

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS

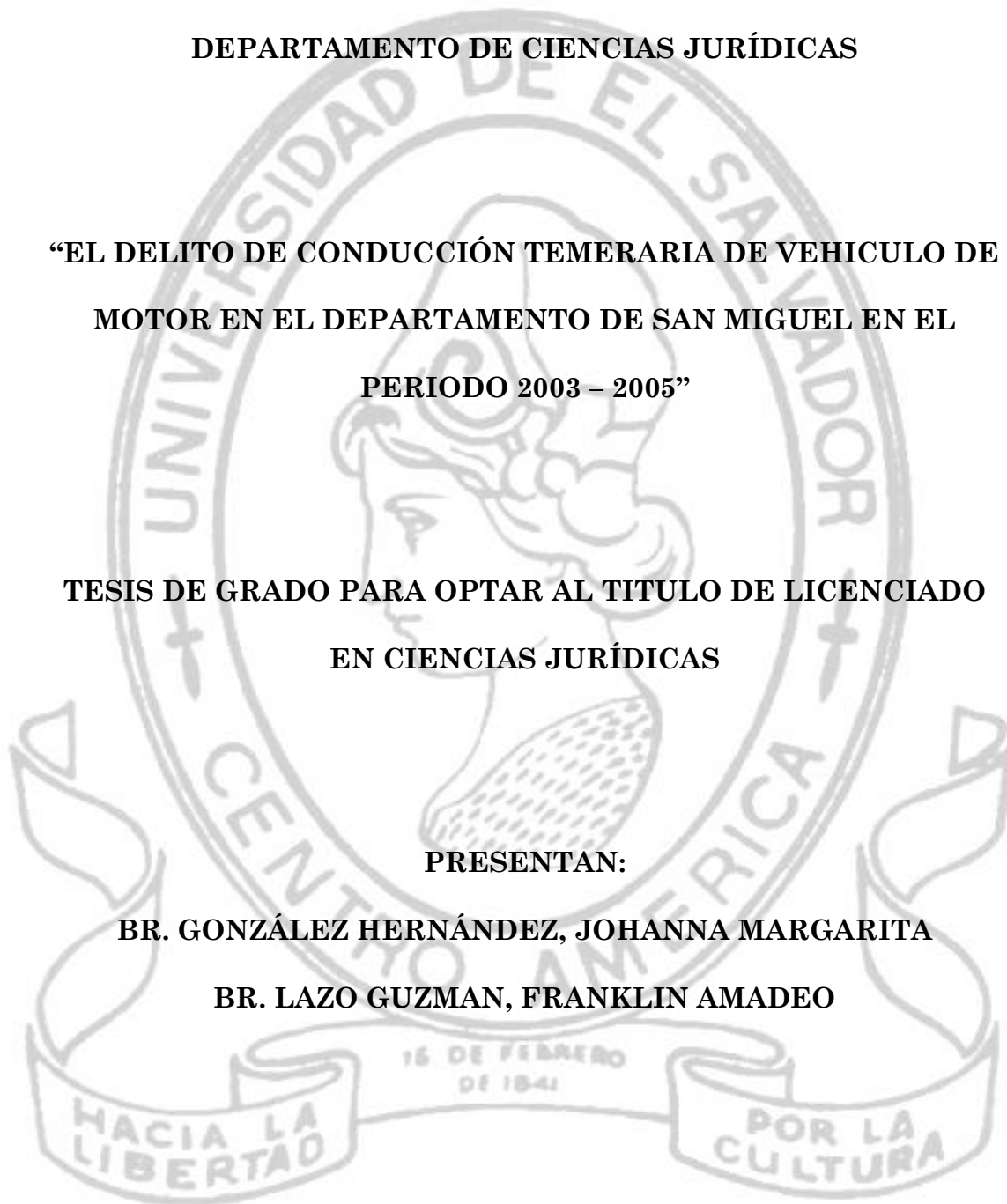
**“EL DELITO DE CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHICULO DE
MOTOR EN EL DEPARTAMENTO DE SAN MIGUEL EN EL
PERIODO 2003 – 2005”**

**TESIS DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE LICENCIADO
EN CIENCIAS JURÍDICAS**

PRESENTAN:

BR. GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, JOHANNA MARGARITA

BR. LAZO GUZMAN, FRANKLIN AMADEO



CIUDAD UNIVERSITARIA DE ORIENTE, NOVIEMBRE DE 2005.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

AUTORIDADES:

DRA. MARIA ISABEL RODRÍGUEZ

RECTORA

LICDA. ALICIA MARGARITA RIVAS DE RECINOS

SECRETARIA GENERAL

ING. JOAQUIN ORLANDO MACHUCA

VICERRECTOR ACADEMICO

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL

ING. JUAN FRANCISCO MÁRMOL CANJURA
DECANO INTERINO

LICDA. LOURDES ELIZABETH PRUDENCIO COREAS
SECRETARIA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS

DR. OVIDIO BONILLA FLORES
JEFE DE DEPARTAMENTO

LIC. JOSÉ FLORENCIO CASTELLON
COORDINADOR GENERAL DE SEMINARIO

LIC. CARLOS SOLÓRZANO TREJO GÓMEZ
DIRECTOR DE CONTENIDO

LIC. CARLOS ARMANDO SARAVIA
DIRECTOR DE METODOLOGÍA

EVALUADOR DE LA INVESTIGACIÓN

LIC. CARLOS SOLÓRZANO TREJO GÓMEZ

AGRADECIMIENTOS

❖ **A DIOS PADRE CELESTIAL Y A LA VIRGEN MARIA,**

por ser la luz de mi vida y proveerme de la fuerza y voluntad para avanzar cada día en el camino de la existencia.

❖ **A MIS PADRES,** quienes me han otorgado su amor incondicional,

sacrificándose durante toda mi vida para brindarme todo lo primordial y enseñarme a ser una persona de bien.

❖ **A MI HERMANA,** quien ha llenado mi vida de cariño y alegría, por

estar a mi lado y brindarme su apoyo.

- ❖ **A FRANKLIN LAZO**, mi compañero y amigo incondicional, por creer en mí, por formar parte de mi vida y estar siempre a mi lado brindándome su confianza, apoyo y cariño.

- ❖ **A MIS AMIGOS**, especialmente a Luisa G. por su cariño, compañía y tantas cosas bonitas que no pueden redundar en nada más que mi felicidad y realización personal.

- ❖ **A NUESTRO DIRECTOR DE CONTENIDO**, por haber contribuido en mi formación profesional compartiendo sus conocimientos, por su dedicación y abnegada labor como docente.

JOHANNA GONZÁLEZ

AGRADECIMIENTOS

- * **A DIOS TODOPODEROSO**, fuente divina de gracia y misericordia, por haberme dado la sabiduría y discernimiento en todos los momentos de mi vida.

- * **A MI PADRE (Q.D.D.G)**, a quien recordare toda mi vida, por haber sido un padre ejemplar, que siempre lucho por su familia y contribuyó con mi formación.

- * **A MI MADRE**, porque toda su vida se ha sacrificado por el bienestar de sus hijos y aun en la distancia me ha dado todo su amor y apoyo para culminar mi carrera.

- * **A MIS ABUELOS**: por el amor y cariño que me brindaron, por la crianza que me dieron, y por educarme para ser una persona de bien corrigiendo mis errores y mis faltas.

- * **A MIS HERMANOS**, con quienes he compartido gran parte de mi vida, por haberme brindado su apoyo.

* **A JOHANNA GONZÁLEZ**, por ser una persona muy especial con quien compartimos momentos de alegría y tristeza, por ser mi apoyo en situaciones difíciles, y ser alguien muy importante en mi vida.

* **A NUESTRO DIRECTOR DE CONTENIDO:** Lic. Carlos Solórzano Trejo, por su dedicación y esfuerzo, ayudando a mi formación profesional.

FRANKLIN LAZO

DEDICATORIA

A Jhonny George Sorta Velásquez (Q.D.D.G), quien más que un compañero fue nuestro amigo, con quien compartimos alegrías y tristezas hasta el último día de su vida, porque nos brindó su amistad incondicional y si Dios no lo hubiese llamado estaría con nosotros culminando ésta carrera, pero sabemos que desde el cielo nos acompaña, viviendo siempre en nuestros corazones.

ÍNDICE

Introducción.....	1
-------------------	---

Capítulo I

Planteamiento del Problema

1. 1 Situación Problemática.....	6
1.1.1. Enunciado del problema.....	10
1.2 Justificación.....	11
1.3 Objetivos.....	13
1.3.1 Objetivos Generales.....	13
1.3.2 Objetivos Específicos.....	13
1.4 Alcances de la investigación.....	14
1.4.1 Alcance Doctrinario.....	14
1.4.2 Alcance Normativo.....	15
1.4.3 Alcance Temporal.....	16
1.4.4 Alcance Espacial.....	16
1.5 Limitantes.....	17
1.5.1 Documental.....	17
1.5.2 De Campo.....	17

Capítulo II

Marco Teórico Metodológico

2.1 Base Histórica	
2.1.1 Antecedentes de los vehículos de motor y su regulación en Europa y Estados Unidos.....	19
2.1.1.1 Prehistoria.....	19
2.1.1.2 Edad Antigua.....	21
2.1.1.2.1 Antigua Mesopotamia.....	21
2.1.1.2.2 Cultura Hebrea.....	22
2.1.1.2.3 Cultura Egipcia.....	23
2.1.1.2.4 Grecia.....	24
2.1.1.2.5 Roma.....	24
2.1.1.3 Edad Media.....	25
2.1.1.4 Edad Moderna.....	26
2.1.1.5 Edad Contemporánea.....	33
2.1.1.5.1 Gran Bretaña.....	34
2.1.1.5.2 Alemania.....	34
2.1.1.5.3 Escocia.....	37
2.1.1.5.4 Francia.....	38
2.1.1.5.5 España.....	38
2.1.1.5.6 Estados Unidos de América.....	39
2.1.2 Evolución de los medios de transporte terrestre y su regulación en Latinoamérica.....	41

2.1.2.1 Prehistoria.....	41
2.1.2.2 Época precolombina.....	42
2.1.2.3 Época de la Conquista.....	43
2.1.2.4 Época de la Colonia.....	44
2.1.2.5 Época Post – Independencista.....	47
2.1.3 Evolución de los medios de transporte terrestre y su regulación en El Salvador.....	49
2.1.3.1 Época precolombina.....	49
2.1.3.2 Época de la colonia.....	50
2.1.3.3 Época post- independencista.....	50
2.1.4 Origen de la regulación de la conducción de vehículos de motor en El Salvador.....	53
2.2 Base Teórica.....	57
2.2.1 Conducción Temeraria.....	57
2.2.1.1 Definición.....	57
2.2.1.2 Caracteres propios del injusto.....	59
2.2.1.3 Naturaleza jurídica.....	60
2.2.1.4 Estructura del tipo.....	61
2.2.1.4.1 Tipo Objetivo.....	61
2.2.1.4.1.1 Elementos Descriptivos.....	62
A. Elementos Esenciales.....	62

a. Conducta típica.....	62
b. Sujetos.....	65
c. Resultado.....	66
d. Nexo causal.....	68
e. Bien Jurídico.....	73
B. Elementos accidentales.....	75
a. Medios.....	75
b. Lugar de la acción.....	79
c. Objeto de la acción.....	81
d. Momento de la acción.....	81
2.2.1.4.1.2 Elementos Normativos.....	81
a. Temeridad.....	84
b. Normas de seguridad vial.....	84
c. Peligro.....	85
2.2.1.4.2 Tipo Subjetivo.....	85
2.2.1.4.2.1 Dolo.....	86
2.2.1.4.2.1.1 Elemento cognoscitivo.....	87
2.2.1.4.2.1.2 Elemento volitivo.....	88
2.2.1.4.2.1.3 Clasificación del dolo.....	90
2.2.1.4.2.1.4 Relación entre dolo de lesión y dolo de peligro.....	94
2.2.1.4.2.2 Culpa.....	95

2.2.1.4.2.3 Elementos subjetivos distintos del dolo.....	97
2.2.1.5 Clasificación del tipo.....	97
2.2.1.5.1 <i>Según su estructura</i>	97
2.2.1.5.2 <i>Según el contenido</i>	99
2.2.1.5.3 <i>Según el sujeto activo</i>	103
2.2.1.5.4 <i>Según el bien jurídico tutelado</i>	105
2.2.1.5.5 <i>Según la relación psicológica entre el autor y el resultado</i> ..	106
2.2.1.6 Error de tipo.....	107
2.2.1.6.1 Error invencible.	108
2.2.1.6.2 Error vencible.	108
2.2.1.7 Antijuridicidad.....	109
2.2.1.7.1 Antijuridicidad Formal.....	110
2.2.1.7.2 Antijuridicidad Material.....	110
2.2.1.7.3 Causas de Justificación.....	111
2.2.1.8 Culpabilidad.....	113
2.2.1.8.1 Imputabilidad o capacidad de culpabilidad.....	114
2.2.1.8.2 Conciencia de la antijuridicidad del hecho cometido.....	115
2.2.1.8.3 Exigibilidad de un comportamiento distinto.....	116
<i>a. Miedo insuperable</i>	116
<i>b. Estado de necesidad disculpante</i>	117
2.2.1.9 Error de prohibición.....	118

2.2.1.9.1 Error de prohibición indirecto.....	119
2.2.1.9.2 Error de prohibición directo.....	119
2.2.1.10 Concurso de personas.....	120
2.2.1.10.1 Autoría	120
2.2.1.10.2 Participación.....	121
2.2.1.11 Concurso de delitos.....	122
2.2.1.12 Determinación de competencia en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.....	126
2.2.1.13 Ingestión de bebidas alcohólicas y drogas que limitan la capacidad de conducir.....	127
2.2.1.13.1 Clasificación de bebidas alcohólicas y drogas que limitan la capacidad de conducir.....	128
A. Bebidas alcohólicas.....	128
B. Drogas	129
2.2.1.13.2 Influencia del alcohol y drogas en la conducción de un vehículo de motor.....	132
2.2.1.13.2.1 Contenido de alcohol en las bebidas embriagantes.....	135
2.2.1.13.2.2 Etapas de absorción del alcohol.....	136
2.2.1.13.2.3 Pruebas de Alcoholemia.....	139
2.2.1.13.2.4 Garantías procesales de la prueba de alcoholemia.....	141
2.2.1.13.2.5 Fundamentos constitucionales de la	

prueba de alcoholemia.....	142
2.2.1.14 Base legal del delito de conducción temeraria	
de vehiculo de motor.....	144
2.2.1.14.1 Fundamento Constitucional.....	144
2.2.1.14.2 Fundamento internacional.....	145
2.2.1.14.3 Fundamento legal.....	148
2.2.1.15 Jurisprudencia.....	151
2.2.1.15.1 Jurisprudencia internacional.....	151
2.2.1.15.2 Jurisprudencia Nacional.....	157
2.2.1.16 Derecho Comparado.....	164
2.3 Base Conceptual.....	174

Capitulo III

Metodología de la investigación

3.1 Hipótesis.....	179
3.1.1 Operacionalización del sistema de hipótesis.....	179
3.2 Método de la Investigación.....	185
3.3 Naturaleza de la Investigación.....	185
3.4 Universo Muestra.....	187
3.5 Técnica de investigación.....	190
3.5.1 Técnica de investigación documental.....	191

3.5.2 Técnica de investigación de campo.....	192
--	-----

CAPITULO IV

Análisis e interpretación de resultados

4.1 Presentación y descripción de resultados.....	196
4.1.1 Resultados de la Entrevista no estructurada.....	196
4.1.2 Resultados de entrevista semi estructurada.....	199
4.1.3 Resultados de la encuesta.....	219
4.2 Análisis de resultados.....	234
4.2.1 Solución del problema de investigación.....	234
4.2.2 Demostración y verificación de hipótesis.....	237
4.2.3 Logro de objetivos.....	241

Capitulo V

Conclusiones, Recomendaciones y Propuestas

5.1 Conclusiones.....	244
5.1.1 Conclusiones Generales.....	244
5.1.2 Conclusiones Específicas.....	246
5.2 Recomendaciones.....	248
5.3 Propuesta.....	252
Bibliografía.....	255

Anexos..... 259

Introducción

El delito de conducción temeraria de vehículo de motor se introdujo al Código Penal Salvadoreño mediante una reforma legislativa, que entró en vigencia en julio de dos mil cuatro, como respuesta al fenómeno concreto de los llamados “conductores temerarios”, en virtud que la regulación de ésta conducta a través del Derecho Administrativo resultaba insatisfactoria.

