sup>84</sup>*Loc. Cit.*

<sup>85</sup>*Ibid.* Pág. 258

<sup>86</sup> Madrazo Danilo, *Op. cit.* pág. 145

*propia*” y se dividen según el bien jurídico tutelado que afecta, por lo que también se denominan penas independientes.

a. Pena privativa de la vida; la única pena privativa de la vida regulado en la legislación guatemalteca es la pena de muerte, por ser esta más drástica en su imposición como en el derecho tutelado que restringe por la magnitud he importancia social de los delitos a los cuales les corresponde dicha sanción.

i. Pena de muerte; como lo establece De León Velasco y de Mata Vela *“mal llamada pena de muerte, ya que realmente es una condena a muerte por lo que en realidad, lo que priva del delincuente condenado a ella es la vida; la pena capital o pena de muerte consiste pues en la eliminación física del delincuente, en atención a la gravedad del delito cometido y a la peligrosidad criminal del mismo”*<sup>87</sup>

Constituye la pena más severa a imponer por un órgano jurisdiccional y es impuesta únicamente para sancionar delitos mayores, tiene su origen en la Ley del Talión al aplicar la premisa de ojo por ojo, diente por diente, ya que la sanción consiste en la privación de la vida.

Por la magnitud de la sanción dicha pena requiere de varios elementos para ser ejecutada, dichos elementos deben ser verificados por un órgano jurisdiccional competente.

En la legislación guatemalteca únicamente existen seis delitos que pueden ser sancionados con dicha pena, siendo los siguientes:

- Parricidio
- Ejecución Extrajudicial
- Violación Calificada

---

<sup>87</sup> De León Velasco y De Mata Vela, *Op. cit.* Pág. 276

- Plagio o Secuestro
- Desaparición Forzada
- Caso de Muerte

Por la magnitud de la sanción el artículo 43 del Código Penal, establece que dicha pena no podrá imponerse en los siguientes casos:

- Por delitos Políticos
- Cuando la pena se fundamente en presunciones
- A mujeres
- A hombres mayores de 70 años
- A personas cuya extradición haya sido concedida bajo esa condición.

A lo largo del tiempo existió incertidumbre sobre la pena de muerte, ya que a pesar que esta se encuentra regulada en el Código Penal y la Constitución Política de la República de Guatemala, existe discrepancia con lo regulado en la Convención Americana de Derechos Humanos o Pacto de San José, tratado que fue ratificado por Guatemala en el año 1978 y que tiene por objeto el respeto y conservación de la vida, por lo que la pena de muerte no puede ejecutarse a los delitos establecidos en la legislación guatemalteca.

Por haber Guatemala ratificado la Convención Americana de Derechos Humanos, en el año 2017 la Corte de Constitucionalidad puso fin a las dudas e incertidumbres con respecto a la imposición o no de la pena capital, con el expediente 5986-2017 de acción de inconstitucionalidad general parcial, dicho órgano dejó sin efecto los párrafos relativos a la imposición de la pena de muerte establecidos en el Código Penal, así como los contemplado en la

Ley Contra la Narcoactividad, lo anterior fundamentado en el hecho que todo lo relativo a la imposición de la pena de muerte es contrario a la Constitución Política de la República de Guatemala y la Convención Americana de Derechos Humanos.

- b. Penas privativas de la libertad; como lo establece De León Velasco y de Mata Vela<sup>88</sup> *“consiste en la pena de prisión o de arresto que priva al reo de su libertad de movimiento, es decir, limita o restringe el derecho de locomoción y movilidad del condenado, obligándolo a permanecer en una cárcel, centro penitenciario o centro de detención, por un tiempo determinado; científicamente, técnica y moralmente ejecutada la pena privativa de la libertad, debe influir positivamente en el condenado a fin de retribuir la comisión del delito y ante todo rehabilitarlo, reeducarlo y reformarlo para su nuevo encuentro con la sociedad”*.

Por lo que se establece que las penas privativas de la libertad, son aquellas que conllevan el internamiento del condenado en un centro carcelario luego de haber sido vencido en juicio teniendo como fin superior la rehabilitación del mismo para su futura reinserción a la sociedad.

- i. Pena de prisión; Es una pena privativa de la libertad que se le impone a quien ha cometido un delito, se establece en meses o años y su imposición va desde un mes hasta cincuenta años, es una pena necesaria para el resarcimiento social por la vulneración de un bien jurídico tutelado por la ley, por lo que Eugenio Cuello Calón establece *“Dejar en libertad al culpable de la infracción grave vulneraría el sentimiento popular de justicia misma que debe presidir la represión penal y exige que el delincuente expie su delito aun cuando su retribución no sea único fin de la función penal”*<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup>*Ibid.* Pág. 280

<sup>89</sup> Cuello Calón, Eugenio *“La moderna Penología”* España, 1958, Editorial casa Bosch, pág. 623.

La pena de prisión se encuentra regulada en el artículo 44 del Código Penal de Guatemala y establece que *“la pena de prisión consiste en la privación de la libertad personal y deberá cumplirse en centros penales destinados para el efecto. Su duración se extiende desde un mes hasta cincuenta años.”*<sup>90</sup>

La pena de prisión, por ser privativa de la libertad, se considera la última ratio, ya que sus efectos pocas veces tienen algún aporte positivo a la sociedad, al no resarcir de ninguna forma el daño causado.

- ii. Pena de arresto: como lo establece De León Velasco y De Mata Vela<sup>91</sup> *“Consisten en la privación de libertad personal y su duración se extiende de uno a sesenta días, y está destinada especialmente para las faltas o contravenciones que son infracciones leves a la Ley Penal del Estado.”*

Por lo que el Código Penal de Guatemala en su artículo 45 establece *“La pena de arresto consiste en la privación de la libertad personal hasta por sesenta días. Se aplica a los responsables de faltas y se ejecutara en lugares distintos a los destinados al cumplimiento de la pena de prisión”*<sup>92</sup>. La pena de arresto tiene la particularidad que en todos sus casos en que fuere impuesta, esta puede ser conmutable a razón de entre cinco a cien quetzales el día dependiendo de las circunstancias particulares y personales del penado.

---

<sup>90</sup> Organismo Legislativo, Decreto 17-73 *Código Penal*, artículo 44.

<sup>91</sup> De León Velasco y De Mara Vela *Op. Cit.* Pág. 283

<sup>92</sup> Organismo Legislativo *Código Penal Op. Cit.* Artículo 45



Por lo que la pena de arresto se considera la pena restrictiva de la libertad por un periodo corto de tiempo (uno a sesenta días) y se impone únicamente en caso de faltas, por la naturaleza de la misma esta debe ser cumplida en centro de privación de libertad distintos a los de prisión.

Sin embargo en Guatemala no se encuentran separados los centros de cumplimiento de las penas privativas de la libertad por no existir una adecuada regulación y por existir hacinamiento en dichos centros carcelarios.

- c. Penas Pecuniarias: Como lo establece De León Velasco y De Mata Vela<sup>93</sup> *“Son penas de tipo patrimonial que recaen sobre la fortuna del condenado tal es el caso de la multa (pago de una determinada cantidad de dinero) y el comiso (perdida a favor del Estado de los objetos o instrumentos del delito)”*

Las penas pecuniarias están ligadas con los delitos menores o con aquellos delitos cuya naturaleza haya sido el incremento en el patrimonio del delincuente de una forma ilícita, dicha forma de sanción tiende a intentar crear un equilibrio monetario al no haberse visto vulnerado ningún derecho primario como la vida o la indemnidad sexual.

- i. Pena de Multa: Como lo establece De León Velasco y De Mata Vela<sup>94</sup> *“Es una pena pecuniaria consistente en el pago de una cantidad de dinero que deberá fijar el Juez, dentro de los límites señalados por cada delito, y cuando no se encuentre estipulada, la Ley del Organismo Judicial, establece que debe fijarse dentro de un mínimo de cinco quetzales y un máximo de cien quetzales, esto*

---

<sup>93</sup>De León Velasco y De Mata Vela, *Op. Cit.* Pág. 274

<sup>94</sup>*Ibid.* Pág. 276

*en los casos de multas que imponen los tribunales por infracción a sus disposiciones”*

Por lo que se puede establecer que la pena de multa es el pago que se realiza a favor del Estado por la comisión de un delito, la pena de multa tiene diversas ventajas que la hacen cada vez más utilizable, ya que no solo genera un beneficio para el Estado, sino que no lo hace incurrir en gastos, así mismo para el delincuente condenado con este tipo de pena, esta no lo priva de su libertad, por lo que no sufre vejámenes y le permite continuar con sus actividades normales; sin embargo, este tipo de pena ha generado controversia ya que muchas personas aducen que la misma beneficia a las personas más acaudaladas ya que al tener más recursos económicos esta no genera en ellos el cambio que las penas tienen como propósito.

Sin embargo el Código Penal establece en su artículo 53 *“La multa tiene carácter personal y será determinada de acuerdo con la capacidad económica del reo; su salario, su sueldo o renta que perciba; su aptitud para el trabajo, o capacidad de producción; cargas familiares debidamente comprobables y las demás circunstancias que indiquen su situación económica.”*<sup>95</sup>

Las penas establecidas en el Código Penal, tienen por objeto sancionar al delincuente cuando este ha vulnerado alguno de los bienes jurídicos tutelados, es por ello que se deben basar en los principios Generales del Derechos y aquellos que garantizaren el bienestar de la sociedad y que cumplan el objetivo de sancionar en

---

<sup>95</sup>Organismo Legislativo, Código Penal, *Op. Cit.* Artículo 53

la medida del hecho cometido y resocializar al reo para que este logre vivir dentro del marco de la ley.