La investigación sobre éste delito, surge por las muchas discusiones que se han generado en torno a su interpretación y aplicación, conteniendo una estructuración minuciosa, a través de un enfoque jurídico social.

Consta de cinco capítulos que se dividen de la siguiente forma: el capítulo I denominado “Planteamiento del Problema”, contiene la situación problemática, en donde se establece porque es necesario realizar ésta investigación, el enunciado del problema enumerando las interrogantes que existen acerca del tema en estudio, de igual forma se justifica la factibilidad de su desarrollo, en virtud de ser un tema que afecta a la realidad de El Salvador y la disciplina científica del Derecho Penal, se

establecen los alcances que el equipo de trabajo propone lograr y las limitaciones que la obstaculizan.

El capítulo II que se titula “Marco Teórico Metodológico”, se divide en base histórica y base teórica; la primera toma como punto de referencia la época prehistórica hasta llegar a la edad contemporánea, estableciendo la evolución de los medios de transporte terrestre y su regulación en Europa, Estados Unidos, Latinoamérica y especialmente en El Salvador. Por otra parte, en la base teórica se estudia el delito de conducción temeraria de vehículo de motor de una forma especial, determinando su definición, naturaleza jurídica, estructura, clasificación, fundamentos nacionales e internacionales, análisis de jurisprudencia nacional e internacional, y su comparación con delitos similares regulados en otras legislaciones.

En el capítulo III se elaboran una serie de hipótesis que se comprueban en el desarrollo de la investigación, identificando la naturaleza de la misma y población que se toma en cuenta para realizar la investigación de campo.

En el análisis e interpretación de resultados, correspondiente al capítulo IV, se presenta la información obtenida mediante cuadros y gráficos para efectos de una mayor comprensión.

Finalmente, el capítulo V contiene las conclusiones y recomendaciones que surgieron de la investigación, después de conocer la legislación, diferentes teorías doctrinales y opiniones de conocedores del tema, asimismo una propuesta de reforma del artículo 147-E del Código Penal, para mejorar la aplicación de dicho precepto jurídico y contribuir a la construcción de un Estado Democrático de Derecho.

PARTE I
DISEÑO DE
INVESTIGACIÓN

CAPITULO I
PLANTEAMIENTO
DEL PROBLEMA

Capítulo I

Planteamiento del Problema

1. 1 Situación Problemática

Todos los individuos, por su naturaleza, tienden a interrelacionarse desarrollando diferentes conductas, algunas de las cuales en determinado momento pueden originar consecuencias graves en perjuicio de la sociedad, y particularmente en la persona humana, dichas conductas por las consecuencias que conllevan se vuelven relevantes para el Estado, quien es el responsable de garantizar la protección de la persona humana y en consecuencia de sus bienes jurídicos, y debe regularlas dentro de la normativa penal. Para el caso, conducir un vehículo de motor es una conducta socialmente adecuada, pero en los últimos años se ha convertido en una de las principales causas de accidentes, teniendo como consecuencias daños materiales, lesiones en las personas e incluso hasta la muerte; no obstante estar regulado éste comportamiento en el Derecho Administrativo, ha sido necesario tipificarlo como delito, a partir del mes de Julio del año dos mil cuatro creándose, bajo el epígrafe de “conducción temeraria de vehículo de motor” el Art. 147 – E del Código Penal, que dice: *“El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o*

la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.

Para los efectos del inciso anterior, se considerará conducción temeraria: manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

Esta sanción se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido, cuando se realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada.”

En relación a éste delito se han generado muchas interrogantes derivadas de su aplicación, porque en El Salvador no se han determinado los parámetros para establecer la interpretación que debe hacerse a ésta norma penal, así como también la validez de ciertos medios de prueba que sirven para sustentar la realización del tipo. De ésta situación surge la necesidad de estudiar estos aspectos, con el fin de proporcionar algunos elementos que ayuden a establecer el verdadero sentido y alcance de la norma antes citada.

En primer lugar, existen varias posturas acerca de la interpretación que debe hacerse a la norma penal, que dan lugar a vulnerar algunos principios como el de legalidad, seguridad jurídica, supremacía constitucional y exclusiva protección de bienes jurídicos, sin tomar en cuenta lo que establece la Constitución de la República. Otro aspecto que es importante mencionar es la dificultad que existe al momento de establecer que acciones serán consideradas conducción temeraria, debido que la norma penal regula que conductas deben considerarse como tal, surgiendo la problemática de determinar si la enumeración que hace el legislador es taxativa o solamente ejemplificante.

La tercera dificultad surge del concepto “manejar en estado de ebriedad” como forma de conducción temeraria, porque el artículo únicamente menciona como requisito, además de poner en peligro la vida o la integridad física de las personas, que tal situación limite la capacidad de conducir, lo que ha dado lugar a diversas confusiones en el instante de precisar si toda persona que conduce bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas son conductores temerarios.

Asimismo, es importante establecer que el legislador sanciona determinadas conductas que sobrepasan los límites del riesgo permitido

en un sector determinado de actividades peligrosas, en atención al riesgo de producir una lesión a la vida o integridad de una colectividad indeterminada de personas, clasificándose estos delitos como de peligro abstracto o concreto, según sea la cercanía que existe a la posible lesión del bien jurídico protegido, de lo que surge la siguiente problemática, al partir que la conducción temeraria es un delito de peligro, pero existen opiniones encontradas al determinar que se trata de un delito de peligro concreto o abstracto, por lo que es necesario precisar su clasificación.

También es tema de discusión los medios probatorios utilizados para evidenciar la realización de la conducta tipificada, específicamente en el caso del alcotest y la prueba de alcoholemia, que los juzgadores invalidan, argumentando que se violentan Principios Constitucionales, como el de inocencia y el de defensa, además de considerarse como autoincriminación si el conductor acepta someterse a dichos procedimientos. Asimismo, es válido cuestionar la eficacia científica de dichos medios probatorios, al no ser realizados por personas idóneas.

Es importante para darles respuesta a todas estas interrogantes surgidas de la aplicación de la norma penal en estudio, que se establezcan parámetros homogéneos sobre su interpretación, valorando aspectos

culturales, sociales y sobre todo jurídicos; para determinar el sentido y alcance de la norma que regula la conducción temeraria.

1.1.1. Enunciado del problema

¿Cuál es la eficacia jurídica de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor en el departamento de San Miguel?

¿La regulación jurídico penal de la conducción temeraria es conforme al principio de legalidad?

¿Existen alternativas jurídicas para la regulación de la conducción temeraria?

¿Qué incidencia ha tenido la criminalización de la conducción temeraria en la sociedad?

¿Cuáles son los elementos que estructuran el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

1.2 Justificación

A partir del ocho de Agosto del año dos mil cuatro, el Código Penal Salvadoreño en el Art. 147-E regula el delito de conducción temeraria, que para efectos legales se define como: “manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.”

En virtud de lo anterior, el estudio de éste es relevante porque comprende una forma novedosa de protección de bienes jurídicos; siendo necesario realizar un análisis exhaustivo de todos sus elementos, porque no existen muchas investigaciones en el país que ayuden a establecer el alcance y contenido de ésta norma penal, así como qué comportamientos deben considerarse conducción temeraria, cuál es el procedimiento a seguir en cada caso, y las consecuencias que pueda originar la aplicación de la norma tanto para la sociedad y para el Estado mismo.

El análisis del delito de conducción temeraria de vehiculo de motor es necesario para determinar cuales son las conductas que deben considerarse típicas, identificar los elementos objetivos y subjetivos que lo

configuran, precisar la eficacia de los medios utilizados para comprobar la existencia de la conducta típica, y diferenciar en que caso una conducta debe ser sancionada en el área administrativa o si trasciende a la esfera penal, establecer el logro de resultados para cuales fue creada dicha regulación jurídica y de no obtenerse proponer alternativas de aplicación.

La investigación se realizará utilizando el método analítico, mediante una amplia exploración de documentos, entrevistas a sujetos conocedores del tema en estudio, análisis de datos, comparación de resultados y visitas a las instituciones consideradas fuentes de información.

Finalmente, con el estudio del delito de conducción temeraria se pretende beneficiar a la sociedad en general y particularmente a todas aquellas personas que participan en la aplicación de justicia en el país, y a la comunidad estudiantil; haciendo un aporte objetivo que contribuya a mejorar la aplicación del Derecho Penal, respeto de los Derechos Humanos y creación del Estado Constitucional Democrático de Derecho*.

* Es aquel en el que existen los tres poderes del Estado, interdependientes y coordinados, que representan la soberanía popular y se rigen bajo el imperio de las normas constitucionales, teniendo como finalidad suprema garantizar la libertad de los individuos.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivos Generales

- ◆ Establecer cual es la eficacia jurídica de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

- ◆ Evidenciar cuales son los problemas que pueden suscitarse para comprobar la existencia del delito de conducción temeraria.

1.3.2 Objetivos Específicos

- ◆ Analizar el tipo de conducción temeraria identificando cada uno de los elementos objetivos y subjetivos que lo conforman.

- ◆ Distinguir las conductas que pueden adecuarse al delito de conducción temeraria y cuales deben ser solucionadas por la vía administrativa.

- ◆ Identificar los medios que pueden ser utilizados para probar la existencia del delito de conducción temeraria y su legalidad.

- ◆ Determinar la incidencia social que ha tenido la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor en el departamento de San Miguel.

1.4 Alcances de la investigación

1.4.1 Alcance Doctrinario

El delito de conducción temeraria que se regula en El Salvador, según el Art. 147 - E del Código Penal debe entenderse que abarca las siguientes conductas: manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

En relación al estudio de ésta conducta se utilizarán, como datos referenciales, doctrinas originadas de legislaciones de países como España y Perú; igualmente se recurrirá a la consulta de artículos realizados por estudiosos del Derecho.

Finalmente, la estructura y desarrollo del tipo penal que disciplina la conducción temeraria se hará desde el punto de vista de las Escuelas Finalista y Funcionalista Moderada, porque en la actualidad son las que

adoptan los principios seguidos por la legislación jurídico penal y en consecuencia son las aplicadas por los Jueces en los diferentes Tribunales del país.

1.4.2 Alcance Normativo

Para el desarrollo de la investigación será necesario la atención de diferentes normativas que conforman el ordenamiento jurídico, primeramente se estudiarán diversos principios de la Constitución de la República, como el de legalidad, de defensa, de libertad, seguridad jurídica, supremacía constitucional y exclusiva protección de bienes jurídicos, contenidos en los Arts. 1, 2, 8, 11, 12, 15, 86, 172 y 246 de la misma.

El análisis se realizará partiendo del Derecho Internacional, estudiando la Convención de Ginebra, Convención de Circulación Vial de 1968, los artículos 379, 380, 381, 382 y 383 del Código Penal Español y artículo 156 del Código Penal de Chile, con el objeto de compararlos con nuestra legislación.

Asimismo, el estudio estará circunscrito principalmente en el artículo 147-E del Código Penal, siendo la disposición que regula la conducción

temeraria y además se aplicarán otros artículos relacionados con el mismo.

Por último, será precisa la observación de artículos contenidos en el Reglamento General de Tránsito, donde se establecen los conceptos básicos necesarios para el estudio y comprensión de la conducción temeraria, estos artículos son: 4, 170, 171, 172 y 255.

1.4.3 Alcance Temporal

El estudio del delito de conducción temeraria comprenderá desde los años dos mil tres, dos mil cuatro y dos mil cinco debido que es necesario hacer una investigación que abarque sus antecedentes históricos, regulación actual y proyectos alternos, para determinar cuales fueron las razones que motivaron el surgimiento de dicho comportamiento.

1.4.4 Alcance Espacial

La investigación sobre la aplicación del delito de conducción temeraria se realizará en el departamento de San Miguel, tomando como parámetros los archivos de la Policía Nacional Civil, que demuestran que la Zona Oriental se ubica en segundo lugar a nivel nacional de casos registrados como conducción temeraria. Por tanto en la Zona Oriental el

departamento de San Miguel es el que posee mayor afluencia de tráfico vehicular, por ello es factible realizar la investigación en éste departamento.

1.5 Limitantes

1.5.1 Documental

La conducción temeraria es novedosa dentro de las diversas conductas tipificadas como delitos en el Código Penal de El Salvador, en consecuencia no existe abundante bibliografía al respecto, por lo que se buscará apoyo en documentos que hagan referencia a la regulación de conductas similares en otros países.

1.5.2 De Campo

Debido a la innovación de la regulación del delito de conducción temeraria el estudio de éste no ha sido prolífero y aún no ha sido concretizado, por lo que resulta difícil tener acceso a las instituciones donde se hace el análisis del mismo, siendo necesario buscar los medios para obtener la información utilizada por los aplicadores de Justicia y demás personas vinculadas directamente al proceso penal.

CAPITULO II
MARCO TEÓRICO
METODOLÓGICO

Capítulo II

Marco Teórico Metodológico

2.1 Base Histórica

2.1.1 Antecedentes de los vehículos de motor y su regulación en Europa y Estados Unidos

Desde los inicios de la creación el ser humano ha tenido la visión de idear medios que le hagan más fácil su supervivencia, ya sea para desplazarse, comer, conquistar nuevos mundos o por mera curiosidad; viéndose en la necesidad de utilizar medios de transporte, los cuales han evolucionado a través del tiempo contribuyendo a que el hombre pueda desplazarse con mayor facilidad, pero conjuntamente con estos beneficios han surgido los problemas que se generan a través del uso inadecuado de los medios de transporte, convirtiéndose en un peligro para el mismo hombre.

2.1.1.1 Prehistoria

Para ordenar el proceso evolutivo del hombre durante tantos miles de años, se han establecido períodos o etapas dentro de la prehistoria, en base a las costumbres y conocimientos existentes de cada momento.

La división tradicional de la prehistoria, describe las etapas sucesivas del Paleolítico o Edad de la Piedra Tallada, Neolítico o Edad de la Piedra Pulimentada y la Edad de los Metales -cobre, bronce y hierro.

Periodo Lítico

El Lítico o Edad de la Piedra se extiende desde la primera aparición del hombre hasta alrededor del año 4.000 a.C., corresponde a la época en que el hombre hizo casi todas sus herramientas y armas de piedra. Este período se divide en dos: el Paleolítico y el Neolítico. El Neolítico, o Edad de la Piedra Nueva, corresponde al período en que se utilizaba la piedra pulimentada, que terminó alrededor del 4.000 a.C. en el Cercano Oriente.

El hombre logró aumentar en forma decisiva su dominio sobre la naturaleza, al aprender a pulir y perforar la piedra, se inventó la rueda iniciándose el desarrollo de todo tipo de transportes terrestres, su creación fue motivada por la observación de un tronco cilíndrico que facilitaba considerablemente el transporte de cuerpos pesados, siendo la primera rueda un rodillo.

Los primeros vehículos que existieron fueron trineos de madera y para movilizarlos de un lugar a otro utilizaban troncos a modo de rodillos, eran

utilizados por tribus de todo el mundo para transportar cargas pesadas, pues era la única forma de hacerlo. En éste periodo se logró avanzar en su elaboración llegándolos a construir finalmente de una sola pieza, al unir los troncos con maderas transversales y atar todo el conjunto con tiras de cuero.

2.1.1.2 Edad Antigua

2.1.1.2.1 Antigua Mesopotamia

La Antigua Mesopotamia fue sede de las culturas históricas primeramente conocidas, se caracterizó por su arte y otras invenciones de gran relevancia, entre las que se destaca la creación de la rueda, que se considera fue entre el año 3500 a.C. y el 3000 a.C.; en su forma más simple la rueda era un disco sólido de madera, fijado a un eje redondo mediante espigas de madera, luego se eliminaron secciones del disco para reducir el peso, y los radios empezaron a emplearse en torno al año 2000 antes de Cristo.

Se cree que los vehículos de ruedas aparecieron después de la invención del torno de alfarero, y posteriormente surgió el carro que no tardó en sustituir al trineo como medio de transporte.