### 3.2 Principio de Proporcionalidad

Para Ivonne Yenissey *“El concepto de proporcionalidad de las penas es producto de una evolución histórica, introducido para limitar al ius puniendi. Tiene su razón de ser en los derechos fundamentales, cuya dogmática lo considera como límite de límites, con lo cual pretende contribuir a preservar la “proporcionalidad” de las leyes ligándolo con el principio de “Estado de Derecho” y, por ende, con el valor justicia. El principio de proporcionalidad caracteriza la idea de justicia en el marco de un Estado de Derecho.”*<sup>96</sup>

Orlando Becerra establece que *“El principio de proporcionalidad, que también es conocido como “proporcionalidad de injerencia”, “prohibición de exceso”, “principio de razonabilidad”, entre otras calificaciones, en realidad viene a ser un principio de naturaleza constitucional que permite medir, controlar y determinar que aquellas injerencias directas o indirectas, tanto de los poderes públicos como de los particulares, sobre el ámbito o esfera de los derechos de la persona humana, respondan a criterios de adecuación, coherencia, necesidad, equilibrio y beneficio entre el fin lícitamente perseguido y los bienes jurídicos potencialmente afectados o intervenidos, de modo que sean compatibles con las normas constitucionales”*<sup>97</sup>

El principio de proporcionalidad tiende a poder ser desglosable ya que se conforma por varios factores, el daño causado y la pena o medida de seguridad a imponer, por lo que ambas deben ser acordes una para con la otra, de igual forma está ligado con el

---

<sup>96</sup> Yenissey Rojas Ivonne, *“La proporcionalidad en las penas”* Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Sinaloa. México. pág. 85

<sup>97</sup> Becerra Suarez, Orlando El principio de proporcionalidad. Artículo sobre Derecho Constitucional y Ciencia Política. Perú. 2012. [www.Pucp.edu.pe/blog/orlandobecerra/2012/02/18/el-principio-de-proporcionalidad/](http://www.Pucp.edu.pe/blog/orlandobecerra/2012/02/18/el-principio-de-proporcionalidad/) consulta 24/4/2018

principio de culpabilidad debido a que en ningún caso se puede sustituir un principio por el otro.

Gonzalo Quintero establece que *“En el principio de proporcionalidad se predica el adecuado equilibrio entre la reacción penal y sus presupuestos, tanto en el momento de la individualización legal de la pena (proporcionalidad abstracta) como en el de su aplicación judicial (proporcionalidad concreta)”*<sup>98</sup>

De igual forma se puede establecer que la proporcionalidad de la pena debe ser un punto medio entre la forma tanto limitada como desmedida de la aplicación de las penas, buscando con ellos la proporción entre el hecho cometido y la pena impuesta.

El principio de proporcionalidad nace a raíz de la regulación de las medidas de seguridad, Santiago Puig<sup>99</sup> establece que *“Las medidas pudieran resultar un medio desproporcionadamente grave en comparación con su utilidad preventiva, la idea de la proporcionalidad no solo es necesaria para limitar las medidas, sino también para graduar las penas, por lo que ha de erigirse en principios general de todo el Derecho Penal”*

Como lo establece José Nieves Luna<sup>100</sup> *“La pena debe estar positivamente establecida en la Ley, ya sea con fines de reinserción; de prevención de bienes jurídicos o de garantizar la identidad y vigencia normativa, debe finalmente estar basada en la exigencia de proporcionalidad respecto del delito cometido. Esa proporcionalidad implica una racional ponderación de factores como: la gravedad de la conducta (afectación o peligro de bienes), el objeto de tutela y las consecuencias jurídicas (desvaloración del hecho). Es la búsqueda de la adecuada relación entre gravedad de*

---

<sup>98</sup>Quintero Olivares, Gonzalo, "Acto, resultado y proporcionalidad". En Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, 1982 T. XXXV, Fase. II, pp. 381.

<sup>99</sup> Mir Puig, Santiago. *“Derecho Penal, Parte General”* España, editorial Ariel, 1994. Pág. 136.

<sup>100</sup> Luna Castro, José Nieves *“La Proporcionalidad como principio limitador en la determinación e imposición de las penas”* Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, pág. 324.

*sanción, por un lado y la importancia del bien jurídico tutelado, así como las diversas formas posibles de afectación o menoscabo a ese bien jurídico, por el otro.”*

El principio de proporcionalidad de la pena es un principio que acompaña a la pena de principio a fin, ya que este debe ser considerado desde la creación del tipo penal en el Organismo Legislativo, hasta su imposición y cumplimiento por parte del Organismo Judicial; entendiéndose de otra manera, el Organismo Legislativo es el primer órgano que debe considerar la proporcionalidad al momento de legislar ya que es quien hace la valoración entre la gravedad del hecho cometido con la sanción que se impone, así como establecer los parámetros que existen entre las distintas penas, por otro lado el Organismo Judicial basado en los parámetros antes impuestos, deberá hacer el análisis del caso en concreto para así a través del principio de proporcionalidad imponer la pena más acorde al hecho cometido en el caso concreto. Tomando siempre en consideración las circunstancias del actor, los motivos del hecho, la gravedad del hecho y la reacción del actor luego de la comisión del hecho.

El principio de proporcionalidad necesita de otros principios para poderse desarrollar de una forma correcta y global, siendo estos el principio de idoneidad y el de necesidad.

El principio de idoneidad como lo establece Teresa Agudo<sup>101</sup> *“En primer lugar, el principio de Idoneidad requiere que el derecho penal sea apto para la tutela del bien jurídico y que la medida adoptada, tanto la pena como la medida de seguridad, sea adecuada para conseguir la finalidad que se persigue.”*

Por lo que es el medio idóneo para para promover el fin deseado, al establecer que la sanción a imponer en cada caso particular debe ser idónea para alcanzar el fin perseguido al imponer dicha pena en particular, cabe destacar que al momento de la imposición de una pena no solo se busca castigar al delincuente, sino también existen objetivos a nivel social y personal, como lo es que el delincuente comprenda la

---

<sup>101</sup>Aguado Correa, Teresa. El principio de proporcionalidad en el derecho penal. Editorial Edersa. Madrid, 1999. (p. 138)

naturaleza de sus acciones y que las mismas son prohibidas por el Estado por lo que se consideran ilícitas, por otra parte se busca que el delincuente pueda a nivel personal recapacitar sobre sus acciones e intentar corregir su actual.

Debido a que cada caso tiene particularidades únicas las medidas restrictiva de los derechos fundamentales debe ser idónea para conseguir los fines perseguidos.

Para tener una mayor comprensión del principio de proporcionalidad es indispensable comprender el principio de necesidad, ya que están intrínsecamente ligados en su funcionamiento.

*El principio de Necesidad en Derecho penal se concreta, por una parte, en el principio de exclusiva protección de bienes jurídicos y, por otra, en el principio de intervención mínima con los dos postulados que lo integran: la última ratio y carácter fragmentario del Derecho penal.*

Por lo que el principio de necesidad se puede dividir en dos grandes partes, por un lado la intervención mínima que pretende limitar los excesos en la imposición de la pena y tiende a la optimización de la protección de los derechos individuales, frente a las limitaciones que pudieran imponer en su ejercicio el organismo judicial, por lo que es importante evaluar que tan necesaria es la imposición de una pena determinada en cada caso concreto, ya que en ocasiones la pena establecida en la legislación no resuelve la carencia social de los delincuentes; por el otro lado cabe destacar que al considerarse la pena como un mal necesario, se debe delimitar que su imposición sea tomada como última alternativa para los ciudadanos y pretenda ser la última instancia cuando y sea estrictamente necesario el castigo, ya que existen alternativas menos gravosas para suplir las controversias de menor grado.

Por lo que con ello se demuestra la importancia del principio de necesidad y su estrecha relación con la proporcionalidad, ya que es consecuencia de una prevención general, que debe ser capaz de generar efectos a gran escala, de tal modo que el derecho penal ajuste la magnitud de las penas a la importancia que para la sociedad

tengan los hechos cometidos, ligado al grado en que dichos hechos hayan afectado los bienes jurídicos tutelados.

### **3.2.1. Teoría de la proporcionalidad de la pena en congruencia con el hecho cometido**

Como lo establece María Silva<sup>102</sup> *“La determinación de la pena se explica como un ámbito en el que no inciden sólo argumentos relativos al hecho delictivo realizado, vinculado a las reglas dogmáticas de imputación, sino también (y sobre todo) una argumentación asentada directamente en la teoría de los fines de la pena.”*

A lo largo de la historia se han generado diversas teorías en relación a la proporcionalidad con el hecho cometido y los autores Danilo y Sergio Madrazo citan al autor neoclásico, Hans Joachim Hirsch que establece *“la proporcionalidad es una exigencia entre el hecho y la sanción, es el punto de conexión entre uno y otro, se debe realizar la medición de la pena con la gravedad del hecho de acuerdo con la nocividad del comportamiento y la culpabilidad del autor, con el objetivo último de realizar objetivos de igualdad y de justicia en la individualización judicial de la pena.”*<sup>103</sup>

El principio de igualdad se convierte en eje rector de la proporcionalidad ya que debe ser la parte medular al evaluar la pena en relación al hecho cometido y así poder imponer una sanción justa y darle justicia a la víctima del hecho.

Por lo que Bustos Ramírez Juan<sup>104</sup> establece que *“la proporcionalidad se define como un subprincipio derivado del principio de necesidad de la pena, ya que la pena ha de ser proporcional a la gravedad de la afeción producida, a efectos de ponderación de la gravedad entran a jugar la importancia del bien jurídico, la intensidad de su afeción-*

---

<sup>102</sup>Silva Sánchez, Jesús María, 2007, *“La teoría de la determinación de la pena como sistema (dogmático): un primer esbozo.”* Revista para el Análisis del Derecho N°2

<sup>103</sup> Madrazo Mazariegos Danilo y Sergio Madrazo Mazariegos. Op. Cit. Pag 49

<sup>104</sup> Bustos Ramírez Juan y Hormazabal Malaree, Hernán, *“Nuevo sistema de Derecho Penal”* Madrid, editorial Trotta, 2004, Pág. 32

*no es lo mismo si solo hubo un riesgo o una lesión afectiva- así como aspectos subjetivos referidos a la acción, esto es, dolo o imprudencia”*

A raíz de la necesidad de eficiencia en los principios estos se entre conectan unos con otros para lograr sus objetivos, es así que el principio de proporcionalidad se deriva de la necesidad de impartir justicia justa, es decir no imponer sanciones estrictamente reguladas, sino llevar a cabo un análisis del caso en concreto y poder evaluar todos los factores que en dicho caso intervienen, es ahí donde se crea la importancia de ponderar la proporcionalidad del hecho cometido con la pena a imponer, ya que se deben tomar en cuenta factores como el tipo de bien jurídico tutelado, si se actuó con dolo o culpa, la magnitud de la afectación del bien jurídico, si es o no reincidente el actor.

Matus Politoff establece *“Esta teoría postula la proporcionalidad entre la amenaza penal a la dañosidad social del hecho (concepto vinculado a la índole del bien jurídico lesionado o amenazado) y de la pena infligida en concreto a la medida de culpabilidad del hechor.”*<sup>105</sup>

La teoría de la proporcionalidad de la pena establece que la medida de la sanción debe necesariamente depende de la importancia relativa del bien jurídico afectado, por lo que la gravedad del tipo de hecho cometido en contra del bien jurídico tutelado. Por lo que se ejemplifica (más grave es un delito consumado que una tentativa de delito; más grave es cometer el delito con intención, que cometerlo mediante imprudencia).

Por lo que existen distintos criterios para establecer como fue la afectación del bien jurídico tutelado y su medición con respecto a la pena, en los cuales se debe evaluar los bienes jurídicos tutelados atendiendo así a las escalas penales que establecen los distintitos ordenamientos jurídicos penales con respecto a la sanción de las conductas realizadas estableciéndose una escala de valores acorde a la pena que los tipos previenen.

---

<sup>105</sup>Politoff, Matus y Ramírez, Derecho Penal, Parte general. Tomo II. Tercera Edición Actualizada. Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 2003, p. 198



De la medición establecida por los diversos códigos penales, se pueden obtener ciertos criterios que ayudan al juzgador para determinar la pena a imponer dependiendo la magnitud de la acción cometida y los bienes jurídicos tutelados afectados.

A mayor sanción punitiva, mayor valor del bien jurídico.

A menor sanción punitiva, menor valor del bien jurídico.

A mayor sanción penal, las conductas son de mayor impacto social.

A menor sanción penal, las conductas son de menor impacto social.

Por lo que Matus Politoff establece *“La teoría de la proporcionalidad en relación al hecho cometido, señala que este elemento limita el ejercicio de la facultad de castigar en cuanto ordena no imponer sanción si no hay culpa y que esa sanción ha de ser adecuada a la culpabilidad por lo que la pena constituye, de este modo, una retribución que la sociedad impone por el mal causado de modo que: a mayor mal, mayor culpabilidad, y por lo tanto mayor castigo merece el culpable.”*<sup>106</sup>

Por lo que cabe destacar que la teoría de proporcionalidad se encuentra inmerso en todas las etapas del derecho penal, siendo sus inicios en el organismo legislativo y terminando en el organismo judicial al momento de dictar sentencia, así mismo tiene injerencia en las medidas de seguridad y en todas las etapas del debate abierto que se da entre el ente acusador y el acusado.

Por lo que siguiendo la misma línea, Santiago Puig establece *“La pena que establezca el legislador al delito deberá ser proporcional a la importancia social del hecho.”*<sup>107</sup>

Para Yenissey Ivonne<sup>108</sup> *“La relevancia de la teoría de la proporcionalidad es mayor en el ámbito de las medidas de seguridad, que en el de las penas. El principio de proporcionalidad implica que la previsión, la determinación, la imposición y la ejecución*

---

<sup>106</sup>*Ibid.* Pág. 65.

<sup>107</sup>Mir Puig, Santiago, *Op. Cit.* Pag 99

<sup>108</sup> Yenissey Ivonne *Op. Cit.* Pág. 89

*de la medida se lleven a cabo en función de la peligrosidad criminal del individuo. Además este principio de proporcionalidad exige que un medio sea, en el caso concreto, idóneo y necesario para conseguir el fin deseado.”*

Alfredo Etcheberry establece que *“Cabe precisar que el principio de proporcionalidad se erige en un elemento definidor de lo que ha de ser la intervención penal, desde el momento en que trata de traducir el interés de la sociedad en imponer una medida de carácter penal, necesaria y suficiente, para la represión y prevención de los comportamientos delictivos, y por el otro, el interés del individuo en la eficacia de una garantía consistente en que no sufrirá un castigo que exceda el límite del mal causado, en otros términos, la minimización de la violencia en el ejercicio del ius puniendi”*<sup>109</sup>

Por lo que se puede establecer que la teoría de la proporcionalidad en relación al hecho cometido opera como límite a la delimitación de los derechos fundamentales, como consecuencia de la aplicación del estado de derecho, por lo cual se encuentra en la jerarquía constitucional, lo anterior en virtud de la suma importancia que tienen los derechos que no pueden ser limitados más allá de lo imprescindible para la protección de los intereses públicos.

Orlando Becerra hace la distinción que *“Por un lado es entendido en un sentido amplio y, por otro, en un sentido estricto. En el sentido amplio, cuando se trata de evaluar si una intervención en un derecho fundamental o en un interés jurídico es una medida adecuada, necesaria y equilibrada con el orden de cosas; debiendo cada supuesto ser evaluado independiente, concatenada y armónicamente, bajo lo que se ha denominado el triple juicio de proporcionalidad y que comprende: (i) un juicio de adecuación o idoneidad de la medida, (ii) un juicio de necesidad o indispensabilidad de la medida y (iii) un juicio de ponderación o proporcionalidad en sentido estricto de los principios confrontados. En el sentido estricto, por el contrario, se trata de un juicio valorativo que*

---

<sup>109</sup>Etcheberry, Alfredo, “Vinculando la proporcionalidad con la función de prevención general de la pena” 1997, Derecho penal, Parte general. Tomo I. Tercera Edición Actualizada. Santiago: Editorial jurídica de Chile, p. 35.

*se limita al ámbito de la ponderación de los principios encontrados y que juegan en sentido contrario como se explicará detalladamente más adelante.”<sup>110</sup>*

En tal virtud la teoría de la proporcionalidad con el hecho cometido pretende dar una protección general al no admitir penas o medidas de seguridad ya sea exageradas o en su caso mínimas con relación al delito, por lo que no solo la pena debe ser congruente con el delito cometido sin sacarla de su contexto y dicha proporcionalidad debe tener su última intervención al momento de analizar la importancia social y el grado de daño causado con el hecho delictivo cometido.

José Luna Castro establece que *“la pena debe estar positivamente establecida en la ley, ya sea con fines de reinserción; de prevención de bienes jurídicos o de garantizar la identidad i vigencia normativa, debe finalmente estar basada en la exigencia de proporcionalidad respecto del delito cometido. Esa proporcionalidad implica una racional ponderación de factores como: la gravedad de la conducta (afectación o peligro de bienes), el objeto de tutela y las consecuencias jurídicas (desvaloración del hecho). En la búsqueda de la adecuada relación entre gravedad de sanción, por un lado y la importancia del bien jurídico tutelado, así como las diversas formas posibles de afectación o menoscabo a este bien jurídico.”<sup>111</sup>*

### **3.3 Sanciones impuestas por la comisión de delitos por conductores bajo la influencia del alcohol.**

Landaverde Moris<sup>112</sup> establece que *“La intoxicación etílica, ebriedad o embriaguez es un estado fisiológico inducido por el consumo excesivo de alcohol. Implica una perturbación más o menos extensa del sistema nervioso superior y una fugacidad en la alteración del sensorio, pudiendo causar trastornos mentales de mayor o menor*

---

<sup>110</sup> Becerra Suarez, Orlando. Op. Cit

<sup>111</sup> Luna Castro José Nieves, *“La proporcionalidad como principio limitador en la determinación e imposición de las penas”* México, Fundación Académica Guerrerense, UNAM. Pág. 324.

<sup>112</sup> Landaverde Moris *“La responsabilidad penal del ebrio”* El salvador, 2014. <https://enfoquejuridico.org>.  
Consulta 12/3/2018

*intensidad, o incluso incapacidad de comprender y determinarse. Por ello, bajo su influencia, el sujeto puede realizar una serie de acciones de las cuales no se guarda recuerdo alguno, afectándose la conciencia y voluntad, partes esenciales de la conducta dolosa”*

Por lo que se puede establecer que el estado de ebriedad en los conductores afecta en gran medida sus capacidades mentales y físicas, por lo que se torna más propenso el hecho de tener un accidente de tránsito.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito en su boletín informativo de enero de 2018, la mayor cantidad de delitos relacionados con la seguridad del tránsito en el año 2017 han sido cometidos por conductores bajo la influencia de bebidas alcohólicas, siendo un 83% por tal motivo, versus el 52% que engloba a todos los demás delitos. Situación que se torna alarmante ya que cada vez más aumenta la cantidad de conductores que transitan bajo efectos del alcohol.<sup>113</sup>

El menoscabo de las facultades provocado por el consumo de alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente, tanto para los conductores de vehículos motorizados y los motociclistas, habitualmente ese consumo es señalado como uno de los factores más importantes que contribuyen a los accidentes de tránsito en los países con un gran número de automóviles, se ha calculado que un nivel de alcoholemia superior a 0,05 g/100ml aumenta hasta 40 veces el riesgo de sufrir un accidente en comparación con una alcoholemia de 0,00 g/100ml.<sup>114</sup>

La ingesta de bebidas alcohólicas en conductores es un factor que no solo afecta sus capacidades físicas, sino que también afectan sus capacidades mentales las que provocan que estos conduzcan con temeridad y a excesiva velocidad poniendo aún más en riesgo sus vidas y las de las demás personas.

---

<sup>113</sup> Departamento de Transito Guatemala “*Boletín Informativo Mayo*” Guatemala, Mayo 2018  
<http://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2018/06/Boletin-No.-05-2018.pdf>

<sup>114</sup> Organización Mundial de la Salud “*Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales*” Washington, 2010, pág. 8. Consulta 15/3/2018

Cabe destacar que este tipo de conducción lleva a los conductores a generar consecuencias fatales, las cuales en la mayoría de casos los llevan a incurrir en los delitos de lesiones culposas, homicidio culposo y el delito de responsabilidad de conductores provocan lesiones, homicidios

*El artículo 127 del Código Penal guatemalteco establece “Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos (2) a cinco (5) años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres (3) a ocho (8) años de prisión. Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad, o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de estas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno (1) a cinco (5) años.”<sup>115</sup>*

Por lo que el homicidio culposo se puede definir como causarle la muerte a una persona sin intención de hacerlo pero habiendo obrado con negligencia, imprudencia o impericia por no haber observado las reglas o deberes de cuidado.

En el caso que compete al artículo 127 del Código Penal se establece una clara falta de proporcionalidad del hecho con la pena, al establecer que en caso fueran varias muertes solo aumentara de una pena de prisión inicial de dos a cinco años a una pena de prisión de tres a ocho, situación que se remonta a la época de la creación de dicha norma, ya que como punto medular el autor de tal delito actuó con negligencia, imprudencia o impericia, tal como lo establece el artículo 12 del Código Penal para los delitos culposos.

---

<sup>115</sup>Organismo Legislativo “Código Penal” Op. Cit. Artículo 127

Pese a ser una acción sin la intención de causar dicho daño, el resultado cometido posee gran valor al privar de la vida a varias personas.