2.1.1.2.2 Cultura Hebrea

En el primer libro de la Biblia se relata la creación del ser humano y por consiguiente el surgimiento de la cultura Hebrea, la cual se multiplicó notablemente, por lo que Yavé los disperso sobre la superficie de la tierra y ejemplo de ello es lo que se menciona en Génesis, capítulo doce, versículo uno: “Yavé dijo a Abram: Deja tu país, a los de tu raza y a la familia de tu padre, y anda a la tierra que yo te mostraré”¹; así debían trasladarse a otras regiones, surgiendo la necesidad de utilizar algún medio que facilitara su desplazamiento, y de ésta forma recurrieron a las bestias de carga, como el burro y el camello, para transportar sus alimentos y sus pertenencias, pero no todos podían permitirse el lujo de tener bestias de carga por lo que aunque la familia tuviera un asno en los viajes que hacían algunos se tenían que ir a pie. La utilización del asno como medio de transporte se describe en Génesis, en el capítulo veintidós, versículo tres: “Se levantó Abram de madrugada, ensilló su burro...”² y, en el capítulo veinticuatro, versículo diez: “Luego el servidor tomó diez de los camellos de su patrón cargados con lo mejor que tenía Abram”³, éste desarrollo se llevó a cabo entre los años mil seiscientos a mil quinientos antes de Cristo.

¹ **La Biblia Latinoamericana** (1989), Editorial Verbo Divino, Madrid, España, Pág. 63

² Ibid. Pág. 76

³ Ibid. Pág. 78

2.1.1.2.3 Cultura Egipcia

Alrededor del año mil doscientos cincuenta antes de Cristo, dentro de la cultura egipcia, se puede establecer con claridad la existencia de varios medios de transporte como el burro y el camello, al igual que en la Cultura Hebrea, los cuales eran destinados específicamente para cargar mercancías; de la misma forma existían los carros de dos ruedas tirados por caballos utilizados para cacerías y actividades militares, los caballos se reservaban generalmente para la guerra, pues costaba mucho alimentarlos, en comparación de los camellos y los asnos y no podían llevar tanta carga, éstos constituyeron el medio de transporte más importante que se puede destacar en ésta cultura, conformaba parte importante del ejercito del Faraón de Egipto, así se puede observar en Éxodo, capítulo catorce, versículo cinco y siguientes, en los cuales se narra la salida del pueblo de Israel de Egipto, y la persecución con caballos y carros por parte del faraón y de todo el ejercito egipcio, para impedir su partida, posteriormente el pueblo de Israel atraviesa el mar rojo, el cual Yavé hizo que se abriera para que pasaran los israelitas y cuando los egipcios intentaron pasar Yavé hizo que se atascaran sus carros y después cerro el mar y los egipcios murieron ahogados⁴.

⁴ Ibid. Pág. 126 y ss.

2.1.1.2.4 Grecia

La civilización griega es una de las más importantes en la historia de la humanidad. Los griegos, al igual que los egipcios, utilizaban para desplazarse carros tirados por caballos, aunque para sus batallas sus guerreros utilizaban solamente los caballos. Esto se puede ejemplificar, según la mitología, relatando que los griegos vencieron en la guerra contra los Troyanos, gracias a un ingenioso truco: construyeron un gran caballo de madera y lo dejaron en las afueras de la ciudad. La curiosidad de los troyanos hizo que el caballo fuera arrastrado al interior de Troya, pensando que el ejército griego se había retirado. Pero lo que no sabían era que dentro del caballo estaban escondidos los soldados griegos, quienes saltaron desde el interior atacando a todos los troyanos y destruyendo totalmente la ciudad de Troya.

2.1.1.2.5 Roma

Se cree que ésta región fue poblada alrededor del año 2000 al 1.500 a.C. por pueblos nómadas que se fueron asentando con el paso de los siglos. Las aldeas levantadas en las siete colinas –Capitolio, Quirinal, Viminal, Esquilino, Celio, Aventino y Palatino– al sur del río Tíber, se unieron, talvez en el siglo VIII, creando Roma.

Al igual que en Egipto y Grecia sus medios de transporte eran atrasados, utilizaban carros tirados por caballos, lo que produjo el deterioro de sus vías, a tal grado que el primer emperador Augusto instituyó una prohibición para que estos circularan, consistiendo en que los vehículos no transitaran en las calles apretadas, excepto en la noche⁵. Esta fue la primera restricción que se hizo acerca de la circulación de los carros, por lo que puede decirse que es el antecedente más remoto de la regulación del tránsito viario.

2.1.1.3 Edad Media

El período de la historia europea que transcurrió desde la desintegración del Imperio Romano de Occidente hasta el siglo XV, cuando se produjo la caída de Constantinopla, se conoce como Edad Media.

En éste periodo los carruajes se dejaron de usar, sobre todo debido al ruinoso estado en que se encontraban las viejas calzadas, que fueron heredadas de los romanos. Los viajantes se desplazaban a caballo, en mulas o transportados en literas*. Las mercancías se transportaban en

⁵ <http://www.monografias.com/trabajos/transporte.shtml>

* Vehículo sin ruedas y con dos varas laterales, que es llevado por hombres o caballerías.

grandes alforjas* que colgaban a ambos lados de fuertes animales de carga. El uso de los carruajes fue resucitando, primero por la nobleza y más tarde por la burguesía acomodada. Uno de los primeros vehículos que aparece en la edad media fue la whirlicote, una especie de litera sobre ruedas tirada por caballos.

Otro aspecto importante que resaltó en la Edad Media fue la caballería, que estaba conformada por hombres de carácter moral y religioso, llamados caballeros, éstos al ser nombrados como tales recibían una armadura y se movilizaban siempre en su caballo.

2.1.1.4 Edad Moderna

No existe con precisión una fecha exacta que pueda demostrar cuando terminó la edad media y comenzó la edad moderna, sin embargo concurren acontecimientos trascendentales que marcaron la transición entre ambas épocas, dichos acontecimientos fueron la invasión de los turcos a Constantinopla, lo que llevó a su caída en el año de 1453, el descubrimiento de América el 12 de octubre de 1492, el discurso filosófico

* Pieza de tela, abierta por el centro y cerrada por sus extremos, los cuales forman dos bolsas en las que se transportan cosas.

de Descartes, y finalmente la Revolución Francesa, que inició en el año 1789. La edad moderna comprende desde el siglo XV hasta mediados del siglo XIX.

Desde los inicios de la humanidad el hombre ha deseado recorrer el mundo, pero necesitaba de algún medio de transporte para hacerlo, por lo que utilizaba para transportarse a los animales. El período de la especulación moderna acerca de éstas expectativas empezó alrededor del siglo XIII cuando Roger Bacon, un monje franciscano inglés, que vivió en aquel tiempo de ignorancia en cuestiones mecánicas, escribió, en uno de sus tratados: *"Llegaremos a poder construir máquinas con las cuales podremos impulsar grandes barcos con mayor velocidad que toda una guarnición de remeros, y con las cuales sólo se necesitará un piloto que gobierne el barco; impulsaremos carruajes con velocidades increíbles, sin la ayuda de ningún animal y construiremos máquinas que, por medio de alas, nos permitirán volar en el aire, como los pájaros"*⁶.

Todo lo indicado en esta notabilísima profecía hecha en un tiempo en que ninguno de los medios necesarios para su cumplimiento se conocían ni había señales de que se cumpliera, ha llegado a ser una realidad, y sería

⁶ http://www.sapinsman.com/old_trains/

interesante conocer los fundamentos en que el filósofo basó sus predicciones.

Bacon no hizo indicación práctica alguna acerca de cómo esperaba que aquellas cosas sucedieran; pero, en 1680, sir Isaac Newton sugirió la idea de un vehículo automóvil, que consistía en un generador esférico de vapor, bajo el cual iba un hornillo, y todo ello montado en un carruaje con cuatro ruedas, un largo tubo horizontal y ligeramente cónico salía del generador en dirección contraria al avance del vehículo. El vapor producido en el generador, por la acción del fuego del hornillo, salía por el tubo cónico a gran velocidad, con lo cual reaccionaba contra el aire, haciendo que el vehículo marchase hacia adelante. La válvula que permitía la salida del vapor por el tubo, se hallaba bajo la acción del cochero, mediante la palanca. No existen datos que demuestren si Newton llegó a construir tal máquina; pero la idea, aunque imperfecta es practicable.

La invención de la máquina de vapor, hacia el fin del siglo XVII, revivió las especulaciones sobre las posibilidades de volar y de dar propulsión a vehículos, proponiéndose muchas sugerencias acerca de la resolución de estos problemas. Un inglés, llamado Francisco Moore, inventó un vehículo automóvil, en 1769, y estuvo tan seguro de su buen

éxito, que él y muchos de sus amigos vendieron sus caballos. Un año después se construyó un carro de vapor de tres ruedas que llegó a transportar viajeros, fue inventado por el francés Nicolás Cugnot⁷, quien pretendió hacer funcionar éste vehículo colocando la caldera frente a la rueda delantera para que ésta pudiera tener la tracción necesaria.

En su primera carrera llevó cuatro personas, a la velocidad de 3,62 kilómetros por hora. Cugnot fue comisionado inmediatamente por el Gobierno francés para construir una máquina más perfeccionada y más potente, que pudiera arrastrar cañones. Esta segunda máquina se conserva todavía y es la más interesante y venerable en la historia de la locomoción a vapor. En Inglaterra, Guillermo Murdock, uno de los ayudantes de James Watt, inventó una pequeña locomotora a vapor para carreteras, en 1774, de la cual se dijo que marchó a la velocidad de 10 a 13 kilómetros por hora. Sin embargo, la mejora decisiva fue la máquina de vapor de James Watt, quien en 1782 hizo patentar una máquina de vapor de doble efecto. Otro inglés, Richard Trevithick, después se hizo famoso por construir la primera locomotora que marchó sobre carriles e inició en 1801 la construcción de varios carruajes a vapor logrando terminar el

⁷ L. Sprague De Camp; **Grandes Inventos y Grandes Inventores**, pág. 263

primero en 1802, el cual desarrollaba hasta trece kilómetros por hora y llegó a recorrer diez kilómetros sin descomponerse.

En los Estados Unidos de América, fue Oliver Evans quien, en 1804, construyó un vehículo llamado «Orukutor Amphibolis», con el cual se viajaba por tierra y por agua. Todas estas tentativas fueron ensayos más o menos afortunados; pero en 1829, W. H. James construyó un coche-automóvil, que marchó a la velocidad de 2.5 kilómetros por hora, llevando pasajeros. En 1822, sir Golsdsworthy Gurney comenzó a construir carruajes a vapor, con éxito notable, la caldera que iba fija a la parte trasera de la máquina fue construida de tubos, es decir, que utilizó una idea que más adelante ha tenido gran desarrollo. Sin embargo, el que obtuvo mejor éxito entre los primeros constructores de carruajes a vapor fue Gualterio Hancock, de Stratford (Londres).

Hancock invento una ingeniosa caldera que podía resistir altas presiones, y que era muy sólida y manejable. En 1834, desde agosto hasta noviembre, Hancock hizo funcionar sus dos carruajes a vapor, llamados «La Era» y "La Autopsy», entre Londres y Paddington, llegando a trasladar, en conjunto, cerca de 4.000 pasajeros y marchando a la velocidad de 32 kilómetros por hora. Alejandro Gordon, en un escrito de

1832, describía calderas para locomotoras que transitaban por carreteras, que funcionaban a presiones tan elevadas como 200 libras por pulgada cuadrada, y máquinas que daban una potencia de 30 caballos de vapor, construidas para este servicio. También hace referencia de condensadores toscos, para condensar el vapor que había sido utilizado en la máquina de las locomotoras para carreteras, de tal modo, que pudiese volver a la caldera, anticipando así el tipo más avanzado de las máquinas de tiempos posteriores. El coque* fue el combustible casi exclusivamente empleado.

El problema de la locomoción por vehículos automóviles parecía hallarse en camino de ser definitivamente resuelto cuando los inventores y promotores de estas máquinas encontraron la oposición que casi siempre aparece cuando surgen nuevas y radicales mejoras, los dueños de los caminos y los que utilizaban estos, tales como: cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuerte oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que éstos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías; otros, que estropeaban las carreteras, haciendo grandes surcos, porque pesaban más de tres toneladas y corrían sobre enormes llantas de hierro. Los interesados en los servicios de diligencias y semejantes se oponían, porque si los nuevos

* Materia carbonosa sólida y de color gris, resultante de la destilación del carbón.

vehículos tenían éxito, sus negocios se arruinarían. Uno de los ingenieros encargados de hacer funcionar estos nuevos coches a vapor, escribía: *"Estamos rodeados de gente perjudicada: agricultores, propietarios de diligencias, cocheros y mayorales, mozos de cuadra y otros, directa o indirectamente relacionados con ellos, y todos éstos, ayudados por las viejas damas de Cheltenham, le aseguro a usted que ofrecen una formidable oposición a toda innovación "* ⁸.

Aunque los promotores de coches a vapor probaron que éstos suponían una mejora económica para el público, que la tierra empleada para sostener un caballo podría sostener ocho personas, y que había dos millones de caballos en el Reino Unido, se aprobaron muchas leyes restringiendo el uso de los vehículos movidos por vapor, además los trabajadores que dependían del transporte con caballos para su subsistencia, fomentaron peajes más elevados para los vehículos de vapor, ésta circunstancia tenía justificación, ya que dichos vehículos eran pesados y desgastaban más las carreteras que los coches de caballos.

⁸ http://www.sapinsman.com/old_trains/

Algunos de los promotores de los nuevos vehículos se desanimaron, y otros dedicaron su atención al desarrollo de los ferrocarriles a vapor. Sin embargo, el interés por los carruajes a vapor, como medio de transportar pasajeros por las carreteras, nunca murió por completo, y resurgió en años posteriores. Pero, en general la aplicación del vapor a locomotoras para carreteras fue confinada a máquinas de alta tracción y otros aparatos similares. El éxito notable del ferrocarril y el rápido desarrollo posterior de las vías férreas influyó mucho, para contener el desarrollo de los carruajes a vapor por carretera.

No se puede asegurar, que si estas dificultades no hubieran existido, los carruajes a vapor hubiesen tenido un éxito completo, porque tenían demasiada maquinaria y eran muy débiles para las carreteras de aquella época.

2.1.1.5 Edad Contemporánea

La Edad Contemporánea surge al finalizar la Revolución Industrial, en la segunda mitad del siglo XIX, donde sobresalen acontecimientos históricos importantes como la Primera y Segunda Guerra Mundial y la Declaración Universal de Derechos Humanos, ésta etapa abarca hasta la actualidad.

2.1.1.5.1 Gran Bretaña

La llegada del ferrocarril, a principios del silo XIX⁹, significó un importante golpe para los fabricantes de vehículos de vapor. En 1865 surge una legislación restrictiva llamada Locomotive Act¹⁰, que exigía que delante del vehículo caminase un hombre con una bandera roja, y supuso la prohibición final a los vehículos de vapor de transporte por carretera en Gran Bretaña, y durante 30 años impidió prácticamente cualquier intento de desarrollar vehículos autopropulsados para el transporte por carretera, esto hizo que el desarrollo del motor de combustión interna tuviera lugar en otros países como Francia, Alemania y Estados Unidos.

2.1.1.5.2 Alemania

En 1866 el alemán Gottlieb Daimler construyó el primer automóvil propulsado por un motor de combustión interna, su prototipo era un gigante de casi dos toneladas de peso que fue presentado en la Exposición de París de 1867 por su patrón, el industrial alemán Nicholas Otto, éste vehículo fue la base de la nueva industria.

⁹ L. Sprague de Camp; Op.Cit, pág. 51

¹⁰ L. Sprague de Camp; Op. Cit, pág. 264

Tras años de trabajo, el mismo Daimler ideó una variante de apenas 41 kg. que sería el precursor de todos los motores posteriores a explosión. Sobre esta planta motriz el ingeniero mecánico Karl Benz diseñó el primer vehículo utilizable impulsado por un motor de combustión interna; era un pequeño triciclo que empezó a funcionar a principios de 1885 y fue patentado el 26 de enero de 1886¹¹.

El tres de Marzo de 1885, el constructor alemán de motores y automóviles, Gottlieb Wilhelm Daimler registra la patente de una "máquina motriz a gas o bien a petróleo". Esta patente se aplica al primer motor previsto exclusivamente para su montaje en un vehículo, patentando igualmente, en Agosto del mismo año, el llamado "vehículo de montura", por lo que a finales de 1885 Paul Daimier, hijo del constructor Gottlieb W. Daimler, realiza en Stuttgart el primer viaje público con el llamado "vehículo montura", que por su forma está considerado el antecesor de las posteriores motocicletas.