Por otro lado y con relación a la conducción bajo influencia del alcohol, se demuestra de nuevo una grave falta a la proporcionalidad, al establecer que si el homicidio culposo fuere cometido al manejar un vehículo en estado de ebriedad, lo que sin lugar a duda pueda afectar la personalidad y capacidades del conductor, el artículo en mención establece que será el doble de la pena.

El artículo 150 del Código Penal guatemalteco establece *“Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años.”*<sup>116</sup>

Con la reforma a dicho artículo según el Decreto 45-2016 del Congreso de la Republica se intentó que fuera proporcional sin embargo la modificación versa únicamente sobre la imposición de una multa y suspensión de la licencia de conducir, cuando las lesiones fueren causadas por conductores bajo la influencia del alcohol, medidas que no contrarrestan del todo el daño causado por quien a sabiendas de su estado alcohólico toma la decisión de conducir un vehículo.

Con relación a la responsabilidad de conductores el artículo 157 del Código Penal Guatemalteco establece que *“Será sancionado con multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres (3) meses a cinco (5) años a:*

---

<sup>116</sup>*ibid.* Artículo 150

1. Quien condujere un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes.

2. Quien condujere un vehículo motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

*Si como consecuencia de la conducta irregular contenida en el numeral 1 del presente artículo, resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, la pena a imponer será de tres (3) a cinco (5) años de prisión, incluida la cancelación definitiva de la licencia de conducir en el caso del piloto del vehículo. En el caso del propietario, persona individual o jurídica, se le cancelará la licencia de operación de transporte público por cinco (5) años; sin perjuicio de la reparación civil que con ocasión de la conducta corresponda a quien resulte víctima del hecho.”<sup>117</sup>*

Cabe destacar que con las reformas realizadas por el decreto 45-2016 del Congreso de la Republica el artículo 157 del Código Penal reforzó las sanciones establecidas, siendo así que regula la misma situación que el artículo 150 anteriormente citado, pero en este artículo las penas son más severas, ya que establece prisión de 3 a 5 años para quien cause lesiones por conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol.

Sintetizando lo establecido por el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET) La conducción de vehículos bajo la influencia de alcohol ha causado en Guatemala alrededor de 1,000 muertes en los últimos 2 años, siendo un grave factor de riesgo que incrementa día con día por la falta de medidas que pretendan limitar dicha situación.<sup>118</sup>

El Código Penal guatemalteco regula dentro del apartado de las faltas contra las buenas costumbres en el artículo 489 que “será sancionado con arresto de diez a cincuenta

---

<sup>117</sup>*Ibid.* Artículo 157

<sup>118</sup> Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito “Boletín No. 49 Diciembre” Ministerio de Gobernación, 2017.

*días: 1º. Quien en estado de ebriedad provoque escándalo o ponga en peligro o riesgo su seguridad propia o la de los demás.2º. Quien, en lugar público o abierto al público o en lugares de reunión privados, de cualquier especie, sea sorprendido en estado de alteración síquica por uso de drogas o sustancias tóxicas o estupefacientes.”<sup>119</sup>*

Los casos que regula el artículo 489 del Código Penal en sus numerales 1 y 2 son de suma importancia para prevenir accidentes de tránsito, ya que estos hechos son por lo general cometidos previo a la conducción y por ende a provocar accidentes por lo que es el momento preciso para detenerlos y así evitar futuras tragedias.

---

<sup>119</sup>*Ibid.* Artículo 489



## **CAPITULO 4**

### **PRESENTACION, ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS**

En el presente capitulo serán presentados y analizados los resultados obtenidos a lo largo de la presente investigación, así como realizar un comparativo entre las legislaciones de Guatemala, Chile, Costa Rica y México, para poder así determinar el grado de proporcionalidad que dichas legislaciones otorgan a los delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol.

#### **4.1 Presentación de Resultados**

En los capítulos que conforman la presente investigación ha quedado deducida y desarrollada la doctrina y el marco legal necesario para comprender la importancia del presente tema de investigación, “La proporcionalidad en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física en los hechos de tránsito, ocasionados por conductores bajo la influencia del alcohol”

En el primer capítulo de la presente tesis se trataron los temas de los accidentes de tránsito, así como sus elementos, fases, resultados y causas; así mismo a lo largo de dicho capitulo se trató el tema de los programas de prevención de los accidentes de tránsito y los programas de rehabilitación para aquellos conductores que bajo la influencia del alcohol hayan provocado algún accidente de tránsito.

En el segundo capítulo de la presente tesis se trataron los temas relativos a la conducción bajo los efectos del alcohol, sus consecuencias jurídicas y los procedimientos judiciales mediante los cuales se resuelven dichos delitos culposos, siendo estos el procedimiento para delitos menos graves y el procedimiento común penal.

En el tercer capítulo de la presente tesis se trataron los temas de la pena, sus características, los tipos penales, el principio de proporcionalidad, la proporcionalidad de la pena con el hecho cometido y las sanciones impuestas por la comisión de delitos por conductores bajo la influencia del alcohol.

Después de analizar con detalle y de forma separada los diversos delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol y las consecuencias y repercusiones que tal acción tiene, es importante presentar los resultados finales de la investigación realizada.

Vale la pena destacar que los resultados del presente trabajo de investigación poseen una directa confrontación con la legislación de otros países con similares características a Guatemala, así como la doctrina general guatemalteca expuesta a lo largo de los primeros tres capítulos, lo que produce en cierta forma, un aporte más acertado.

El instrumento de investigación empleado en la presente investigación fue el cuadro de cotejo, el cual tiene como objetivo comparar los delitos de homicidio culposo, lesiones culposas y responsabilidad de conductores en los países de Guatemala, Chile, México y Costa Rica, así como las sanciones impuestas a los mismos ligados con su accionar ilícito.

## **4.2. Análisis**

En el presente título se desarrolla un análisis de las legislaciones en materia de accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol de Guatemala, Chile, México y Costa Rica; sus respectivos tipos penales, sanciones, tipos de pena y las diversas particularidades que cada legislación presenta.

#### 4.2.1. Guatemala

La legislación guatemalteca en especial el Código Penal decreto 17-73 ha sufrido varias reformas con el pasar de los años, siendo una de las ultimas y más relevantes con relación al tema de la conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol se encuentra la Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial, decreto 45-2016, y tal como lo establece en su considerando segundo *“Que, debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial.”*<sup>120</sup>

Por lo que el delito de homicidio culposo luego de haber sido reformado por el decreto 45-2016 establece *“Artículo 127. Homicidio culposo. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos (2) a cinco (5) años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres (3) a ocho (8) años de prisión. Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad, o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de estas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno (1) a cinco (5) años.”*<sup>121</sup>

De la misma manera el artículo 14 del decreto 45-2016 reformó el delito de lesiones culposas y establece *“Artículo 150. Lesiones culposas. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con*

---

<sup>120</sup>Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial, *Op. Cit.* Considerando segundo.

<sup>121</sup> Código Penal guatemalteco, *Op. Cit.* Artículo 127

*prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años.”<sup>122</sup>*

Así mismo el decreto 45-2016 en su artículo 15, reformo el delito de responsabilidad de conductores y establece *“Artículo 157. Responsabilidad de conductores. Será sancionado con multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25.000.00) Quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres (3) meses a cinco (5) años a:*  
*1. Quien condujere un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes. 2. Quien condujere un vehículo motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.”<sup>123</sup>*

#### **4.2.2. Chile**

La legislación Chilena, actualmente cuenta con distintos cuerpos normativos, que buscan regular los accidentes de tránsito, en los últimos años, distintos estudios han demostrado que una de las causas de dichos accidentes de tránsito, es la ingesta de alcohol a niveles desmedidos, llevando así a causas fatales en el peor de los casos.

Renata Llorens, autora chilena establece que *“No solo es preciso que pueda “culpase” al autor de aquello que motiva la pena, sino también que la gravedad de ésta resulte proporcionada a la del hecho cometido – criterio que sirve de base a la graduación de las penalidades en nuestro derecho. El principio de culpabilidad no basta, entendido en sus justos términos para asegurar la necesaria proporcionalidad entre delito y pena.*

---

<sup>122</sup>*Ibid.* Artículo 150

<sup>123</sup>*Ibid.* Artículo 157

*Aquel principio solo exige que pueda culparse al sujeto de la lesión por la que se le castiga, lo cual requiere solo ciertas condiciones que permitan imputarle la lesión (como suya, como dolosa o imprudente, y como producto de una motivación normal) nada dice esto de la gravedad de la lesión ni, por tanto, de que deba ajustarse a ésta la cuantía de la pena.”<sup>124</sup>*

Ban Ki- moon, Secretario General de Naciones Unidas, en el año dos mil once, en el inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial señala que puede contribuir a que todos los países tengan más seguridad en el futuro...Hoy nuestros asociados de todo el mundo están iniciando planes nacionales o municipales en el marco del Decenio, celebrando deliberaciones sobre políticas y propiciando que las personas afectadas por accidentes de tránsito difundan sus experiencias de manera amplia. Ahora debemos impulsar esta campaña a toda marcha a fin de que todos conduzcan con mayor seguridad. Juntos podemos salvar millones de vidas.<sup>125</sup>

Antes del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, los delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol se encontraban regulados en la Ley de Tránsito de Chile, la cual entro en vigencia el siete de noviembre de dos mil nueve, como único cuerpo normativo rector de dichos delitos

A raíz de la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, Chile fue uno de los países que inicio la creación de políticas y legislación en pro de la iniciativa planteada por Naciones Unidas, por lo que fueron creadas dos leyes estrictamente en materia de accidentes cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol.

La Ley de Tolerancia Cero entro en vigencia en marzo de 2012 como parte de las modificaciones a la Ley de Tránsito y cuyos fines principales fueron bajar los grados de alcohol permitidos en la sangre para conducir, estableciendo el "estado de ebriedad"

---

<sup>124</sup>Renata Llorens, “Proporcionalidad de las penas en el derecho penal chileno” Chile, 2014

<sup>125</sup> Naciones Unidas. Naciones Unidas y Seguridad Vial. <http://www.un.org/es/roadsafety/>. Fecha de Consulta: 28/3/2018.

en 0,8 gramos por litro de sangre y "bajo la influencia del alcohol" en 0,3 gramos por litro de sangre así como aumentar los periodos de suspensión de la licencia de conducir, haciéndola más severa.