Producto de lo anterior, en Agosto de 1888, Berta Benz, la esposa del empresario y constructor de automóviles Karl Benz, emprende el primer viaje de larga distancia en la historia del automóvil, en un vehículo Benz

¹¹ Enciclopedia Hispánica, Pág. 229

de tres ruedas, poniendo de manifiesto la aptitud del vehículo para su uso cotidiano, convirtiéndose ésta espectacular acción en campaña de publicidad para los vehículos de su mando, surtiendo el efecto deseado.

En 1897 y luego de años de esfuerzos, Robert Bosch consiguió desarrollar un magneto de encendido de aplicación práctica y casi simultáneamente comenzó a funcionar el motor de autoencendido de Rudolf Diesel, que no requería de un sistema eléctrico de ignición. El combustible para los motores comunes no era problema, porque otro alemán, el profesor de química, Eilhard Mitscherlich había descubierto la bencina en 1833, con lo cual ya estaba disponible el hidrocarburo líquido que pasó a llamarse nafta por derivación de un vocablo ruso: naphta.

Con todas estas innovaciones incrementó el uso del vehículo de motor, siendo necesario adoptar medidas para su regulación, por lo que en 1901 la ciudad Alemana, Prusia ratificó el primer reglamento policial para la regulación del tráfico en toda el país, el cual serviría de ejemplo para reglamentos parecidos en otros países.

Ese mismo año, la empresa Benz montó el motor en la parte delantera de un camión, éste principio convence y se aplica también en la fabricación

de los vehículos de turismo, en estos vehículos, la tracción se efectuaba a través de las ruedas traseras. Un año después, en Hannover, Alemania; entra en servicio el primer vehículo de bomberos motorizado, los vehículos disponen de tracción a vapor y electricidad, el servicio de bomberos no se decide por el motor de gasolina.

En 1909, por primera vez en la historia, un vehículo alcanza una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora. El artífice de la hazaña es Víctor Hémerly, pilotando un vehículo Benz en el circuito de Brooklands.

2.1.1.5.3 Escocia

Con los primeros años del siglo XIX se agudizó la competencia entre las nacientes fábricas y también la preocupación por mejorar los diferentes sistemas del automóvil, como frenos, amortiguadores, carburación, transmisión y arranques. La rueda inflable había sido inventada en 1875 por el escocés Robert W. Thompson, pero ya la había mejorado un veterinario compatriota suyo, John Boyd Dunlop, quien en 1888 patentó un neumático que pasa a utilizarse en automóviles y bicicletas.

2.1.1.5.4 Francia

Era una época prolífica para el automóvil. A finales del siglo XIX, específicamente en el año 1898, un joven francés llamado Louis Renault armó su primer auto en un taller instalado en la casa de sus padres, fundando posteriormente una de las empresas más prestigiosas y antiguas de la industria del automóvil.

En 1902 el francés Lehwess intenta por primera vez dar la vuelta al mundo en automóvil con un modelo Panhard Passe-Partout, partiendo de París, llega a Nischni Nowgorod, donde el vehículo tiene una avería irreparable.

2.1.1.5.5 España

La producción de automóviles deportivos aumento en los primeros años del siglo XX, pues en aquel entonces gozaban de gran aceptación para realizar carreras de larga distancia, originando en 1906, en Barcelona, el Reial Automòbil Club de Catalunya, con la intención de contribuir al desarrollo del automovilismo, defender los intereses del conductor, promover el turismo automovilístico y fomentar el deporte, convirtiéndose en la primera agrupación de automovilistas.

2.1.1.5.6 Estados Unidos de América

En 1892, el norteamericano Henry Ford armó su primera máquina rodante con motor a nafta y en 1908 lanzó el Ford T, pero su nombre acapararía la fama sólo cuando a partir de 1913 disminuyó significativamente los costos al instalar en su fábrica de Highland Park la primera cadena de montaje, denominada así porque consistía en una cadena metálica que se enganchaba en el chasis. Ford vendió quince millones de unidades de su Ford T entre 1908y 1928 y su marca sólo sería batida en 1972 por otro popular automóvil, el Escarabajo de Volkswagen.

En 1898 William E. Mezger instala en Detroit la primera tienda de automóviles, llevándose a cabo, por primera vez, una venta no realizada directamente entre fabricante y comprador, y fue en 1899, con la producción del Oldsmobile, Ransom Eli Olds introduce la motorización masiva en Estados Unidos¹².

A inicios del siglo XX, cerca de la ciudad estadounidense de Beaumont (Texas), se localiza un gran yacimiento de petróleo, por lo que el precio del barril desciende por debajo de los cinco centavos. Este acontecimiento contribuye considerablemente a la divulgación del motor de gasolina, dado

¹² Ibid; Pág. 274

que el vapor ni la electricidad eran tan asequibles y a un precio tan competitivo. La empresa norteamericana Packird registra una patente para la disposición en H del cambio de marchas, la cual se impone como estándar en todos los automóviles a nivel mundial.

En las décadas de 1920 y 1930 se sucedieron toda una serie de innovaciones técnicas y elementos auxiliares que configuraron con el tiempo la estructura definitiva de los automóviles, tal es el caso del freno hidráulico, utilizado por primera vez en el modelo Estadounidense Chrysler¹³.

Junto a Renault y Ford, sin embargo, habría que nombrar también a otros pioneros que forjaron la historia del automóvil. Por ejemplo, el aristócrata y corredor de carreras Charles Stuart Rolís, Ettore Bugatti, Ferdinand Porsche, Armand Peugeot, André Citroën, Ferruccio Lamborghini, Enzo Ferrari. Con ellos y quienes los siguieron fue construyéndose la era del auto moderno, ése que todavía hoy, más o menos aerodinámico, vemos recorriendo por la calle.

¹³ Ibid; Pág. 229

2.1.2 Evolución de los medios de transporte terrestre y su regulación en Latinoamérica

2.1.2.1 Prehistoria

Existen muchas dudas acerca de cuando y cómo se pobló el continente americano, debido que no existen datos que sean irrefutables que permitan determinar una cronología exacta al respecto.

En 1926, se produjo el primer hallazgo de piezas de sílex* y restos de bisonte fósil¹⁴ en América, lo que válida la teoría de su poblamiento desde la época prehistórica. Con los hallazgos arqueológicos surgió la necesidad de ordenar cronológicamente los distintos periodos de la prehistoria americana, dividiéndola en dos: la de los depredadores y la de los productores de alimento, que vendría a corresponderse, a grandes rasgos, con el Paleolítico y el Neolítico europeos.

* Roca sedimentaria compacta, compuesta de cuarzo y calcedonia, cuya elevada dureza la hizo ser un material muy utilizado por el hombre primitivo para la fabricación de sus armas y utensilios.

¹⁴ **Enciclopedia Estudiantil Tutor**, Tomo II, Pág. 212

Los depredadores eran cazadores nómadas y su utillaje estaba basado especialmente en la piedra tallada, sin embargo éstos no descubrieron la rueda.

2.1.2.2 Época precolombina

En ésta época existieron diversos pueblos y culturas indígenas, sobresaliendo, por sus avances, tres de ellos: incas, mayas y aztecas. Los primeros se establecieron en Perú, los segundos se originaron en Guatemala y se trasladaron a México, y los últimos se desarrollaron también en México.

Los indígenas tuvieron un comercio activo y muy importante para su desarrollo económico, los comerciantes contrataban a varios hombres cargadores para transportar sus mercaderías, a éstos les llamaban tlamemes, quienes conducían las cargas en sus espaldas utilizando cacaxtles* y las llevaban por caminos empedrados. También utilizaron como medio de transporte la canoa o cayuco, que transitaban en los ríos, lagos y esteros.

* Consistía en una armazón, sostenida por una faja que se ponía en la frente del cargador.

Los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías, bien a pie o a lomo de llamas, logrando llegar a su destino a través de puentes de cuerdas entre las montañas¹⁵.

De igual forma, los Mayas lograron construir una red de caminos a los que llamaban sacbe, no obstante no lograron un alto desarrollo en el transporte a causa del desconocimiento de los usos de la rueda y de los animales de carga y tiro¹⁶.

2.1.2.3 Época de la Conquista

Con el descubrimiento de la brújula, la pólvora y la imprenta, a los países Europeos se les facilitó el emprendimiento de viajes en busca de tierras desconocidas, en consecuencia el 10 de Agosto de 1492 salieron del Puerto de Palos, España; las carabelas Niña, Pinta y Santa Maria dirigidas por Cristóbal Colón, en una expedición que el 12 de Octubre del mismo año llegó a la isla de Guanahaní, descubriendo de ésta forma el continente Americano.

¹⁵ <http://www.monografias.com/trabajos/transporte.shtml>

¹⁶ Saúl Campos y Mary de Ramos; **Estudios Sociales, séptimo grado**, Colección Samaria, Pág. 50

Después del descubrimiento de América y pasado algún tiempo, se dio lugar a la conquista y para ello era necesario que los españoles se desplazaran de un lugar a otro con rapidez, para lo cual utilizaron el caballo, que fue traído desde España, esto constituyó una innovación en el transporte por ser un animal desconocido por los indígenas.

2.1.2.4 Época de la Colonia

La etapa colonial son los años en que los españoles dominaron y gobernaron a las tribus americanas, con el fin de civilizarlos e introducirlos al cristianismo. En los primeros años de ésta época se mejoró el transporte y las vías de comunicación, con la introducción de caballos, mulas, asnos y la rueda; se dejó de utilizar a los tlamemes y el transporte de mercaderías se realizaba por medio de carretas y recuas* de mulas, esto trajo como consecuencia, que las vías de comunicación se fueran mejorando; las veredas se hicieron caminos más anchos para el paso de las carretas y las recuas de mulas, se construyeron puentes de mampostería• sustituyendo los puentes de hamacas que ya existían.

* Conjunto de animales de carga, que sirven para trabajar en el campo.

• Obra de albañilería a base de piedras pequeñas unidas con una mezcla de cal, arena y agua.

Se puede asegurar con certeza, que en Latinoamérica, durante años, estos fueron los únicos medios de transporte, como consecuencia de una cédula dictada en la segunda mitad del siglo XVI, por el entonces Rey de España, Felipe II; en ella se prohibía el uso de los coches en América, ésta medida fue destinada a contener el lujo desmedido de los funcionarios y se utilizó como pretexto, el salvaguardar la posible falta de caballos y mulas tan necesarios en la época.

El movimiento de mercaderías y de personas se realizaba en carretas tiradas por bueyes, pero en ésta época, el medio de transporte por excelencia en Europa era el carruaje, y a medida que los europeos emigraban hacia América traían con ellos sus costumbres y trataban de mantener su estilo de vida, siendo necesario introducir a América los carruajes.

El primer país de Latinoamérica donde se introdujeron los carruajes fue Perú, específicamente en la ciudad de Lima, luego comenzó la importación de éstos, el primero fue para el virrey, después fueron usados por el arzobispo, los funcionarios y las familias pudientes.

Después fue Buenos Aires, Argentina, donde surgió la afluencia de carruajes europeos, el primer carruaje que ahí circuló fue una calesa o volantín de varas, con sopandas y capota, tirado por una mula, fue traído de España por el ilustre vizcaíno Teniente General don Bruno Mauricio de Zabala, gobernador de Buenos Aires en 1717 y fundador de Montevideo en 1726. Dicho gobernador tuvo que recurrir al coche debido a haber perdido el brazo derecho en acción de guerra y no poder montar a caballo normalmente.

También se encuentran datos sobre la existencia de otros carruajes en provincias como Córdoba y Tucumán, anteriormente a la fecha mencionada. En 1773, un escritor de la época, dice de Buenos Aires: *"No creo que pasen de 16 coches los que hay en la ciudad"*.

En el año 1800 la existencia de caminos era casi nula, para transitar eran utilizadas las rastrilladas dejadas por los indios, conocedores de las distintas zonas, o las huellas de carretas que habían pasado anteriormente, en ésta misma fecha se introdujeron los coches de viajes, se inició la construcción de carreteras de tierra, quitando la maleza y los árboles de algunos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo.

En 1820, se inicio la mejora de las carreteras denominadas turnpikes, conectándose todas las ciudades principales, por lo que las empresas privadas comenzaron a cobrar un peaje por haberlas construido.

2.1.2.5 Época Post – Independencista

A partir de 1850 comenzó la expansión del ferrocarril en América Latina, la red ferroviaria, fue financiada por capital francés, inglés o estadounidense, benefició el transporte de mercancías y pasajeros, aunque fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen, sin atender a las necesidades de los países latinoamericanos.

En Argentina, las líneas férreas tuvieron sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en Uruguay, su Terminal se encontraba en la ciudad de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se concentraba la producción del café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

En América Latina, el caballo, el asno, la mula y los carruajes sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, estos aprovecharon las rutas construidas por los indígenas para poder trasladarse de un lugar a otro, la utilización de estos medios de transporte perduro por largo tiempo hasta la aparición del automóvil.

Uno de los primeros registros que se encuentran sobre la introducción del automóvil en Latino América se da en la ciudad de La Habana, Cuba, en el mes de Diciembre de 1898, se introdujo un automóvil de la marca Parisiense, ruidoso, con motor de bencina, capaz de recorrer apenas unos 10 km. por hora, de apariencia endeble y bastante inseguro, era propiedad de José Muñoz, representante en Cuba de la agencia que en Francia los manufacturaba. Seis meses después llegó el segundo automóvil, era un Rochet-Schneider; su dueño fue un farmacéutico, Ernesto Sarrá, contaba con ocho caballos de fuerza y una velocidad máxima de 30 km./h., posteriormente se introdujeron muchos automóviles y con ellos surgieron las carreras de autos, motivando a las autoridades a crear nuevas regulaciones del tránsito y forzar al mejoramiento de los caminos, que aun eran de tierra.

En 1928, para sustituir las calzadas de tierra, se acordó entre los países latinoamericanos construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego, en consecuencia el sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, ya en 1940 el sesenta y dos por ciento del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el ochenta y siete por ciento de América del Sur.

2.1.3 Evolución de los medios de transporte terrestre y su regulación en El Salvador

2.1.3.1 Época precolombina

La civilización de El Salvador data de la época precolombina, alrededor de 1500 años A.C., según lo evidencia las ruinas de Tazumal y Chalchuapa. Se conocía con el nombre de Cuscatlán y sus primeros habitantes fueron los Pocomames, Lencas, Pipiles y Ulúas, que se asentaron en las diferentes zonas del país, a mediados del siglo XI. Al igual que toda Latinoamérica en Cuscatlán no existió mucho desarrollo en los medios de transporte, al no conocer el uso de la rueda y de los animales de carga o tiro.

2.1.3.2 Época de la colonia

Después del descubrimiento de América, el Almirante Español Andrés Niño condujo una expedición a Centro América y desembarcó en la Isla Meanguera, localizada en el Golfo de Fonseca, el treinta y uno de mayo de 1522. Este fue el primer territorio salvadoreño visitado por los españoles y después de algunas batallas el país fue conquistado por los españoles y evolucionó bajo su dominio.

Los colonizadores utilizaban para transportarse el caballo, además introdujeron nuevas técnicas de recolección de cultivos, entre ellas el uso de la carreta; y a medida que acrecentaba el número de familias en el país se introdujeron los carruajes. El desarrollo de los medios de transporte de El Salvador no se diferenció mucho de los demás países de Latinoamérica.

2.1.3.3 Época post- independencista

Con de la independencia de los países Centro Americanos surge la Republica Federal de Centro América, en 1824, al no existir acuerdo entre estos países, en 1841 surge la Republica de El Salvador y con ella la producción del café, naciendo la oligarquía cafetalera, conformada por los españoles y sus descendientes.

El café se convirtió en el único producto de exportación que tenía El Salvador, surgiendo la necesidad de comunicar las diferentes zonas cafetaleras y facilitar el transporte del café. A partir de la década de 1870, los representantes del Estado se comprometieron a modernizar los precarios transportes existentes en el país, creando una red de caminos que vincularon las regiones central y occidental con los Puertos de Acajutla y La Libertad.

Asimismo, se volvió forzosa la construcción del ferrocarril, que costaba demasiado dinero, y el gobierno invitó a compañías extranjeras para que se instalaran en el país y pudieran construirlo por cuenta propia. La empresa inglesa “Salvador Railway Company” construyó el ferrocarril que unía a San Salvador con la zona occidental del país. Con el ferrocarril comenzó la modernización de la infraestructura de transportes, las carretas y los carruajes que llevaban a las personas, de un punto de la ciudad a otro, fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y luego por los eléctricos.