De la misma forma hace una especial distinción entre la suspensión, cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir y establece que:

- Suspensión de la licencia de conducir: dicha suspensión se refiere a la cancelación temporal de la licencia, de entre 3 meses hasta 5 años, dependiendo la falta o delito cometido.
- Cancelación de la licencia: la cancelación de la licencia, después de 12 años, podrá ser apelada ante los tribunales competentes para solicitar la recuperación de la licencia.
- Inhabilitación de por vida: esta medida no permite la recuperación de la licencia nunca, por lo que la persona sujeta a esta medida no podrá volver a conducir y en caso incumpla se le impondrá la sanción de reclusión.

La Ley de Tolerancia Cero reformo el artículo 110 de la Ley de tránsito al establecer *“Se prohíbe, al conductor y a los pasajeros, el consumo de bebidas alcohólicas en el interior de vehículos motorizados.*

*Se prohíbe, asimismo, la conducción de cualquier vehículo o medio de transporte, la operación de cualquier tipo de maquinaria o el desempeño de las funciones de guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito, ejecutados en estado de ebriedad, bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol, por lo en caso de ser así, será sancionado con suspensión de la licencia de conducir el que no podrá ser inferior a veinticuatro ni superior a cuarenta y ocho meses.”*<sup>126</sup>

La ley en mención reformo el artículo 183 de la Ley de tránsito al establecer *“Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria evidencial*

---

<sup>126</sup>Congreso Nacional de Chile, “Ley de Tolerancia Cero” artículo 110

*u otra prueba científica, a fin de acreditar la presencia de alcohol en el organismo y su dosificación, o el hecho de encontrarse la persona conduciendo bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o en estado de ebriedad. Con el objeto de garantizar la precisión de la prueba que se practique, ésta deberá ser realizada con instrumentos certificados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las características técnicas que defina el reglamento, distinguiendo entre aquellos que son capaces de detectar la conducción bajo la influencia del alcohol de los otros.”<sup>127</sup>*

Así mismo se dio la creación de la Ley Emilia, que se encuentra vigente desde el 16 de septiembre de 2014, es una normativa que realiza modificaciones a la Ley de Tránsito y nació a partir de una petición ciudadana, el nombre hace referencia a la menor Emilia Silva Figueroa, que a los nueve meses de edad, falleció en el auto que manejaban sus padres a causa de un impacto por un conductor que conducía con 1,9 gramos de alcohol por litro de sangre, la presente normativa establece sanciones penitenciarias más duras a quienes manejen en estado de ebriedad y provoquen un accidente. Dicha ley sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves, gravísimas o la muerte. Además, con esta reforma se establece como delito fugarse del lugar del accidente y negarse a realizar el alcohotest o la alcoholemia.<sup>128</sup>

Dicha ley es la modificación más reciente a todo lo concerniente a conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol y a los delitos que con esta acción ilícita se puedan ocasionar, así mismo es la legislación que impone mayor sanciones con relación a dicha acción dentro de la legislación chilena.

El artículo 193 de la Ley Emilia en su numeral tercero establece *“Si se causare alguna de las lesiones indicadas en el número 1º del artículo 397 del Código Penal o la muerte*

---

<sup>127</sup> Congreso Nacional de Chile “Ley de Tolerancia Cero” artículo 183

<sup>128</sup> Gobierno de Chile. Ley Emilia, las nuevas penas para conductores. Chile. 2014.

<http://www.gob.cl/2014/09/20/ley-emilia/> Fecha de Consulta: 2/6/2018

*de alguna persona, se impondrán las penas de presidio menor en su grado máximo, en el primer caso, y de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, en el segundo. En ambos casos, se aplicarán también las penas de multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, de inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal.*<sup>129</sup>

### **4.2.3 México**

México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial por accidentes de tránsito y por tal motivo realizó reformas estrictas a su legislación, el objetivo de la reforma es proteger a los ciudadanos y evitar más víctimas.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2015, hasta el 21% de las muertes causadas por el tránsito vehicular pueden atribuirse a la conducción bajo los efectos del alcohol.

En México para el Código Penal Federal, toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si estos efectos son sufridos por una causa externa son consideradas lesiones, tipificado como delito, al acto de lesionar a una persona humana. Y responsabiliza del delito de homicidio a quien priva de la vida a otro.

De tan manera, se demuestra la importancia para el Estado la salvaguarda de la vida y la salud, poniendo máxima sanción a los delitos que atenten contra ella.

Según la Secretaría de Salud mexicana, mueren al año más de 24 mil personas en accidentes de tránsito. Más 40 mil quedan con discapacidad permanente, y 750 mil personas son atendidas en hospitales por las dichas causas. La misma secretaría

---

<sup>129</sup>Congreso Nacional de Chile, “*Ley Emilia*” Artículo 193



reporta que son ellos, los accidentes de tránsito, la primera causa de muerte en niños y jóvenes de entre 5 y 35 años de edad.<sup>130</sup>

Según el Centro de Integración Juvenil, dependiente de la Secretaría de Salud, *“60 por ciento de los accidentes de tránsito están asociados con la presencia de alcohol o drogas ilícitas en los involucrados. La misma dependencia reporta que existen 26.1 millones de mexicanos que beben y conducen con patrones de riesgo, es decir que ingieren más de lo debido antes de ponerse al volante. Poniendo en peligro la vida, no sólo de ellos y sus acompañantes, sino la de las personas a su alrededor.”*<sup>131</sup>

Por todo lo anterior en el año 2015 se propuso una estricta reforma al Código Penal Federal con la finalidad de sancionar los delitos relacionados con la ingesta de alcohol como delitos no culposos por ser la ingesta de dichas sustancias una decisión del actor, dicha reforma fue tomada en cuenta hasta finales del año 2017, por lo cual se llevó a cabo la incorporación del artículo 315 Bis 1 a dicho cuerpo normativo.

*“Artículo 315 Bis 1. También se impondrá la pena del artículo 320 de este Código a quien encontrándose en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 150 miligramos por ciento, denominado segundo grado de ebriedad, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, y que por consecuencia de conducir, operar o maniobrar vehículo motorizado, prive de la vida a otro.*

*En el caso de lesiones por las causas anteriormente señaladas, aun cuando éstas pongan o no en riesgo la vida del ofendido, se impondrá la pena dispuesta en el artículo 292, del presente Código.”*<sup>132</sup>

---

<sup>130</sup>Secretaría de Salud Mexicana, Boletín mensual *“El alcohol en la vía pública”* México, 2015

<sup>131</sup> Centro de Integración Juvenil, dependencia de la Secretaría de Salud Mexicana *“Estadística anual 2015”* México, 2015

<sup>132</sup> Cámara de Diputados del Congreso de la Unión Mexicana, *“Código Penal Federal reformado”* artículo 315 Bis 1.

El artículo 320 del Código Penal Federal impone una pena de prisión de 30 a 60 años y el artículo 292 del mismo cuerpo normativo impone una pena de prisión de 5 a 10 años dependiendo la gravedad de las lesiones.

De la misma manera se reformo el artículo 171 del mismo cuerpo normativo y establece *“Se impondrán prisión uno a tres años, multa hasta de trescientos días y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador: I.- (Se deroga). II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.”*<sup>133</sup>

#### **4.2.4. Costa Rica**

Costa Rica al igual que Chile, tomaron las recomendaciones brindadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas proclama al periodo 2011- 2020; como Decenio de Acción para la Seguridad Vial estableciendo como objetivo el estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Por tal motivo llevaron a cabo la implementación del Plan estratégico Nacional en el marco del Decenio de acción para la seguridad vial *“construyendo una cultura de paz en las carreteras” “con el objetivo de generar políticas de concientización en conductores y peatones sobre la responsabilidad que poseen al transitar por las vías públicas y delimitar los factores de riesgo que tienen como consecuencia accidentes, muertes, lesiones y daños a la propiedad tanto privada como estatal.”*<sup>134</sup>

---

<sup>133</sup>*Ibid.* artículo 171

<sup>134</sup> Consejo de Seguridad Vial Costa Rica *“Plan estratégico Nacional en el marco del Decenio de acción para la seguridad vial”* Costa Rica, 2015, pág. 57

Así mismo como objetivo secundario del Plan Estratégico Nacional se basaba en formular, desarrollar e implementar acciones tendientes a producir un cambio profundo en la actitud y comportamiento de la población usuaria de la red vial en sus diferentes roles, con la finalidad de contribuir en la disminución del número de víctimas de accidentes de tránsito en Costa Rica y en los costos económicos y sociales que los mismos representan para cada uno de los actores sociales involucrados en la problemática.

Con base en la implementación del Plan Estratégico Nacional se dio la reforma a la Ley de Transito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial al igual que al Código Penal en lo respecta a los delitos relacionados con seguridad vial.

El delito de homicidio culposo regulado en el artículo 117, luego de haber sido reformado establece *“Se impondrá prisión de seis (6) meses a ocho (8) años, a quien por culpa mate a otro. En la adecuación de la pena al responsable, el tribunal deberá tomar en cuenta el grado de culpa y el número de víctimas, así como la magnitud de los daños causados. Se impondrá pena de prisión de tres (3) a quince (15) años e inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, por un período de cuatro (4) a veinte (20) años, a quien, por culpa y por medio de un vehículo, haya dado muerte a una persona, encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre.”*<sup>135</sup>

De la misma manera fue reformado el artículo 128, el cual establece *“Se impondrá prisión hasta de un (1) año, o hasta cien (100) días multa, a quien por culpa cause a otro lesiones de las definidas en los artículos 123, 124 y 125. Para la adecuación de la*

---

<sup>135</sup> Asamblea Legislativa, “Código Penal” Costa Rica, artículo 117

*pena al responsable, el tribunal deberá tener en cuenta el grado de culpa, el número de víctimas y la magnitud de los daños causados. Se impondrá pena de prisión de dos (2) a seis (6) años, a quien por culpa y por medio de un vehículo, haya causado lesiones a una persona, encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre. En los casos previstos en este párrafo, al autor del delito se le impondrá una pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos por un período de dos (2) a diez (10) años.”<sup>136</sup>*

*“Artículo 254 bis.- Conducción temeraria Se impondrá pena de prisión de uno a tres años, en los siguientes casos: ...c) A quien conduzca un vehículo automotor en las vías públicas bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con una concentración de alcohol en sangre superior a cero coma setenta y cinco gramos (0,75 g) por cada litro de sangre o con una concentración de alcohol en aire superior a cero coma treinta y ocho miligramos (0,38 mg) por litro, en ambos supuestos para cualquier tipo de conductor, o con una concentración de alcohol en sangre superior a cero coma cincuenta gramos (0,50 g) de alcohol por cada litro de sangre o con una concentración de alcohol en aire superior a cero coma veinticinco miligramos (0,25 mg) por litro...Igual pena se aplicará a quien conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos análogos, de acuerdo con las definiciones, los alcances y las características que haya establecido el Ministerio de Salud. En todas las circunstancias anteriores, además se le inhabilitará para conducir todo tipo de vehículos de dos a cuatro años.”<sup>137</sup>*

---

<sup>136</sup>*Ibid*, artículo 128

<sup>137</sup>*Ibid*. Artículo 254 Bis

Luego del estudio realizado con relación a los accidentes de tránsito en los diversos países analizados, se logró determinar que uno de los factores más influyentes es la ingesta de bebidas alcohólicas por parte de los conductores, esto aunado a los diversos factores que influyen en la conducción de un vehículo y las pocas medidas de seguridad que se toman al respecto.

Por otra parte y tomando un enfoque delimitado, se establece que la conducción de un vehículo se ve gravemente afectado por la ingesta de alcohol por parte de su conductor, y se produce un detrimento en la percepción de las fases que conlleva un accidente de tránsito, fases en las cuales es crucial la cantidad de alcohol ingerido por el conductor.

De la misma manera y con base en las diversas legislaciones estudiadas se puede observar que los delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, pese a estar tipificados como culposos, realmente se encuentran en un punto medio del elemento subjetivo del tipo penal, entre el dolo y la culpa, ya que diversos autores hacen referencia que pese al accidente ser sin intención, la ingesta de bebidas alcohólicas si es algo realizado con intención y que es de conocimiento general que tiene graves consecuencias y a pesar de saber tales consecuencias se lleva a cabo.

Cabe destacar que la conducción bajo efectos del alcohol ha aumentado con el pasar de los años, por tal motivo las cuatro legislaciones comparadas han realizado reformas a sus leyes rectoras de tales situaciones, endureciendo las penas y creando programas que lo prevengan, en base a los extremos indicados se ha elaborado el cuadro de cotejo siguiente;

		<b>GUATEMALA</b>	<b>CHILE</b>	<b>MEXICO</b>	<b>COSTA RICA</b>
<b>1.</b>	<b>DELITO</b>	HOMICIDIO CULPOSO	LESIONES GRAVÍSIMAS Y/O HOMICIDIO CULPOSO	HOMICIDIO CULPOSO	HOMICIDIO CULPOSO
	<b>LEGISLACION</b>	Código Penal	Ley Emilia	Código Penal Federal	Código Penal
	<b>ACCION TIPICA</b>	Muerte de una o más personas por conducir bajo la influencia del alcohol	Muerte a una persona, perdida de un miembro importante o deformación notable producida por conductor bajo la influencia del alcohol	Muerte a una persona producida por conductor bajo la influencia del alcohol	Muerte a una persona producida por conductor bajo la influencia del alcohol
	<b>SANCION</b>	Prisión de 4-10 años, suspensión de licencia de 1 a 5 años	Prisión de 5 años 1 día a 10 años (cárcel obligatoria de 1 año), inhabilitación perpetua de licencia, multa de 825 a 1,500 dólares y comiso del vehículo	Prisión de 30 a 60 años, suspensión definitiva de la licencia	Prisión de 3 a 15 años, inhabilitación de la licencia de 4 a 20 años
<b>2.</b>	<b>DELITO</b>	LESIONES CULPOSAS	LESIONES CULPOSAS	LESIONES CULPOSAS	LESIONES CULPOSAS
	<b>LEGISLACION</b>	Código Penal	Ley Emilia	Código Penal Federal	Código Penal
	<b>ACCION TIPICA</b>	Lesiones de cualquier índole a una o más personas por conducir bajo la influencia del alcohol	Lesiones medias por conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol	Lesiones de cualquier índole a una persona producida por conductor bajo la influencia del alcohol	Lesiones de cualquier índole a una persona por conductor bajo la influencia del alcohol
	<b>SANCION</b>	Prisión de 3 meses a 2 años, multa de 5 mil a 25 mil, suspensión de licencia de 6 meses a 2 años	Prisión de 3 años 1 día a 5 años (cárcel obligatoria de 1 año), inhabilitación perpetua de la licencia, multa de 525 a 750 dólares	Prisión de 5 a 10 años, suspensión temporal de la licencia	Prisión de 2 a 6 años, suspensión de la licencia de 2 a 10 años

### **4.3. Discusión de Resultados**

En el presente título se llevara a cabo la discusión de los diversos resultados obtenidos a los largo del presente trabajo de investigación, resultados que nos muestran la necesidad que han tenido los países comparados en reformar su legislación en materia de accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, por lo que con motivo del Decenio de acción para la seguridad vial de las Naciones Unidas se llevaron a cabo diversos avances que se desarrollaran a continuación.

#### **4.3.1 Guatemala**

Inicialmente en Guatemala la ley reguladora de todo lo concerniente con el tránsito, los conductores, vehículos y vías terrestres es la Ley de Transito Decreto 132-96, así como su respectivo reglamento, Acuerdo Gubernativo número 273-98, ambos cuerpos normativos han sufrido diversas reformas a lo largo de los años, siendo en el caso más importante, que atañe al presente trabajo de investigación, la creación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en Guatemala, Decreto 45-2016, que tiene como objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte y el endurecimiento de las sanciones a imponer.

Dichas reformas nacen a raíz del aumento de accidentes de tránsito en los últimos años, así como de la falta de proporcionalidad que existía entre el hecho cometido y la sanción que el infractor recibía por dicho hecho. Por tal motivo dicha normativa reforma también los delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, aumentando las penas de prisión, aumentando la pena de multa y el tiempo de suspensión de la licencia.

### 4.3.2 Chile

Como se puede constatar en Chile han existido diversas iniciativas de ley en los últimos años, iniciativas que van enfocadas en aumentar las sanciones y hacer más estrictas las normas referentes a la conducción de un vehículo bajo la influencia del alcohol por ejemplo la Ley Tolerancia Cero que entró en vigencia en marzo de 2012 como modificación de la Ley de Tránsito, dicha ley disminuyó los niveles de alcohol permitidos en la sangre para conducir, estableciendo el estado de ebriedad en 0,8 gramos por litro de sangre y bajo la influencia del alcohol en 0,3 gramos por litro de sangre, así mismo se modificaron las sanciones consistentes en la suspensión de la licencia, teniendo estas una mayor proporcionalidad respecto al hecho cometido, ya que toma como puntos principales la infracción y las consecuencias que del hecho se deriven, siendo estas más severas que en la ley de tránsito original que era la que regulaba dichas acciones.

El principio de proporcionalidad se ve reflejado en las modificaciones que se crearon con dicha normativa ya que con el solo hecho de conducir bajo la influencia del alcohol, sin ocasionar daños ni lesiones se suspenderá la licencia de conducir por un periodo de dos años y en el caso de ocasionar lesiones gravísimas o la muerte aun siendo la primera vez que se conduce en estado de ebriedad, la suspensión de la licencia será de por vida.

Como parte de la aplicación del principio de proporcionalidad en el año 2014 se creó la Ley Emilia, en memoria de una menor que falleció a causa de un accidente de tránsito cometido por un conductor bajo la influencia del alcohol, esta ley vino a endurecer aún más las penas en materia de accidentes de tránsito, ya que impone penas de prisión a quienes causen lesiones, homicidios, se fuguen del lugar o se nieguen a realizar la prueba de alcoholemia, dicha normativa aunada a los nuevos y estrictos controles han coadyuvado a disminuir los accidentes de tránsito en un 40%.



### 4.3.3 México

México es un país que desde el año 2003 ha creado una mejora en la proporcionalidad de las penas con respecto a los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, en dicho año se implementó el programa “Conduce sin alcohol” en el cual se introdujo el uso de los alcoholímetros por parte de las autoridades, y dicho control coadyuvo a reducir el índice de accidentes en un 30%. En el año 2015 se reformó el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, y como principales modificaciones se aumentaron las penas relacionadas con hechos de tránsito cometidos por conductores en estado de ebriedad, cumpliendo así con el principio de proporcionalidad, muestra de eso es la modificación del artículo 50 en el cual se impone una pena de arresto de entre 20 a 36 horas y 6 puntos en la licencia para toda aquella persona que se le encuentre conduciendo bajo efectos del alcohol, aun y cuando no ocasionen ningún daño ni lesión.

La legislación mexicana en cumplimiento del principio de proporcionalidad prohíbe conducir cualquier tipo de vehículo bajo la influencia del alcohol, lo anterior en cumplimiento a los programas sociales, ya aunque no se cause un accidente, conducir en ese estado pone en peligro la vida de las demás personas como la del mismo conductor.

Por lo anterior y en cumplimiento del Plan Tolerancia Cero en el año 2016 se llevó a cabo una estadística a nivel Federación, lo cual dio como resultado que pese al esfuerzo por reducir los índices de accidentes cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, esto no arrojaba los mismos resultados en los diversos Estados, ya que cada Estado posee una legislación distinta en materia de tránsito, por lo que se vieron en la necesidad de realizar una reforma a nivel general por medio del Código Penal Federal, que es de aplicación en todos los Estados Mexicanos, por lo cual al modificarse dicha normativa, las sanciones para el homicidio culposo, las lesiones culposas y la conducción en estado de ebriedad son de aplicación general y son sancionados de manera severa.

#### **4.3.4 Costa Rica**

Costa Rica es un país que en los últimos años ha implementado nuevas penas en relación con los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, siendo estas penas más proporcionales con relación al hecho que las que tenían anteriormente, como se puede observar en la Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial en donde se establece que a todo aquel conductor que se conduzca de forma temeraria, entendiéndose esto por conducir en estado de ebriedad o drogado se le suspenderá la licencia de conducir por seis meses, lo anterior siempre y cuando no se ocasionen lesiones o accidentes, así mismo aumenta al doble del tiempo la suspensión en los casos de reincidencia.

En la legislación de Costa Rica se hace una especial distinción entre los conductores novatos, los generales y los conductores profesionales, por lo agrupan las sanciones a imponer de tal manera, siendo más estrictas en los casos de los conductores novatos y los profesionales ya que se considera que son los que tienen aún más responsabilidad al momento de conducir.