Después de la construcción del ferrocarril de San Salvador a occidente era fácil transportarse en ésta zona, pero viajar a San Miguel y a todo el oriente del país era tedioso, porque los viajes debían hacerse en carreta y

duraban varios días; en 1912 se construyó el ferrocarril que conectaba San Miguel con Usulután y La Unión, y fue hasta 1920 en que la empresa norteamericana “Railways of Central América” finalizó la construcción de la línea férrea que unía el oriente con el resto del país.

En la primera década del siglo XX se importó el primer automóvil a El Salvador, por el fundador del Banco Salvadoreño y del Banco Agrícola Comercial, el Jamaiquino, con residencia en Santa Tecla, Don Mauricio Duke Alexander, también propietario del tranvía eléctrico que recorría desde San Salvador hasta Santa Tecla; a partir del año 1915 comenzó la afluencia de automóviles en el país, y pocos años después, del camión y del autobús, consecuentemente, en la década de 1920 las principales calles de San Salvador fueron asfaltadas.

Después de siglos de utilizar carretas y carruajes alados por bestias, un vehículo que se movía por si solo y a gran velocidad era una absoluta novedad que solo la clase alta podía disfrutar.

En 1918, la clase alta que residía en San Miguel ya utilizaban el automóvil como medio de transporte, esto se puede evidenciar cuando en Europa se firmó el armisticio de la primera guerra mundial, la comunidad

europea residente en la ciudad celebró, deliberadamente éste acontecimiento recorriendo las calles en automóviles.

2.1.4 Origen de la regulación de la conducción de vehículos de motor en El Salvador

La influencia del automóvil en la sociedad ha sido extraordinaria como medio de transporte, por ello ha sustituido en gran parte a las demás formas de transporte colectivo en las ciudades. El ámbito personal, familiar y profesional de los servicios públicos y privados, permite una movilidad que se traduce en ahorro de tiempo, comodidad, eficiencia en los servicios, posibilidades turísticas, mayor contacto entre los pueblos, etc.

Como contra partida a estas ventajas deben señalarse serios inconvenientes, como el número de víctimas, dificultades de circulación por ciudades y carreteras, contaminación atmosférica, entre otros. De tal manera que la vida moderna a la vez que es más confortable se ha convertido en más riesgosa para la seguridad de las personas.

Estos acontecimientos han motivado a legisladores de diferentes naciones en la creación de leyes para regular ésta actividad tan usual,

como es la conducción de un vehículo de motor, consecuentemente y considerando que dicha actividad implica un riesgo al bienestar y existencia de las personas se hacia necesario regular la circulación y uso adecuado de éstos vehículos.

En un principio cuando se introdujeron los vehículos automotores a El Salvador, no existían leyes que controlaran su circulación, sin embargo existían regulaciones creadas con anterioridad que daban solución a cualquier problema que pudiera surgir. Estas regulaciones fueron: la creada en el código penal de 1885, en su artículo numero 516 bajo el epígrafe de imprudencia temeraria, de igual forma que el Código Civil, creado en 1859.

La introducción de vehículos de motor en el país data desde la primera década del siglo XX, cuando ya era existente el Código Civil, cuyas disposiciones se aplicaban cuando ocurría un accidente de tránsito y ocasionaba únicamente daños materiales, tratándolo como la figura de cuasidelito que constituía una fuente de obligación civil. Pero cuando a causa de un accidente de tránsito resultaban daños personales era aplicable la figura contemplada en el Código Penal del año 1904, que al igual que los anteriores regulaba el delito de imprudencia temeraria, de la

siguiente manera: *“El que por imprudencia temeraria ejecute un hecho que si mediare malicia constituiría un delito grave, será castigado con tres años de prisión mayor y con un año de prisión mayor, si constituyere un delito menos grave.*

En las mismas penas incurrirá respectivamente el que con infracción de los reglamentos, cometiere un delito por simple imprudencia o negligencia.

Lo dispuesto en el presente artículo no tendrá efecto cuando la pena señalada al delito sea igual o menor que las designadas en el inciso primero, pues en tal caso, los tribunales aplicaran la mitad de la pena señalada al delio que resultaría si se hubiere procedido con malicia”

Con el paso de los años, inició la circulación masiva de vehículos de motor, volviéndose indispensable que se creara una ley especial para su normativización, existen datos que la primera regulación que se creó al respecto, fue el llamado “Reglamento de Automóviles, camiones, coches, carretas y demás vehículos de pasajeros y carga”, sobre el cual no existen datos sobre su fecha de promulgación, sin embargo es sabido que fue creado por decreto del Poder Ejecutivo.

A partir de éste Reglamento, el Poder Ejecutivo, creó otros sucesivamente, derogando con cada uno al anterior, creándose en 1946 el llamado “Reglamento General de Tránsito”, el cual contenía regulaciones acerca de la circulación de vehículos, establecía infracciones, consistentes la mayoría de ellas en multas y cancelación de la licencia de conducir; éste reglamento se convirtió en la única regulación expresa del tráfico de vehículos de motor, hasta el año 1957 cuando por Decreto Legislativo se reformó el Código Penal agregando el Art. 527-B que literalmente decía: *“La conducción en estado de ebriedad manifiesta de vehículos automotores dedicados exclusivamente a la industria de transportes, será reprimida con seis meses de prisión mayor y multa de cien colones, aunque no se cause ningún daño.”*, ésta disposición se mantuvo aplicable hasta que entró en vigencia el Código Penal de 1974, donde ésta figura fue derogada.

En 1967 cuando la Asamblea Legislativa consideró que era notorio el aumento de accidentes de tránsito terrestre que ocurrían en el país, ocasionados por toda clase de vehículos, creándose un grave peligro para la seguridad de las personas y sus bienes materiales; y en vista que en la legislación vigente en esa época, no existían procedimientos breves y sencillos, que hicieran posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los referidos accidentes; promulgó

la “Ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito”, que a pesar de haber sido reformada varias veces, aun se encuentra vigente.

Ya en 1995, la Asamblea Legislativa, en razón que no existían, hasta esa fecha, normas legales que regularan el transporte en su marco conceptual, y no se había establecido lo relativo a las obligaciones y derechos que emanaran de su uso, y se que el Reglamento General de Tránsito de 1946 regulaba hasta la fecha lo relativo a la circulación de vehículos en el país, creó la “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, con el objeto de solventar los vacíos existentes. Y con ésta Ley surgió el Reglamento actualmente vigente, denominado “Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial”, creado por Decreto Ejecutivo, en el mes de Julio de 1996.

2.2 Base Teórica

2.2.1 Conducción Temeraria

2.2.1.1 Definición

Para definir la conducta en estudio es necesario precisar que significan los términos “conducción” y “temerario”. En relación al concepto conducción se ha dicho que: “conduce quien maneja los mecanismos de la

dirección de un vehículo a motor para hacerlo ir de un punto a otro”.¹⁷ Y en cuanto al término temerario, se define como: “Imprudente, poco precavido frente al peligro.”¹⁸

En consecuencia, se ha definido como conducción temeraria: “Aquella forma de conducción de un vehículo de motor sin tener en cuenta las precauciones más elementales y asumiendo el conductor unos riesgos de producción de resultado notablemente superiores a lo normal.”¹⁹

No obstante, es válida la formulación de una definición más detallada de conducción temeraria, concibiéndose como: “La acción de poner en marcha y controlar los mecanismos de dirección de un vehículo provisto de motor, que se desplaza en una vía de uso público durante un periodo de tiempo, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro efectivo la vida e integridad física de terceros.”

¹⁷ T.S. Vives Antón, (1996). **Derecho Penal, Parte Especial**, 2º edición, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, España. Pág. 641

¹⁸ Manuel Osorio, (1999). **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**, 26º edición, Editorial Eliasta, Buenos Aires, Argentina. Pág. 960

¹⁹ Francisco Muñoz Conde, (1990). **Derecho Penal, Parte Especial**, 8º edición, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, España. Pág. 821

2.2.1.2 Caracteres propios del injusto

Es necesario analizar cada uno de los elementos comprendidos en la definición de conducción temeraria antes relacionada, siendo estos los que se enmarcan en la conducta penada en el Art. 147 – E del Código Penal de El Salvador.

Éste delito consiste básicamente en conducir un vehículo de motor, gramaticalmente, conducir significa llevar de una parte a otra, o guiar hacia un sitio, por tanto implica un cambio de espacio y un transcurso de tiempo.

Asimismo es necesaria la realización de la conducta mediante vehículo de motor, el cual se define como “todo aquel vehículo provisto de propulsión mecánica propia destinado al transporte de personas o cosas”.

Otra exigencia de ésta conducta es que se realice en la vía pública, y se entiende por tal, según el Art. 4 N° 51 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial “todo camino, calle o avenida destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales” por tanto quedan fuera de ésta, el conducir vehículos de motor por vías no abiertas al uso público. Se considera carácter propio de esta conducta típica el “manejar en estado de

ebriedad o bajo los efectos de drogas que limiten la capacidad de conducir” y para el caso se debe entenderse por ebriedad el “estado producido por la excesiva ingestión de bebidas alcohólicas” y por drogas debe comprenderse, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud “cualquier sustancia cuyo consumo altera alguna de las funciones propias de una persona.”²⁰

2.2.1.3 Naturaleza jurídica

Se ha establecido que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor es de peligro general, es decir peligro para la sociedad, cuyo bien jurídico protegido es la seguridad del tráfico, sin embargo en nuestro ordenamiento jurídico la naturaleza de esta figura típica es la de ser un delito de peligro concreto que recae sobre bienes jurídicos individuales como la vida y la integridad física; para comprender el fundamento de este delito es necesario hacer una definición de peligro concreto y por tal se va a entender la probabilidad real de que se produzca la lesión o menoscabo de bienes jurídicos individuales, es decir, es la proximidad a la lesión del bien jurídico lo que determina que este sea considerado como de peligro concreto.

²⁰ Carlos Granados Pérez y Jacobo López Barja de Quiroja, (2002) **Contestaciones al Programa de Derecho Penal. Parte Especial para acceso a las Cámaras Judicial y Fiscal.** Tomo II. 2º Edición, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, España. Pág. 426

De igual forma, se considera que es un delito que comprende el llamado dolo de peligro, en el que el sujeto se coloca voluntariamente en una situación abocada a crear riesgos para la vida o integridad física de los demás usuarios de la vía pública, conduciendo temerariamente, aún cuando no quiera producir ningún resultado.

2.2.1.4 Estructura del tipo

Según Hans Welzel el tipo es “la descripción concreta de la conducta prohibida (del contenido, o de la materia de la norma). Es una figura puramente conceptual”²¹, es decir, la descripción concreta de la conducta prohibida, éste debe estar integrado por una parte objetiva y otra subjetiva, presentándose claramente la concepción de un tipo complejo, integrado por elementos descriptivos, normativos y subjetivos.

2.2.1.4.1 Tipo Objetivo

Al referirse a la parte objetiva, comprende además de los objetos del mundo exterior, otros elementos que por encontrarse fuera de la esfera psíquica del autor, pueden comportar una valoración más allá de lo meramente descriptivo, al respecto Welzel, citado por Fernando Velásquez

²¹ Hans Welzel, (2002), **El nuevo sistema del derecho penal. Una introducción a la doctrina de la acción finalista.** Reimpresión de la 1^o Edición en castellano, Editorial B de F, Buenos Aires, Argentina. Pág. 75.

Velásquez, manifiesta: “el tipo objetivo no es objetivo en el sentido de ajeno a lo subjetivo, sino en el sentido de lo objetivado. Comprende todo aquello del tipo que tiene que encontrarse objetivado en el mundo exterior”²²

El tipo objetivo se ha dividido en elementos descriptivos y normativos o valorativos.

2.2.1.4.1.1 Elementos Descriptivos

Se han definido como “aquellos que reproducen determinados datos o procesos corporales o anímicos y que son verificados de modo cognoscitivo por el juez.”²³ Asimismo, se han dividido en esenciales y no esenciales o accidentales.

A. Elementos Esenciales

a. Conducta típica

En todo tipo hay una conducta típica, entendida como comportamiento humano, que constituye el núcleo del tipo, en consecuencia el elemento

²² Fernando Velásquez Velásquez, (1994), **Derecho Penal, Parte General**. Editorial Temis, Santa Fé de Bogotá, Colombia, Pág. 328.

²³ Claus Roxin, (2003), **Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Fundamentos. La Estructura de la Teoría del Delito**. Segunda reimpresión de la 1º Edición, Civitas Ediciones, Madrid, España. Pág. 306

más importante, ésta se manifiesta en el mundo externo tanto en acciones como en omisiones, siendo ambas importantes para el Derecho Penal, aunque la acción es la forma de comportamiento humano más relevante para éste, sirviendo de referencia para la omisión. La acción se ha definido como “ejercicio de actividad final”²⁴, es decir, una actividad dirigida conscientemente en función de un fin; considerando la omisión como el elemento negativo de ésta.

En el caso de la conducción temeraria de vehículo de motor, se realiza una acción peligrosa, siendo necesario que se corresponda con la descrita en el tipo y que no escape del alcance que puede darse al mismo como resultado de una interpretación teleológica. Ello significa que debe tratarse de una conducción temeraria, es decir, sin tener en cuenta las más elementales cautelas que exigen las normas de seguridad vial, y que, por las circunstancias en que se realiza, suponga una afección de la seguridad de los participantes en el tráfico viario, aunque no por ello la seguridad del tráfico debe ser considerado el bien jurídico protegido en este delito, que más adelante se abordará.

²⁴ Hans Welzel. Op. Cit. Pág. 41.

Esta acción es expresada generalmente por un verbo rector, en el caso en estudio, la conducta típica es conducir un vehículo de motor, consistiendo en que un sujeto manipule los mecanismos de dirección e impulsión de un vehículo de motor, poniéndolo en marcha y logrando que se desplace hacia otro punto por sus propios impulsos.

De la anterior definición se puede decir que la conducción del vehículo de motor debe tener cierta duración temporal y traducirse en el recorrido de un espacio, producto de la puesta en marcha del motor; pudiéndose inferir el caso en que un sujeto impulsa un vehículo, con el motor apagado, por una carretera de acentuada pendiente, durante un prolongado recorrido, manipulando la dirección, para algunos doctrinarios ésta conducta se puede adecuar al delito de conducción temeraria, suponiendo que el “sujeto habría conducido, al dirigir la trayectoria del vehículo mediante la manipulación de los mandos de dirección; pudiendo entrañar ésta maniobra idénticos riesgos, sino superiores, a los producidos, en iguales condiciones, con el motor en marcha.”²⁵

Por el contrario, otros autores opinan que este comportamiento no se adecua al ilícito en estudio, por ser un requisito necesario para su

²⁵ T.S. Vives Antón, Op. Cit. Pág. 641

configuración, que el motor del vehículo conducido se encuentre en funcionamiento, y en éste caso el vehículo no se mueve por acción de su propio motor, sino por pura inercia; diferente es el caso en que con dicha conducta se produjera algún resultado lesivo y quepa la apreciación de un delito imprudente. Esta última valoración es la más aceptada, debido que la conducta típica, como ya se estableció, consiste específicamente en dirigir temerariamente un vehículo de motor que se impulsa por sus propios medios.

b. Sujetos

Sujeto Activo:

El delito siempre es obra de un sujeto, que se denomina autor o agente, y es el que realiza la acción prohibida por la norma. En el caso de la conducción temeraria de vehículo de motor el sujeto activo es el conductor, es decir, “la persona que maneja el mecanismo de la dirección del vehículo”²⁶, sin configurarse como un delito de sujeto activo calificado, en razón que el término “conductor” debe interpretarse desde un punto de vista material y no formal.

²⁶ Francisco Muñoz Conde, Op. Cit. Pág. 454

El Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial considera conductor: “a toda persona que maneje o guíe un vehículo cualquiera” sin necesidad que para hacerlo posea alguna autorización. En ese sentido el agente del delito de conducción temeraria de vehículo de motor va a ser cualquier persona que realice la conducta delictiva, restando importancia si posee o no licencia de conducir.

Sujeto Pasivo:

Es el titular del bien jurídico protegido sobre el que recae la acción, y que puede resultar o no perjudicado con la conducta del sujeto activo. En el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, el sujeto pasivo es el resto de los usuarios de las vías públicas, cuya vida e integridad física pueden correr riesgo por la conducta del sujeto activo, es necesario aclarar, que en éste caso el sujeto pasivo es el mismo perjudicado, lesionándose los bienes jurídicos protegidos, al ponerlos en peligro efectivo.

c. Resultado

Es el efecto y la consecuencia de la acción, que se manifiestan en el mundo exterior, incidiendo tanto en el plano físico como en el psíquico; aunque no siempre el resultado debe aparecer expuesto de tal manera que

pueda ser identificado sin dejar ninguna duda. “En los delitos de peligro concreto la acción peligrosa se castiga cuando se haya puesto en concreto peligro el respectivo bien jurídico”²⁷. Así, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, no existe un resultado físico o fisiológico, sino que un efecto psíquico que se desprende del peligro inminente para los usuarios de la vía pública.