Uno de los avances que realizó Costa Rica en las reformas de 2017 fue la implementación de una multa de 310 mil colones (500 dólares) a todos aquellos conductores que se nieguen a realizar la prueba de la alcoholemia, esto limita cada vez más los mecanismos utilizados por los conductores para evadir tales pruebas y coadyuva al cumplimiento de los planes destinados a reducir los accidentes de tránsito.

PAIS	DELITO	PENA	
		ANTES	ACTUALIDAD
GUATEMALA	<b>LESIONES CULPOSAS</b>	Prisión 3 meses a 2 años Multa de Q.300 a Q.3,000.00	Prisión 3 meses a 2 años, Multa Q.5,000.00 a Q.25,000.00 y suspensión de licencia de 6 meses a 2 años.
	<b>HOMICIDIO CULPOSO</b>	Prisión de 4 a 10 años	Prisión de 4 a 10 años y suspensión de Licencia de 1 a 5 años.
CHILE	<b>LESIONES CULPOSAS</b>	Prisión de 61 a 301 días Multa de \$75 a \$200	Prisión de 3 años 1 día a 5 años, inhabilitación perpetua de licencia y multa de \$525 a \$750 y comiso de vehículo.
	<b>LESIONES GRAVISIMAS Y/O HOMICIDIO</b>	Prisión de 3 a 5 años	Prisión de 5 años 1 día a 10 años, inhabilitación perpetua de licencia y multa de \$825 a \$1,500 y comiso de vehículo.
MEXICO	<b>LESIONES CULPOSAS</b>	Prisión de 2 años a 5 años	Prisión de 5 a 10 años Suspensión temporal de la licencia
	<b>HOMICIDIO CULPOSO</b>	Prisión de 4 a 12 años	Prisión 30 a 60 años Suspensión definitiva de la licencia.
COSTA RICA	<b>LESIONES CULPOSAS</b>	Prisión de 3 meses a 3 años Inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo de 1 a 3 años.	Prisión de 2 a 6 años Inhabilitación para conducir todo tipo de vehículos de todo tipo de 2 a 10 años.
	<b>HOMICIDIO CULPOSO</b>	Prisión de 1 a 10 años Inhabilitación de la licencia de 3 a 7 años	Prisión de 3 a 15 años Inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, en un periodo de 4 a 20 años.

De la discusión de resultados llevado a cabo en la presente tesis se puede determinar la necesidad de la implementación de programas de prevención de la conducción bajo la influencia del alcohol, poniendo en evidencia los graves daños que este ocasiona por si solo y aún más cuando se conduce bajo tales efectos, efectos que no solo son dañinos para quien ingiere dicha sustancia sino también para la familia y terceros que se ven involucrados de forma involuntaria en tales accidentes.

Luego del presente análisis se determina que la conducción bajo la influencia del alcohol es algo que no solo afecta a los involucrados en los accidentes, sino que tiene graves repercusiones a nivel social y estatal, ya que muchas veces se ocasionan daños estructurales y obliga a las instituciones a implementar programas, establecer puestos de control de la alcoholemia, reformar las leyes de la materia y genera saturación en los organismo que imparten justicia tanto municipales como estatales.

Como ya se ha desarrollado anteriormente y luego del aumento en los accidentes de tránsito en Guatemala, se dio la necesidad de crear el decreto 45-2016 Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, que como punto medular reforma el Código Penal en el sentido de darle proporcionalidad al hecho cometido mediante el endurecimiento de las penas, he implementar nuevas sanciones para tales hechos.

Necesidad que como se puede constatar ha sido a nivel global, por tal motivo se llevó a cabo en 2011 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial promovido por las Naciones Unidas, en vista que a nivel global ha aumentado la ingesta de alcohol, y dicha ingesta cada vez comienza a edades más tempranas, teniendo como resultados más muerte, lesiones y daños.

Con el presente trabajo de investigación y su respectivo instrumento se cumplió con el objetivo general de constatar la proporcionalidad que existe en las penas de los delitos contra la vida y la integridad física con respecto a los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol y eso se cumple gracias a los cambios realizados en las respectivas legislaciones y sus programas viales, y como

consecuencia de ello tanto Guatemala, Chile, México y Costa Rica en los últimos 5 años fortalecieron las leyes en materia de seguridad vial y por consiguiente las leyes conexas que regulan los fatídicos resultados.

En la presente investigación se contesta la pregunta planteada al establecer que existe la necesidad de fortalecer las penas a delitos cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, debido a que las actuales carecen de proporcionalidad entre la pena y el daño causado. Los diversos países analizados han hecho grandes avances en su intento por contrarrestar tales accidentes de gran impacto social, siendo que tales casos se enfocan en gran parte en los daños causados aunado a la condición del actor.

Luego de las diversas reformas realizadas por los países analizados las penas se han tornado más estrictas al determinar que el daño causado atenta contra la vida y la integridad física de las personas y sus familias, no únicamente sobre los daños materiales.

Las nuevas penas adoptadas por las distintas legislaciones analizadas nacen a raíz del aumento de la responsabilidad que se le imputa a quien conduce a sabiendas de las responsabilidades que conlleva realizar dicha acción encontrándose en estado de ebriedad.

Cabe destacar que el cumplimiento de la proporcionalidad de la pena impuesta recae en diversos factores, siendo los más importantes la tipificación que existe en el tipo penal, el juicio de valor realizado por el órgano jurisdiccional quien es quien determina el límite mínimo o máximo de la pena al momento de dictar sentencia, siempre tomando en cuenta la petición del fiscal y la valoración de los medios de prueba presentados.

Con relación a la implementación no han sido unificados todos los esfuerzos necesarios ya que las reformas han presentado sus resultados de forma lenta, debido a que pese a las reformas realizadas los distintos organismos judiciales de los países analizados se han demorado en adaptarse a la implementación de sanciones más rigurosas.

## CONCLUSIONES

1. Un accidente de tránsito es evento no premeditado en que se ocasionan muertes, lesiones o daños a la propiedad en la vía pública, dichos accidentes cuentan con etapas, momentos en los cuales son de vital importancia factores como la concentración, la percepción y la decisión; momentos en los cuales se define la magnitud del accidente y en muchas ocasiones pueden ser evitados ulteriores daños.
2. Existen muchos factores que incrementan las posibilidades de ocasionar un accidente de tránsito, factores que en su mayoría son imputables al conductor y que se pueden tomar como negligencia, imprudencia o impericia de parte de este, factores como el exceso de velocidad, fallas mecánicas, desobedecer las señales de tránsito y la ebriedad del conductor; factores que pudieron ser prevenidos si existiera un mayor grado de concientización en los conductores, así como programas sociales complementarios en la materia.
3. La sola conducción bajo los efectos del alcohol es un delito que tuvo grandes modificaciones, gracias a las reformas presentadas por la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, decreto 45-2016, el cual sanciona con multa de hasta (Q. 25,000.00) y suspensión de la licencia de hasta 5 años a todo aquel conductor que sin ocasionar daño alguno se conduzca de tal manera; la imposición de tales penas es vital para evitar un ulterior daño o la muerte, ya que es el momento idóneo para detener al conductor en su actuar ilícito.
4. La proporcionalidad es un principio rector en el Derecho Penal, principalmente de la pena, principio que nace desde el momento en que el Congreso de la Republica tipifica la acción y le otorga una pena acorde al hecho, hasta el momento en que el Organismo Judicial impone la pena dentro de los límites mínimos y máximos que el delito tipificado permite; este principio es de suma

importancia ya que es a través de él que se impone una pena justa y acorde al daño cometido en todos los aspectos que este afecta.

5. Actualmente existe falta de proporción en las penas de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol, ya que en ambos casos establece la misma pena cuando son varios los lesionados o fallecidos, por lo tanto la tipificación de dichas penas no cumple con ser necesaria y suficiente al no retribuir de manera global a los terceros afectados; ya que es necesario recalcar que la pena no solo tiene efectos castigadores sino también debe brindar una reparación digna.
6. La conducción bajo los efectos del alcohol es una acción que ha ido en aumento a través de los años, por tal motivo se ha determinado que la culpabilidad del actor debe considerarse como no culposa, más tampoco dolosa, ya que pese a no tener este la intención de ocasionar un daño, se pone en una situación de extremo riesgo pese a conocer las consecuencias fatales que dicha acción conlleva, por tal motivo todas las legislaciones estudiadas han incrementado sus penas como mínimo en un cuarenta por ciento.

## RECOMENDACIONES

1. Al Congreso de la República de Guatemala, emitir reformas que se ajusten a la realidad social tendientes a delimitar la cantidad de muertes y lesionados en los distintos artículos y cuerpos normativos reguladores de los accidentes de tránsito cometidos por conductores bajo la influencia del alcohol. Esto quiere decir que no se aplique la misma sanción a quien ha cometido el homicidio culposo de una persona como al que ha cometido el homicidio culposo de varias personas.
2. Al Congreso de la República de Guatemala, emitir un delito o falta para aquellas personas que se nieguen a realizarse la prueba de la alcoholemia cuando las autoridades de tránsito se lo soliciten, para no verse obligados a solicitar una orden judicial y dar tiempo para que baje el grado de alcohol en la sangre.
3. Al Organismo Ejecutivo a través del Departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil, a reforzar los programas de prevención en materia de alcoholemia, destinar más recursos tanto económicos como personales para concientizar a la población sobre el grave daño que la ingesta de alcohol produce, no solo en el organismo sino en la familia y en la sociedad. Lo anterior como eje principal para reducir de forma prematura los accidentes de tránsito y las fatales consecuencias
4. Al Organismo Judicial a implementar la imposición de las sanciones otorgadas por las nuevas normativas reguladoras de la seguridad vial, ya que existen innumerables casos en los cuales se han ocasionado muertes y lesiones culposas a una o más personas y los Jueces del ramo Penal imponen sanciones que no son proporcionales con los daños causados, dentro de las establecidas en cada tipo penal.



5. A los distintos Departamentos de Transito de las diversas Municipalidades para reforzar los puestos de control de alcoholemia, ya que es de conocimiento público las áreas donde más se da la ingesta de bebidas alcohólicas, esto con la finalidad de prevenir que quienes conduzcan bajo tales efectos continúen su marcha poniendo en riesgo sus vidas y las de terceras personas.

## REFERENCIAS

### A. Bibliográficas

1. Aguado Correa, Teresa, *El principio de Proporcionalidad en el Derecho Penal*, Madrid, Editorial Edersa, 1999.
2. Albeño Ovando, Gladis Yolanda, *Derecho procesal penal, implantación del juicio oral al proceso penal guatemalteco*, Guatemala, Editorial Llerena, 1998.
3. Becerra Suarez, Orlando, *El principio de proporcionalidad*, Perú, Editado por la Universidad de Perú. 2012.
4. Bustos Ramírez Juan y Hormazabal Malaree, Hernán, *Nuevo sistema de Derecho Penal*, Madrid, editorial Trotta, 2004.
5. Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario enciclopédico de derecho usual*. Tomo II, Argentina, Editorial Heliasta, 2008
6. Corripio Pérez, Fernando. *Diccionario de Sinónimos*, Madrid España, Editorial Ediciones B, 1992
7. Cuello Calón, Eugenio, *La moderna Penología*, España, Editorial casa Bosch, 1958.
8. De Cupis, Adriano. *“El Daño” Teoría general de la Responsabilidad Civil*, España, Editorial Milán, 1946
9. De Mata Vela, José Francisco y Héctor Aníbal De León Velasco, *Derecho Penal guatemalteco, parte general y parte especial*, Guatemala, Editorial Magna Terra, 2012, 22ª edición
10. Diez Ripollés, José Luis y Otros. *Manual de derecho penal guatemalteco*, Guatemala, Editorial Artemis Edinter, 2001
11. *Diccionario Enciclopédico*, España, Editorial Continental, décima edición.
12. Etcheberry Orthusteguy, Luis Alfredo, *Vinculando la proporcionalidad con la función de prevención general de la pena*, Chile, Tomo I, Editorial jurídica de Chile, 1997.
13. German Hassel, Guillermo Eduardo, *Introducción y Teoría de la Ley Penal*, Argentina, Editorial TJM, 2009

14. Irureta, Víctor Antonio. *Accidentología Vial y Pericia*, Argentina, Editorial La Rocca, Cuarta Edición. 2007
15. Macías Sánchez, José María, *Investigación Criminológica de los Accidentes de Tráfico en la Ciudad de Sevilla* España, Facultad de Biológica, 2012
16. Madrazo Mazariegos Danilo y Sergio Madrazo Mazariegos *Teoría de la Pena, Utopía y Realidad*, Guatemala, Magna Terra, 2008
17. Mir Puig, Santiago. *Derecho Penal, Parte General*, España, Editorial Ariel, 1994.
18. Llorens Carrasco, Renata, *Proporcionalidad de las penas en el derecho penal chileno*, Chile, 2014
19. Luna Castro, José Nieves, *La Proporcionalidad como principio limitador en la determinación e imposición de las penas* México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2001
20. Ossorio Bernard, Manuel, *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Heliasta, 2000
21. Politoff, Matus y Ramírez, *Derecho Penal Parte general*, Tomo II. Tercera Edición Actualizada. Chile, Editorial Jurídica de Chile, 2003
22. Quintero Olivares, Gonzalo, *Acto, resultado y proporcionalidad*, España, Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, 1982 T. XXXV, Fase. II
23. Real Academia de la Lengua Española. *Diccionario de la Lengua española*, Tomo I, España, vigésima edición. 2013
24. Shaw, Margaret y Travers Kathryn. *Estrategias y mejores prácticas en prevención del delito con relación a áreas urbanas y juventud en riesgo*, Montreal, Centro de prevención de la criminalidad, 2007
25. Vargas Alvarado, Eduardo. *Medicina Legal*, México. Editorial Trillas, 2012, 4ª. Edición.

## **B. Normativas**

26. Asamblea Nacional Constituyente, *Constitución Política de la República de Guatemala* de 1985 y sus reformas.
27. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, *Código Penal*, Numero 4573.
28. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, *Ley de Transito por vías públicas terrestres y seguridad vial*, Ley numero 9078
29. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión Mexicana, "*Código Penal Federal reformado*"
30. Congreso de la República de Guatemala, *Código Penal*, Decreto Numero 17-73 y sus reformas.
31. Congreso de la República de Guatemala, *Código Procesal Penal*, Decreto Numero 51-92 y sus reformas
32. Congreso de la República de Guatemala, *Ley de Tránsito*, Decreto Número 132-96 y sus reformas.
33. Congreso de la República de Guatemala, *Ley del Régimen Penitenciario*, Decreto Numero 33-2006.
34. Congreso de La Republica de Guatemala *Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial*, Decreto Numero 45-2016.
35. Congreso Nacional de Chile, *Ley de Tolerancia Cero*, Ley Numero 20580.
36. Congreso Nacional de Chile, *Ley Emilia*, Ley Numero 20770.
37. Ministerio de Gobernación, *Reglamento de Tránsito*, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 y sus reformas.

### C. Electrónicas

38. Análisis del Derecho Peruano, Perú, 2016, <http://cursoderechoperuano.org-lesiones-culposas.html>, consulta: 18/11/2017
39. Asociación Civil Luchemos por la Vida, *Velocidad y Conducción*, Argentina. 2009. <http://www.luchemos.org.ar/> Consulta: 6/11/2017.
40. Cuneo Libarona, Cristian, *Delito Culposo en los accidentes de tránsito*, Argentina, <http://www.terragnijurista.com.ar/>, consulta 3/11/2017
41. Departamento de Transito Guatemala “*Boletín Informativo Mayo*” Guatemala, Mayo 2018 <http://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2018/06/Boletin-No.-05-2018.pdf>, consulta 8/6/2018
42. Diccionario de la Real Academia Española, <http://dle.rae.es/>, consulta 12/10/2017
43. Eroski Consumer, *Velocidad al volante. Entre más velocidad, menor seguridad*, Fundación Eroski. España. 2008. <http://revista.consumer.es.php>. consulta 22/11/2017
44. Flaxman Law Group, *Accidentes por Conducir en Estado de Ebriedad*, Estados Unidos. 2016. [http://abogado.flaxmanlaw.com/accidentes-por-conducir-en-estado-de-ebriedad\\_2.html](http://abogado.flaxmanlaw.com/accidentes-por-conducir-en-estado-de-ebriedad_2.html). Consulta: 8/11/2017.
45. *Foro de Derecho de Guatemala*, Cabanellas Gillermo, <http://www.foroderechoguatemala.org.pdf>. Fecha de consulta 4/10/2017
46. Instituto Nacional de Estadísticas, *Estadísticas continuas accidentes de tránsito*, Guatemala, 2015. <https://www.ine.gob.gt/> Consulta 18/2/2018
47. Landaverde Moris, *La responsabilidad penal del ebrio* El salvador, 2014. <https://enfoquejuridico.org>. Consulta 12/3/2018
48. Naciones Unidas, *Naciones Unidas y Seguridad Vial* <http://www.un.org/es/roadsafety/>. Fecha de Consulta: 28/3/2018.
49. North Carolina Department of Transportation, *Manejar bajo la influencia de Alcohol y/o Drogas*, Estados Unidos de América. <http://www.ncdot.gov/pdf>. Consulta: 10/11/ 2017

50. Orduz Manuel, *Nueva legislación es más benéfico con los conductores que matan sin querer*, Colombia, 2007 <http://www.eltiempo.com/documento/>  
Consulta 24/10/2017
51. Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial*. Suiza. 2009. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/pdf).  
Consulta: 6/11/2017
52. Organización Mundial de la Salud, *Glosario de términos de alcohol y drogas*. España. 1994. [http://www.who.int/substance\\_abuse/terminology/pdf](http://www.who.int/substance_abuse/terminology/pdf). Consulta: 7/10/2017.
53. Revista Electrónica del Instituto Jalisciense de Ciencias Forenses, <http://estudiosforenses.mx/>, consulta 21/11/2017.
54. Rueda Franco, Jorge Mario, *Razones para respetar los Límites de Velocidad*, <http://www.sura.com/autos/razones-limites-velocidad.aspx>, Colombia, 2013  
consulta 12/11/2017

#### **D. Otras**

55. Alonzo Hernández, Blenda Rosemary, *“Análisis del delito de trata de personas en la legislación penal vigente en Guatemala”* Guatemala, 2007, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala.
56. Centro de Integración Juvenil, dependencia de la Secretaría de Salud Mexicana *“Estadística anual 2015”* México, 2015.
57. Chavarriaga Ríos, Marcia Cristina, *“Mortalidad por accidentes de tránsito como factor determinante en la estructura poblacional”* Revista CES Salud Pública, Vol. 3, 2012.
58. Chivichon Pérez, Néstor Rodolfo, *“Análisis crítico acerca del juicio para delitos menos graves y su finalidad en el proceso penal guatemalteco”* Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2014.

59. Consejo de Seguridad Vial Costa Rica *“Plan estratégico Nacional en el marco del Decenio de acción para la seguridad vial”* Costa Rica, 2015
60. De la Riva Dardon, Luis Alfredo, *“La transacción en los delitos originados por hechos de tránsito”* Guatemala, 2007, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala.
61. Escobedo Quijvix, Julia María. *“Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito urbano”* Guatemala, 2011, Tesis de Doctorado Universidad de San Carlos de Guatemala.
62. Jiménez Pinto, Hernán, *“Análisis jurídico y doctrinario de las penas accesorias contenidas en el artículo 42 del Código Penal”* Guatemala, Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2008.
63. Organización Mundial de la Salud, *“Lesiones causadas por el tránsito”*. Informe impreso, 2016.
64. Organización Mundial de la Salud, *Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales*, Washington, 2010.
65. Orozco Barrios, Néstor Ulises. *“Reparación del delito como una posible forma de sustituir las penas o de ser computada para atenuarlas dentro del Proceso Penal guatemalteco”* Guatemala, Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2007.
66. Palacios Montenegro, Jorge Alfredo. *“Interpretación Analógica, en el Derecho Penal Guatemalteco: Análisis de un caso legal”*, Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2010
67. Rodríguez Aldana, Viviana Cleotilde, *“Análisis jurídico del artículo 49 de la ley de armas y municiones”* Guatemala, 2009, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala.
68. Sánchez Vélez, Walter Obdulio, *“Aplicación de la oralidad en el proceso penal por parte de los abogados defensores y representantes del ministerio público, en los nuevos juzgados de primera instancia penal de turno”* Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2007.

69. Secretaria de Salud Mexicana, Boletín mensual "*El alcohol en la vía pública*" México, 2015.
70. Silva Sánchez, Jesús María, "*La teoría de la determinación de la pena como sistema (dogmático): un primer esbozo.*" Revista para el Análisis del Derecho N°2, 2009
71. Yenissey Rojas Ivonne, "*La proporcionalidad en las penas*" Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Sinaloa. México, 2014.