En éste caso, la creación de un riesgo general para las personas, por sí solo, no supone la existencia de un resultado de peligro concreto para la vida e integridad de las personas, la exigencia típica de este resultado de peligro es el único elemento que diferencia a los delitos de peligro concreto de los delitos de peligro abstracto. En ambos, la acción típica debe ser igualmente idónea o apta para poner en peligro la vida e integridad de las personas. El que la intervención del Derecho Penal se haga depender de la comprobación de un resultado concreto de peligro responde a la necesidad de no extender la sanción penal a conductas en las que el juicio sobre su efectiva peligrosidad sería muy difícil de hacer sin la comprobación de un efectivo resultado de peligro, el cual, es un estado de peligro de lesión en el

²⁷ Francisco Muñoz Conde, (1999), **Teoría General del Delito**, reimpresión de la segunda edición, Editorial Temis, Santa Fé de Bogotá, Colombia. Pág. 17

que se ha visto implicado alguna persona al entrar en el radio de acción de la conducta típica peligrosa.

Como en general sostiene la doctrina, la comprobación de que se dio en el caso ese resultado de peligro corresponde hacerla expresamente al juez desde una perspectiva *ex post*, es decir, teniendo en cuenta todas las circunstancias que concurrieron en el caso, no sólo las conocidas en el momento de la acción.

d. Nexo causal

Para establecer la responsabilidad penal de un sujeto es necesario emitir un juicio de tipicidad determinando el nexo causal, es decir, la relación de causalidad que debe existir entre una acción y su resultado, equivalente a la conexión entre causa y efecto.

Al emitir el juicio de tipicidad referido, se debe precisar *si la acción es causa del resultado*. La Escuela Finalista fundamenta la causalidad en dos teorías:

Teoría de la equivalencia de las condiciones: En ésta se parte de un concepto de causalidad natural, “todas las condiciones del resultado tienen

idéntica y equivalente calidad causal”²⁸; de ésta forma, en la conducción temeraria de vehículo de motor serian causas del resultado no solo la acción de conducir temerariamente, sino además las conductas de fabricar el automóvil, construir la carretera, engendrar al conductor, etc.; aunque daba lugar a extenderse infinitamente determinando las causas de un delito, y para limitar dicha extensión se creó la “Fórmula de la Teoría de la Condición o *Conditio sine qua non*”, ésta distingue las condiciones positivas (acción) y las negativas (omisión), en relación con la acción, ésta fórmula se aplica de la siguiente manera: *“Una acción será causa de resultado si suprimida mentalmente su realización, este no se hubiera producido”*, así si un automovilista conduce temerariamente, bajo los efectos del alcohol, y no puede dominar su vehículo poniendo en peligro la vida de las personas que transitan por la calle; el haber consumido alcohol es causal respecto a la puesta en peligro, pues si se le suprime mentalmente, el sujeto activo hubiera conducido cuidadosamente. Pero también es causal la persona que transitaba por la calle, ya que si se suprime mentalmente su presencia, no se hubiera puesto en peligro. De tal modo que no se trata de equiparar el suceso real a un proceso causal hipotético.

²⁸ Fernando Velásquez Velásquez, Op.Cit. Pág. 334.

La segunda teoría imperante en el Finalismo es la *Teoría de la causalidad adecuada*. Según ésta, “no toda condición es causa, penalmente hablando, sino aquella que según la experiencia general habitualmente produce el resultado”²⁹, se introduce un criterio valorativo que permite el desplazamiento del dogma causal hacia terrenos normativos acudiendo a pautas arrebatadas, no siempre verificables, que tampoco resuelven diversas hipótesis de la vida práctica.

A pesar de los planteamientos de estas teorías, que tienen sus bases en el naturalismo y el normativismo respectivamente, no se logró explicar con certeza bajo que criterios debe determinarse la relevancia o no de un comportamiento, dentro de la esfera penal, por tanto con el Funcionalismo Moderado nace una tercera teoría llamada: *Teoría de la Imputación Objetiva*, que consiste en determinar cuando un resultado preciso es o no atribuible o imputable objetivamente a un comportamiento específico.

La principal función de ésta Teoría, en relación a la imputación del tipo objetivo, es indicar las consecuencias que hacen de una causación una acción típica, conforme a dos principios sucesivamente estructurados:

²⁹ Ibid. Pág. 335

Un resultado causado por el agente sólo se puede imputar al tipo objetivo si la conducta del autor ha creado un peligro para el bien jurídico no cubierto por un riesgo permitido y ese peligro también se ha realizado en el resultado concreto.

Si el resultado se presenta como realización de un peligro creado por el autor, por regla general es imputable, de modo que se cumple el tipo objetivo. No obstante, excepcionalmente puede desaparecer la imputación si el alcance del tipo no abarca la evitación de tales peligros y sus repercusiones.

Para determinar la imputación del tipo en los delitos de peligro concreto se requiere que en el caso particular se produzca un peligro real para un objeto protegido por el tipo respectivo, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, además de la forma de conducción peligrosa se requiere adicionalmente, que con ésta sea puesta en peligro la vida o integridad física de otro. Tal delito es de resultado, como ya se ha expuesto, al igual que los delitos de lesión, diferenciándose de estos porque en lugar de un resultado lesivo se produce un resultado de peligro típico; pero en ambos casos para imputar objetivamente un tipo es necesaria la creación de un concreto peligro de resultado, en el sentido de

un riesgo de lesión adecuado y no permitido. Para establecer como ha de estar configurado y como debe comprobarse el resultado de peligro, se debe partir de dos supuestos de un peligro concreto, generalmente reconocidos: en primer lugar ha de existir un objeto de la acción y haber entrado en el ámbito operativo de quien lo pone en peligro, y en segundo lugar la acción incriminada tiene que haber creado el peligro próximo de lesión de ese objeto de la acción. La dificultad que presentan estos supuestos consiste en que para determinar el peligro próximo o la probabilidad de una lesión, solo es posible a través de la experiencia del juzgador y por tal razón no sería un criterio objetivo. Surgiendo la *“Teoría científico-natural del resultado de peligro”* que acepta la existencia de un peligro concreto cuando según las leyes causales las circunstancias habrían tenido que dar lugar a lesión del objeto de la acción, pero esta ha dejado de producirse solo por una razón inexplicable conforme a las ciencias naturales, pero con ello se estrecha demasiado el concepto de peligro concreto, pues solo con investigar posteriormente de modo suficiente todo es explicable según las ciencias naturales.

Volviéndose preferible la *“Teoría normativa del resultado de peligro”* que parte de la base de que existe un peligro concreto donde el resultado lesivo no se produce solo por casualidad, pero, determinando la definición

de casualidad como una circunstancia en cuya producción no se puede confiar, por tanto, todas las causas salvadoras ajenas al sujeto activo, no excluyen la responsabilidad por el delito de peligro concreto; por ejemplo, si un conductor sobrepasa a otro accedando al carril contrario en el momento en que se aproxima otro vehículo de frente, la colisión con éste último es inminente, pero no ocurre por una artística destreza como conductor, muy por encima de las capacidades normales, por parte del conductor que venía de frente; en consecuencia habría que castigar al conductor que realiza el adelantamiento temerario, pues esas son circunstancias en las que nadie puede confiar.

e. Bien Jurídico

La norma penal tiene como finalidad proteger determinados bienes jurídicos. Estos pueden definirse como: Determinados intereses o valores que la ley ampara con todos los aspectos del Derecho, para protegerlos de conductas que puedan dañarlos. Estos son conceptos abstractos y no deben ser confundidos con el objeto sobre el cual recae la acción del agente.

Todo tipo penal contiene un aspecto objetivo y dentro de éste un determinado objeto de protección, cada delito atenta contra el bien jurídico

que la ley resguarda, así, por ejemplo, no existiría el homicidio si no se protegiera el bien jurídico vida.

En relación al delito de conducción temeraria de vehículo de motor se ha establecido generalmente que el objeto de protección es una fracción de la seguridad general, denominada seguridad del tráfico en las vías públicas, considerándose como tal la “protección del interés público de la circulación”, aunque si se mantiene que éste es el bien jurídico protegido por la norma, cualquier conducción en la que se demuestre que no puede ponerse en riesgo dicho bien jurídico, no deberá ser considerada delito, si no existe si quiera la probabilidad de peligro. Esta postura es aceptable si se toma en sentido material, porque su aprobación, puede incrementar las probabilidades de que resulten dañados bienes del máximo valor que se hallan comprometidos en el tráfico vial: la vida y la integridad de las personas, bienes jurídicos que se pretenden resguardar primordialmente, como revela el exámen de la conducta en estudio.

Por ende, es preferible afirmar directamente que es la vida humana el bien jurídico más valioso de los tutelados, seguido de la integridad personal, en lugar de aludir a la seguridad del tráfico, aunado a lo anterior, se puede señalar que en la legislación salvadoreña, con el Art.

147 – E Pn. se pretende proteger los bienes jurídicos vida e integridad física, sólo que con una técnica legislativa distinta a la clásica de los delitos de lesión.

Para efectos de determinar el ámbito de protección del delito en estudio, es necesario definir los conceptos “vida” e “integridad física”. Las acepciones de la palabra “vida” son muy variadas, dependiendo de la óptica que se observe, desde el punto de vista del derecho penal, vida como bien jurídico, constituye el estado de funcionamiento orgánico del ser humano reconocido desde el momento de la concepción hasta la muerte. De igual forma, la integridad física, es un bien jurídico protegido, y se puede considerar como tal el bienestar absoluto del funcionamiento orgánico del ser humano.

B. Elementos accidentales

a. Medios

En algunos tipos penales no son relevantes los medios utilizados para consumar el delito, pero en determinados casos, es necesario que el sujeto activo haya empleado ciertos medios o instrumentos de los contemplados en la descripción del comportamiento para la realización del hecho.

En el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, como el mismo lo indica, el único medio posible de comisión es el vehículo de motor, constituyendo un delito de instrumento limitado, es decir, “aquellos en los que el sujeto, para satisfacer el tipo legal debe servirse en su conducta de un determinado instrumento, que, en éste caso concreto, sería el vehículo de motor”³⁰; por lo que resulta necesario conocer que se entiende por el mismo.

Éste concepto se ha interpretado de dos formas: restrictiva y extensiva, la primera interpretación parte de la equivalencia entre vehículo de motor y automóvil, excluyendo a los demás vehículos que circulan por carriles.³¹ Tomando como base que la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y el resto de conductas consideradas conducción temeraria se dan con mayor frecuencia en las horas nocturnas o de madrugada, que es cuando desciende la circulación de todos aquellos vehículos de motor que no sean automóviles.

³⁰ Pilar Gómez Pavón, (1993) “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Segunda reimpresión de la primera edición, Casa Editorial Bosh, Barcelona, España. Pág. 8

³¹ Quintano Ripollés, citado por Pilar Gómez Pavón, Op. Cit., Pág 8.

Por el contrario la interpretación extensiva considera que vehículo de motor no es solo el vehículo automóvil, sino todos aquellos que necesitan de un motor para movilizarse, es decir, “aquel que emplee una fuente de energía exógena y mecánica”³², excluyendo los impulsados por fuerza animal o humana. También excluye los tranvías, ferrocarriles y aeronaves en tierra, por no constituir elementos del tráfico viario. Así los elementos que forman el concepto de “vehículo de motor” serán:

Que la fuente de energía sea mecánica

Que circulen por la vía pública

La legislación salvadoreña no ha definido el concepto de vehículo de motor, siendo válido adoptar la definición que hace la “Convención sobre la reglamentación del tráfico automotor interamericano” ratificada por El Salvador en el año 1946, de acuerdo con ésta “se entenderá por vehículo automotor todo vehículo impulsado por sí mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles, y que se use para el transporte de personas o mercaderías.” Establecida dicha definición es preciso hacer una clasificación de todos aquellos vehículos que se encuentran inmersos dentro del concepto de vehículo de motor, para efectos de determinar

³² Pilar Gómez Pavon, Op. Cit. Pág. 13

cuales pueden ser considerados medios para la realización del delito en estudio.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial clasifica los vehículos de motor de ésta forma:

1) Livianos de pasajeros:

a- Automóviles;

b- Microbuses;

c- Motocicletas de todo tipo y clase.

2) Livianos de carga:

a- Pick ups y páneles;

b- Camiones hasta de tres toneladas de capacidad.

3) Pesados de pasajeros:

a- Autobuses de todo tipo y clase;

b- Otros de tecnología diferente que a futuro se utilicen.

4) Pesados de cargas:

a- Camiones de más de tres toneladas de capacidad;

b- Camiones y remolques articulados;

c- Cabezales y trailers;

d- Maquinaria pesada montada sobre ruedas de hule;

e- Otros no contemplados.

Con ésta clasificación se aduce que la legislación salvadoreña acepta la postura extensiva, y es la más adecuada en relación al delito en estudio, considerando que el mismo da lugar a dicho planteamiento, agravando el tipo cuando se realiza mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada.

b. Lugar de la acción

Para tipificar algunos delitos es necesario que la conducta se lleve a cabo en un lugar determinado, el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, no exige expresamente que la conducta sea realizada en un lugar específico, no obstante de forma implícita se interpreta que debe realizarse en una vía de uso público, considerando que los vehículos de motor solo son peligrosos cuando circulan por ésta.

Las vías pueden dividirse en dos clases:

Vías públicas: Son aquellas destinadas al uso público, propiedad del Estado, como las carreteras, calles y avenidas.

Vías privadas transitables de uso público: Son los lugares donde se puede circular libremente, pero son de propiedad privada.

Con esta clasificación se denota que la propiedad de la vía no es relevante, sino el uso que de ella se hace, es decir, que el único requisito que debe cumplir es que sea “transitable”, en razón que la finalidad del delito es la seguridad de todas las personas que intervienen en el tráfico viario y que obviamente solo pueden ponerse en peligro en lugares donde existe circulación de automotores.

El Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, define la vía pública como “todo camino, calle o avenida destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales”. De esta definición se puede inferir que comprende todas las vías que son utilizadas para el tránsito de personas, sin hacer referencia si son propiedad pública o privada.

Por tanto no incurre en éste delito el que conduce su vehículo de motor por una vía cerrada al público, como el caso de un camino privado, siempre y cuando éste no sea utilizado para transitar un indeterminado número de personas, por ejemplo un sujeto que conduzca temerariamente en un camino dentro de una empresa donde laboran muchas personas, en éste caso si pudiera constituir delito porque se están poniendo en riesgo la vida y la integridad física de éstas, bienes jurídicos protegidos por la norma en cuestión.

c. Objeto de la acción

Puede ser la persona o cosa material o inmaterial sobre la cual recae la acción del sujeto activo, es decir, todo aquello sobre lo cual se concreta la trasgresión del bien jurídico tutelado y hacia el cual se dirige el comportamiento del sujeto activo, en la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor el objeto de la acción es el mismo sujeto pasivo, es decir, los usuarios de las vías públicas, a quienes se pone en peligro su vida e integridad física mediante la realización de la conducta.

d. Momento de la acción

En algunos tipos penales es relevante el momento o lapso de tiempo durante el cual se realiza el hecho punible, sin embargo, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no es trascendente, para la configuración del tipo penal, el momento en que se realiza la acción delictiva, no obstante, el delito en estudio es realizado con mayor frecuencia en las horas nocturnas o de madrugada.

2.2.1.4.1.2 Elementos Normativos

A diferencia de los elementos descriptivos, estos son definidos como: “los elementos cuya concurrencia presupone una valoración; así por ejemplo términos como *edificio* o *sustraer* son descriptivos, mientras que

términos como *injuria* o *ajeno* son normativos.” En estos elementos se permite hacer diferenciaciones subsiguientes, especialmente en aquellos con relevancia jurídica y elementos con valoración social o cultural, siendo ésta una subclasificación de dichos elementos.

No obstante lo anterior, se ha establecido que los elementos normativos no se presentan como puras valoraciones, sino que contienen un fundamento descriptivo, asimismo los descriptivos deben interpretarse conforme a criterios normativos, tomando en consideración que algunos conceptos no se pueden determinar sin un cimiento jurídico. En consecuencia, no existe una separación entre elementos normativos y descriptivos, porque la mayoría de los elementos del tipo son una mezcla de ambos, por ejemplo “documento” no existe solo por su contenido de sentido jurídico, sino que también tiene siempre una base material que se puede percibir por medio de los sentidos.

A pesar que éste criterio establece la relación inseparable entre elementos normativos y descriptivos, otros sostienen que debe existir una delimitación práctica entre ambos grupos de elementos, entendiéndose por elementos normativos “aquellos elementos que solo pueden ser

representados y concebidos bajo el presupuesto lógico de una norma”³³, para el caso, términos como “ajeno” o “reprobable” son elementos normativos porque presuponen sistemas de normas jurídicas o sociales, por consiguiente se pueden considerar elementos descriptivos, “aquellos cuya existencia no dependa de ningún contexto normativo”, por ejemplo: términos como “cosa” o “sustraer”.

Al respecto, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, para interpretar jurídicamente el término “vehículo de motor” es necesario remitirse a la “Ley de Transporte Terrestre” y al “Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial”, siendo necesaria una valoración jurídica, de ésta forma se consideraría un elemento normativo del tipo. Sin embargo, tomando en cuenta la segunda postura relacionada, dicho término puede ser interpretado por su percepción material, sin necesidad de hacer valoraciones jurídicas, sociales o culturales.

Teniendo presente tal consideración, puede inferirse que en el delito en estudio los elementos normativos son: la temeridad, las normas de seguridad vial y el peligro.

³³ Claus Roxin, Op. Cit. Pág. 307

a. Temeridad

Como ya se hizo referencia la temeridad, desde una interpretación literal, es sinónimo de “imprudencia grave o superlativa”, pero en el caso del delito en estudio, la temeridad debe dilucidarse desde un punto de vista cultural, entendiéndose que conducir con temeridad equivale a manejar los mecanismos de dirección de un vehículo de motor con omisión de la diligencia más elemental exigible a un conductor medio, debiendo utilizarse como parámetros las normas que regulan la circulación vial; dándole cabida al siguiente elemento normativo.

b. Normas de seguridad vial

Para precisar que debe entenderse por éstas, es necesario hacer una valoración jurídica, teniendo en cuenta que la seguridad vial atiende a un fin primordial, desarrollando prevenciones al establecer las medidas necesarias encaminadas a garantizar la seguridad de personas e intereses, normalizando el tránsito e implantando el orden de la circulación vial. Concibiéndose como el conjunto de medidas orientadas a coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre, para efectos de salvaguardar los bienes jurídicos que ponen en riesgo las personas que intervienen en el tráfico viario.

c. Peligro

De igual forma que la temeridad, éste elemento descansa en un juicio de probabilidad consistente en que un determinado bien pueda ser lesionado por un comportamiento realizado, aunque esa lesión no se produce. Para definir el concepto de peligro como elemento normativo, es necesario realizar una valoración cultural al respecto, deduciéndose que se pone en peligro la vida e integridad física de una persona cuando existe un riesgo o contingencia inminente que les suceda algún daño.

2.2.1.4.2 Tipo Subjetivo

Actualmente se sostiene la concepción que el tipo penal está compuesto por una vertiente objetiva y otra subjetiva, al estudiar el tipo objetivo se hizo referencia a los elementos que caracterizan la acción típica objetivamente. La conducta subsumible en el tipo no solo es un proceso causal sin dirección, sino que debe estar dirigido por la voluntad, debiéndose desarrollar su contenido en el tipo subjetivo, por consiguiente, al referirse a éste, es acertado enunciar que incluye “el contenido de la voluntad que rige la acción.”³⁴ Por tanto, está compuesto solamente por dispositivos meramente psicológicos, que pueden ser presumidos pero no

³⁴ Francisco Muñoz Conde, en **Teoría...** Cit. Pág. 41

observados, siendo muy difícil su comprobación, caso contrario a los elementos objetivos.

El tipo subjetivo se ha estructurado con tres componentes: dolo, culpa y los elementos subjetivos distintos del dolo.

2.2.1.4.2.1 Dolo

La palabra “dolo” proviene del latín “dolus”, a su vez, del griego “dolos” que comúnmente significa “mentira, engaño o simulación”³⁵, jurídicamente pueden desarrollarse diferentes acepciones en relación al significado de la palabra “dolo”, aunque la más acertada desde el punto de vista del derecho penal es la que define al dolo como “conocimiento y voluntad de los elementos del tipo objetivo”³⁶; es decir el conocer y querer realizar los elementos objetivos del tipo. Tomando en cuenta la definición anterior se puede afirmar que el dolo está constituido por la presencia de dos elementos: el cognoscitivo, cognitivo o intelectual y el volitivo, voluntario o voluntativo.

³⁵ Manuel Osorio, Op. Cit. Pág. 360

³⁶ Claus Roxin, Op. Cit. Pág. 308

2.2.1.4.2.1.1 Elemento cognoscitivo

Hace referencia a que “el sujeto de la acción debe saber qué es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan su acción como acción típica”³⁷, es decir, el conocimiento, aunque sea aproximado, social o jurídico que debe tener el sujeto cuando realiza la acción típica; este es un elemento indispensable que debe existir para poder determinar la conducta de un sujeto como una acción típica, por ejemplo, en el homicidio el sujeto activo debe saber que mata a otra persona. Este elemento intelectual, integrante del dolo, exige que para poder caracterizar una conducta como dolosa, es necesario que el conocimiento sea actual, no bastando un simple conocimiento potencial, entendiéndose que el sujeto activo debe tener conocimiento de lo que hace, sin limitarse a la posibilidad de que pudiera saberlo.

En el caso del delito de conducción temeraria, el sujeto activo debe conocer que al manejar transgrediendo las normas de seguridad vial está poniendo en peligro la integridad física y vida de las personas.

³⁷ Francisco Muñoz Conde, en **Teoría**... Cit. Pág. 43

2.2.1.4.2.1.2 Elemento volitivo

Para determinar que la conducta de un sujeto es de carácter doloso, es necesario, además del conocimiento de los elementos objetivos del tipo, que ese sujeto quiera realizar la acción. Cuando se alude al elemento volitivo, se hace referencia al querer o voluntad de realizar la acción típica que debe tener el sujeto activo, ésta voluntad no se debe confundir con los deseos o móviles del sujeto. En el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, el elemento volitivo se ve plasmado cuando el sujeto activo voluntariamente realiza la acción de manejar temerariamente, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida o integridad física de las personas.

En cuanto al dolo de realización de la conducta típica, el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no presenta particularidades respecto al dolo en los demás delitos de peligro. En estos delitos, el dolo, como conocimiento de los elementos del tipo, significa el conocimiento que se realiza una conducta peligrosa y, si el tipo exige un resultado de peligro concreto, también será necesario el conocimiento del mismo. En efecto, aunque con distintas posiciones en cuanto al contenido del dolo, es compartida en la doctrina la opinión que en los delitos de peligro concreto el dolo debe comprender el resultado de la puesta en peligro como parte

del tipo sin que sea legítimo configurar estos tipos como delitos cualificados por un resultado de peligro sobre el que bastaría una producción imprudente.

En general, en los delitos de peligro concreto, en cuanto el resultado de lesión no forma parte del tipo, su realización dolosa no exige más que el conocimiento de la peligrosidad de la conducta y de la puesta en concreto peligro de la vida o integridad de una persona. Es indiferente para la aplicación del tipo de peligro si el autor, además de saber que está poniendo en peligro a una persona, ha previsto o no un eventual resultado de lesión, es decir, es indiferente el tipo de conexión con el resultado lesivo.

Por ello, si como consecuencia de la conducta peligrosa, se produce un resultado lesivo, es necesario decidir si tal resultado debe ser subjetivamente imputado a título de dolo o de imprudencia, lo cual dependerá de si fue previsto o no por el autor. El que una conducta que ocasiona resultados lesivos pueda subsumirse en el tipo de un delito de peligro, no implica necesariamente que los resultados deban imputarse a título de imprudencia, la imputación dolosa o imprudente dependerá de la

previsión respecto al resultado con la que actuó el autor de la conducta peligrosa.

En el caso de la conducción temeraria de vehículo de motor, el legislador no ha distinguido, a diferencia de otros países, si el autor de la conducta peligrosa actúa con imprudencia o dolo respecto a los eventuales resultados lesivos, siendo valedero establecer que en el Art. 147 - E del Código Penal se incrimina la conducta del que dolosamente realiza una conducción temeraria de vehículo de motor con peligro concreto para la vida e integridad de las personas, el llamado dolo de peligro, pero, respecto a las eventuales consecuencias lesivas que pudieren resultar, se consideran sin dolo.

2.2.1.4.2.1.3 Clasificación del dolo:

Para poder determinar cuando el autor de un hecho punible ha querido realizar el tipo en su aspecto objetivo, es necesario precisar sobre las diversas formas de manifestación de voluntad, para lo que ha sido necesario clasificar el dolo de tres formas distintas:

Dolo Directo o de Primer Grado

El dolo directo hace alusión a aquella conducta en la que el sujeto realiza la acción de manera directa, es decir, el autor quiere realizar el resultado, o la acción típica. En consecuencia se puede definir como “aquel que se presenta cuando la realización del tipo ha sido perseguida de manera directa por la voluntad del agente”³⁸.

Es importante mencionar, que en estos casos, el resultado constituye el interés principal del sujeto, plasmándose de ésta forma la intención, sin importar que el resultado producido se represente como seguro, solo basta que se considere posible su producción. La previsibilidad de la posible realización de un resultado debe alcanzar un nivel que haga posible un riesgo jurídicamente relevante y en consecuencia la atribución de la realización del hecho punible al agente.

Dolo Indirecto o de segundo grado

A divergencia de las conductas que abarca el dolo directo, existen otras surgidas del vínculo psicológico existente entre el autor y el resultado, cuando este se admite como una consecuencia adherida inevitablemente a una pretensión principal.

³⁸ Fernando Velásquez Velásquez, Op. Cit. Pág. 352

Se presenta cuando el autor, para poder lograr el fin propuesto, asume como propios los efectos concomitantes derivados de forma inevitable de la puesta en marcha de la acción³⁹, ejemplo de dolo indirecto es el caso en que el homicida, para poder matar a su víctima, coloca un artefacto explosivo en su casa de habitación, conociendo que en ese lugar también se encuentra otra persona; en este caso la muerte de la segunda víctima constituye un efecto concomitante de la acción del homicida quien no tiene ningún interés en dicha consecuencia pero consideró que era ineludible y por tanto la asume como propia.

Dolo eventual o condicionado

Se ha señalado que según la relación psicológica que existe entre el autor y el resultado, las conductas intencionales pueden comprenderse dentro del dolo directo o indirecto, pero aun quedan excluidas algunas, como en el supuesto, que la voluntad del agente no esté vinculado directamente al resultado, surgiendo una tercera clasificación, denominada dolo eventual, configurándose cuando “el sujeto se representa el resultado como de probable producción y, aunque no quiere producirlo, sigue actuando, admitiendo la eventual realización.”⁴⁰ Constituye la

³⁹ Ibid. Pág. 352

⁴⁰ Francisco Muñoz Conde, en **Teoría...**Cit. Pág.45

demarcación entre el dolo y la imprudencia conciente, formulándose tres teorías para su distinción:

Teoría de la probabilidad

Tiene su punto de partida en el elemento intelectual del dolo y se manifiesta cuando el autor se representa la eventual realización del tipo como probable, y a pesar de ello actúa.

Teoría del consentimiento o de la voluntad

Esta teoría establece, que además que el agente se plantee el resultado como de producción probable, se diga que aun cuando fuere segura su producción actuaría, es decir, que apruebe interiormente la posible realización del tipo; atiende al elemento volitivo del dolo.

Teoría Mixta

Se ha considerado que es la más aceptable, pues incluye el equilibrio entre los elementos cognoscitivo y volitivo que comprende el dolo, e implica que el autor debe aceptar interiormente la posible realización del tipo y además se represente la eventual realización del mismo.

Se ha establecido que la conducta en estudio es de naturaleza dolosa, porque el sujeto debe ser conciente de su forma de conducir y de la puesta en peligro de bienes jurídicos, aunque en la mayoría de los casos la intención del sujeto no está vinculada directamente a conseguir un resultado, pudiéndose configurar de ésta forma una acción realizada con dolo eventual, para el caso, un sujeto que se encuentra bajo los efectos del alcohol conduce su vehículo a excesiva velocidad aproximándose a una zona escolar a sabiendas que algunos estudiantes se encuentran en la calle en ese momento, éste se representa la probable puesta en peligro de la vida e integridad física de dichos estudiantes y sin embargo lo acepta interiormente.

2.2.1.4.2.1.4 Relación entre dolo de lesión y dolo de peligro

Se ha considerado que en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor se configura “un dolo de peligro que no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí”⁴¹. Por tanto, dolo de lesión y dolo de peligro no son conceptos idénticos, mientras que el dolo de lesionar implica necesariamente dolo de poner en peligro, puede existir dolo puro de peligro sin dolo eventual de lesionar. La diferencia entre

⁴¹ Francisco Muñoz Conde, en **Derecho Penal**... Cit. Pág. 458

ambos conceptos radica en el "elemento volitivo" entendido por la doctrina en forma mayoritaria como consentimiento.

Resulta necesario establecer límites objetivos a las posibilidades de confianza del sujeto, grado de peligro, dominabilidad o posibilidad de control del riesgo y protección; límites que sean especialmente estrictos en el dolo de peligro e imperativo el real conocimiento y toma de posición del autor ante el riesgo, que el sujeto sea consciente que su acción pone en concreto peligro un bien jurídico, sin poder confiar ya en la evitación del mismo, pero que no se conforma con el eventual resultado lesivo sino que confíe fundamentalmente en poder controlar el peligro y evitar la lesión. Este criterio diferenciador es el mismo utilizado para delimitar el dolo eventual y la imprudencia consciente.

2.2.1.4.2.2 Culpa

La imprudencia constituye un elemento característico de los delitos culposos, en estos basta con que el resultado haya sido previsto por el autor, o al menos que haya debido preverse, es decir, es la realización imprudente de los elementos objetivos del tipo.

La imprudencia se fundamenta en el deber objetivo de cuidado, debiendo existir el elemento cognoscitivo o previsibilidad, por ser un presupuesto de la misma. Contrario a la exigencia de la voluntad de realizar los elementos objetivos del tipo, que no se concibe dentro de la culpa, sino que es un elemento exclusivo del dolo.

Los delitos culposos sólo son punibles cuando la ley conmina expresamente con pena la actuación imprudente, en consecuencia del principio de intervención mínima, que obliga una doble restricción, seleccionando, por un lado, aquellos comportamientos imprudentes que afectan a bienes jurídicos fundamentales, como la vida o la integridad física; y castigando, por otro, de entre todos estos comportamientos aquellos que llegan a producir realmente un resultado lesivo para dichos bienes jurídicos.

La consumación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor no se concibe por medio de la imprudencia, en razón que el ordenamiento jurídico penal salvadoreño no permite la culpa extensiva, sino que únicamente permite la culpa representada y se basa en el sistema de números clausus, esto significa que solo se podrá considerar un delito como imprudente cuando así lo establezca expresamente la ley.

2.2.1.4.2.3 Elementos subjetivos distintos del dolo

Generalmente el tipo solo requiere, en el ámbito subjetivo, el dolo o la culpa, según sea el caso, aunque en algunos delitos determinados son necesarios otros elementos, éstos no coinciden con el dolo ni la culpa, sino que se trata de especiales tendencias o motivos que el legislador exige en algunos casos. En el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, el legislador no ha requerido ningún otro elemento de carácter subjetivo diferente al dolo, infiriéndose que es el único elemento subjetivo presente en éste tipo.

2.2.1.5 Clasificación del tipo

Los tipos penales se dividen en familias o grupos, de donde se originan diversas clasificaciones, partiendo de sus características más sobresalientes, siendo procedente estructurarlos conforme a los siguientes criterios:

2.2.1.5.1 Según su estructura se clasifican en:

- Tipos básicos o fundamentales: son aquellos en que se describe de manera independiente un modelo de comportamiento humano, por tal razón se aplican sin sujeción a ningún otro.

- Tipos especiales o autónomos, para designar aquellos que además de los elementos del tipo básico o fundamental, contienen otros que pueden ser nuevos o modificatorios de aquel cuya aplicación excluyen.

- Tipos subordinados o complementarios para comprender los que refiriéndose a un tipo penal básico o especial, señalan determinadas circunstancias o aspectos que califican la conducta, los sujetos o el objeto descrito en estos.

- Tipos elementales o simples en referencia a aquellos que únicamente describen un modelo de comportamiento, concretado por medio de un verbo rector. En el caso del delito en cuestión la única conducta descrita es la conducción de un vehículo de motor.

- Tipos penales compuestos los que describen un pluralidad de conductas, cada una de las cuales puede conformar por si misma una descripción típica distinta.

- Tipos penales en blanco cuya denominación se considera poco apropiada porque da entender la ausencia de tipificación, que

indica aquellos casos en los que el supuesto de hecho se encuentra consignado total o parcialmente en una norma de carácter extra penal. Especial importancia tiene para el delito de conducción temeraria remitirse al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, para completar el tipo, porque en él se encuentran consignadas parcialmente las conductas del supuesto de conducción temeraria. Por todo lo anterior se puede afirmar que el delito de conducción temeraria según su estructura se caracteriza por ser una norma penal en blanco.

2.2.1.5.2 Según el contenido se clasifican en:

- Tipos de mera actividad, cuando únicamente es necesaria una acción del autor que no requiere la producción de un resultado en el mundo exterior que sea separable en tiempo y espacio.

- Tipos de resultado material siendo aquellos en los cuales el legislador describe una determinada acción, en la cual sigue la producción de un cierto resultado verificable.

- Tipos de conducta instantánea, para designar los supuestos de hechos en los cuales la realización del comportamiento descrito o el resultado, según el caso se agotan en un solo momento.

- Tipos de conducta permanente, en relación a aquellos en los cuales el comportamiento del sujeto activo se renueva de manera continua, permanente, en el tiempo. El delito en estudio reviste esta particularidad, en razón que su consumación se prolonga durante todo el tiempo que perdura el recorrido del vehículo bajo la dirección del conductor de una forma temeraria.

- Tipos de medios determinados son los que la norma penal establece taxativamente para la realización del ilícito. En el delito en comento el medio necesario para su consumación es el vehículo de motor.

- Tipos de medios resultativos o indeterminados en estos no se encuentran de manera taxativa los medios que pueden ser utilizados para la realización del delito.

- Tipos de acción haciendo referencia a los que describen modelos de comportamientos comisivos. El verbo rector en el delito aludido es el de “conducir”, de lo que se puede inferir que se hace referencia a un tipo comisivo.

- Tipos de omisión comprenden comportamientos omisivos, es decir, que no es necesario realizar una acción, estos se dividen en:
 - 1.- Omisión propia: cuando se encuentran contenidos de manera expresa en la ley.
 - 2.- Omisión impropia: cuando no se encuentran consagrados expresamente en la ley, aunque se deducen de los tipos comisivos por lo cuales suelen denominárseles de comisión por omisión.

- Tipos abiertos se refieren a aquellos que han sido redactados acudiendo a pautas generales, sin precisar las circunstancias de la conducta, ni indicar la modalidad del comportamiento que ha de producir el resultado, también denominados tipos indeterminados. No obstante que en el Art. 147 – E Pn. se enumeran tres conductas que se consideran conducción

temeraria, se ha concluido que solamente son ejemplificantes y no taxativas.

- Tipos cerrados cuando los supuestos de hechos determinan con precisión las diversas circunstancias típicas de tal manera que las conductas mandadas o prohibidas se desprenden con toda claridad de la ley; también se les denomina tipos determinados.
- Tipos de un solo acto estos requieren para su consumación una sola acción del sujeto activo. Para la realización del tipo de conducción temeraria de vehículo de motor solamente es necesaria la realización de una sola acción, que se infiere del verbo rector “conducir”.
- Tipos de varios actos son aquellos en los que es necesario la ejecución de dos o más acciones para la realización del delito, estos se dividen en:
 - 1.- Mutilados de dos actos: en estos el resultado adicional es provocado por una acción ulterior.

2.- De resultado cortado: en estos el segundo resultado subsiguiente debe producirlo la propia acción típica sin una acción adicional.

2.2.1.5.3 Según el sujeto activo se clasifican en:

➤ Tipos monosubjetivos son aquellos que describen conductas realizadas por un sujeto. Se ha establecido que el único medio para llevar a cabo el delito de conducción temeraria es el vehículo de motor, en el cual, sus mecanismos de dirección solamente son controlados por una persona, configurándose en un delito monosubjetivo.

➤ Tipos plurisubjetivos se refiere a los que exigen la concurrencia de por lo menos dos personas para la realización de la conducta descrita en la ley, estos a sus vez pueden dividirse de dos maneras:

1.- De convergencia: cuando concurren varias personas de manera uniforme para la consecución de un mismo objeto.

2.- De encuentro: en los que también concurren varias personas, pero de manera autónoma.

- Tipos comunes se refieren a los que no exigen ninguna condición especial para ejecutar la conducta en ellos descrita pudiendo ser realizados por cualquier persona. El Art. 147 – E al describir la conducta establece: “el que mediante la conducción temeraria...”, no haciendo ninguna distinción en cuanto al sujeto activo, por lo que se considera un delito que puede realizarse por cualquier persona, sin necesidad de que reúna calidad alguna o características especial, más allá que la de conducir un vehículo de motor.

- Tipos de sujeto activo calificado son aquellos en los que se requiere en el agente o sujeto activo una calidad o categoría determinada, por la peculiaridad que caracteriza al sujeto activo también se les denomina tipos de sujeto activo especial.

- Delitos de propia mano estos exigen un contacto corporal o la realización personal del tipo, no existiendo la posibilidad que se utilice a otra persona para la realización del delito. De acuerdo a ésta definición el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, solo puede ser cometido por el conductor del vehículo de

motor, en el momento del hecho, configurándose una realización personal del tipo.

2.2.1.5.4 Según el bien jurídico tutelado se clasifican en:

- Tipos monoofensivos cuando el legislador por medio de ellos ampara un solo bien jurídico.

- Tipos pluriofensivos los cuales como su nombre lo indica, amparan al mismo tiempo varios bienes jurídicos. El Art. 147 – E Pn. se ha establecido como un delito de peligro para la vida e integridad física de las personas, protegiéndose ambos bienes jurídicos.

- Tipos de lesión para designar aquellos en los cuales resulta dañado el objeto de la acción y, en consecuencia menoscabado el bien jurídico tutelado.

- Tipos de peligro en los que se describen conductas que alcanzan a potenciar una lesión para el objeto de la acción y por ende para el bien jurídico, estos se dividen a su vez en:

1.- De peligro concreto o efectivo: Son los que requieren para configurarse, que se produzca un peligro efectivo respecto el bien jurídico protegido, es decir, una proximidad inmediata a una lesión al bien jurídico. El delito de conducción temeraria de vehículo de motor se ha calificado dentro de ésta categoría, por la proximidad del peligro al realizar la conducta.

2.- De peligro abstracto o presunto: Son aquellos en los cuales para perpetrarse no es necesario que exista un peligro concreto respecto del bien jurídico protegido, es decir, que únicamente basta la peligrosidad de la conducta.

2.2.1.5.5 Según la relación psicológica entre el autor y el resultado se clasifican en:

- Tipos dolosos: son aquellos en los que concurren la realización de actos materiales que configuran el delito, más la intención del agente de producir el resultado dañoso, combinándose los elementos volitivo y cognitivo, es decir, se conoce y se quiere la realización de los elementos objetivos del tipo. En el caso del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, por ser un

delito de peligro concreto, no exige la producción de un resultado, por lo que se configura un dolo de peligro.

- Tipos culposos: en estos basta que el resultado producido haya sido previsto, o al menos, que haya debido preverse por el agente, es decir, que éste resultado no es deseado por el autor pero lo produce al no observar el deber objetivo de cuidado.

2.2.1.6 Error de tipo

Cuando el agente actúa con dolo debe conocer los elementos objetivos del tipo penal y cualquier desconocimiento o ignorancia sobre la existencia de estos, configuraría el llamado error de tipo, que representa una discordancia entre la conciencia del agente y la realidad, es decir, supone que el sujeto activo se representa de manera equivocada lo existente. En síntesis hay error de tipo cuando existe desconocimiento de alguno o todos los elementos del tipo penal, y como consecuencia de tal desconocimiento o error sobre la existencia de esos elementos, se excluye el dolo. El error de tipo puede ser invencible, o vencible, según su grado de evitabilidad.

2.2.1.6.1 Error invencible.

Se presenta cuando el error no hubiese logrado evitarse ni aun aplicando la diligencia debida, también es llamado error "no imprudente", en consecuencia, se excluye el dolo⁴², ya que no existe el conocimiento de todos o algunos de los elementos del tipo objetivo, agregando que se excluye también la imprudencia, por no haberse violentado el deber objetivo de cuidado. Por tanto, la conducta realizada sería impune, por la razón que los tipos son dolosos o culposos, y la simple causación de un resultado lesivo sin dolo ni culpa resulta *atípico*.

2.2.1.6.2 Error vencible.

El error vencible es aquel que hubiese podido evitarse si se hubiera observado el debido objetivo de cuidado, distinguiéndose también como "error imprudente". Con éste se considera la imprudencia, es decir, el error vencible excluirá el dolo pero no la *imprudencia*, aunque sólo será relevante si se considera punible la forma culposa del delito cuyo tipo objetivo realizó el autor.

⁴² Francisco Muñoz Conde, en Teoría...Cit. Pág.48

Al presentarse un error sobre los elementos objetivos del tipo, sea vencible o invencible, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, no existirá tipicidad, en razón que, si el error es invencible elimina el dolo y la culpa, y si el error es vencible elimina el dolo y queda subsistente la imprudencia, considerando que este delito no acepta la comisión culposa, el efecto es el mismo.

2.2.1.7 Antijuridicidad

Es un juicio negativo de valor que recae sobre un comportamiento humano y que indica que es contrario a las exigencias del ordenamiento jurídico. Una conducta típica es antijurídica si no existe una causa de justificación que excluya la antijuridicidad.

Es preciso hacer una diferenciación de los conceptos sistemáticos penales “antijuridicidad” e “injusto”. El primero designa una propiedad de la acción típica, es decir, la contradicción existente con las prohibiciones y mandatos del Derecho Penal; por su parte, el injusto equivale a la propia acción típica y antijurídica, esto significa, el objeto de valoración de la antijuridicidad. La antijuridicidad se divide en dos aspectos:

2.2.1.7.1 Antijuridicidad Formal:

Es la oposición formal a una norma jurídica, es decir, la mera contradicción al ordenamiento jurídico en general.

De dicho concepto se deduce que si existe una norma prohibitiva y se materializa la conducta prohibida, la acción será antinormativa, pero todavía no podemos decir que sea antijurídica, pues es posible que en el caso concreto tenga aplicación una norma permisiva, en razón que la antijuridicidad significa contrariedad material no solo formal al ordenamiento jurídico general.

2.2.1.7.2 Antijuridicidad Material:

Una acción es antijurídica materialmente si en ella se plasma una dañosidad social, es decir, es un comportamiento socialmente dañoso.

En consecuencia, se percibe que el contenido meramente formal atribuido a la antijuridicidad es insuficiente para fundamentar la intervención penal, junto a éste juicio de desvalor objetivo de carácter formal, la antijuridicidad ha de contener un juicio de desvalor material, por tanto el contenido material de esta es su dañosidad social.

El delito de conducción temeraria de vehículo de motor, como ya se ha mencionado reiteradas veces, es considerado un delito de peligro concreto, habiéndose descrito en el tipo penal la acción de conducir un vehículo de motor, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida e integridad física de otras personas, sin que sea necesario la producción de un resultado material, configurándose en ese sentido la antijuridicidad formal y material, porque además que la realización de la conducta está prohibida por la ley, produce una dañosidad a la sociedad, al poner en peligro bienes jurídicos protegidos.

2.2.1.7.3 Causas de Justificación

La antijuridicidad también comprende una faz negativa, compuesta por las denominadas causas de justificación, consideradas normas permisivas, lo cual se infiere del hecho que el plexo normativo no solo consagra prohibiciones y mandatos, sino también autorizaciones para actuar, es por esta razón que puede afirmarse que los tipos penales contienen reglas generales que encuentran sus excepciones en las causas de justificación, constituyendo la tipicidad un indicio de la antijuridicidad. Las causas de justificación que comprende nuestro ordenamiento jurídico se encuentran establecidas en el Art. 27 N° 1, 2, 3 y 6 del Código Penal, aunque particularmente en el delito de conducción temeraria de vehículo

de motor cabría únicamente la justificante llamada “estricto cumplimiento de un deber”.

Estricto cumplimiento de un deber legal

De acuerdo con esta causal de justificación se declara ajustada a Derecho la realización de ciertas conductas típicas realizadas por el agente en observancia de lo dispuesto por el mismo ordenamiento jurídico; y cumpliendo ciertos requisitos de carácter objetivo y subjetivo:

La existencia de un deber jurídico, que sea estricto, que exista necesidad de ejecutar la conducta típica y el autor debe actuar con la finalidad de cumplir el deber. Se fundamenta en el principio del interés preponderante.

En el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, habiéndose determinado la tipicidad de la conducta del sujeto activo, puede excluirse la antijuridicidad con esta causa de justificación; por ejemplo: El conductor de un camión de bomberos que maneja a excesiva velocidad, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida e integridad física de varios sujetos, para llegar rápidamente a sofocar un incendio en un edificio, donde se encuentran atrapadas muchas personas.

En éste caso la conducta puede ser típica, pero no será antijurídica, porque el sujeto actúa cumpliendo un deber legal.

Asimismo pueden ampararse con esta justificante todos aquellos sujetos que están sometidos a proteger bienes jurídicos en la colectividad, como el agente de autoridad, el conductor de una ambulancia, entre otros; que realicen la conducta tipificada en el Art. 147-E, siempre que cumplan los requisitos para que ésta se configure.

2.2.1.8 Culpabilidad

Es la relación directa que existe entre la voluntad y el conocimiento del hecho con la conducta realizada. Comprende la reprochabilidad del injusto al autor y la falta de autodeterminación conforme a derecho en un sujeto que es capaz de hacerlo.

Desde un punto de vista formal, la culpabilidad comprende todos aquellos presupuestos, que en un ordenamiento jurídico, son indispensables para formular al agente la imputación objetiva. Mientras que la culpabilidad material busca desentrañar el contenido, es decir, la razón de esa imputación.

Cuando se ha concluido que una conducta es típica y antijurídica, para determinar si el sujeto es culpable es necesario que cumpla con tres requisitos:

2.2.1.8.1 Imputabilidad o capacidad de culpabilidad

Está conformada por el conjunto de facultades psíquicas y físicas mínimas requeridas en el autor para poder ser motivado en sus actos por los mandatos normativos. Quien carece de estas facultades por no tener la madurez suficiente o por sufrir graves alteraciones psíquicas no puede ser penalmente responsable por sus actos, configurándose la inimputabilidad. El Código Penal Salvadoreño en el Art. 27 N° 4 establece las causales que sirven para determinar cuando un sujeto será inimputable: Enajenación mental, grave perturbación de la conciencia y desarrollo psíquico retardado o incompleto.

Al respecto, en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, generalmente es realizado por sujetos que poseen las facultades físicas y psíquicas necesarias para ser considerado imputable, aunque cabe la posibilidad que sea cometido por personas con enajenación mental y desarrollo psíquico retardado o incompleto, que se consideran inimputables, excluyéndolos de responsabilidad penal. Por otra parte, en

el caso de la grave perturbación de la conciencia, como excluyente de imputabilidad, se puede considerar la figura de la “acción libre en su causa”, consagrada en el Art. 28-A Pn., que presenta especial importancia en el delito en estudio, “ya que el tipo subjetivo requiere el conocimiento de que se conduce embriagado o con sus facultades afectadas por el consumo de drogas, conocimiento que en el momento de la conducción puede estar limitado por la propia ingesta de alcohol y drogas, de ahí que dicho conocimiento haya que referirlo al momento en el que consciente de que va a conducir un vehículo de motor, se embriaga o se endroga.”⁴³

2.2.1.8.2 Conciencia de la antijuridicidad del hecho cometido

Consiste en el conocimiento general que tiene el individuo sobre la existencia de la norma prohibitiva, si el sujeto no sabe que su actuar está prohibido nada le impide su ejecución y no puede ser motivado por la norma. En relación al delito en estudio, el agente debe conocer que la acción de conducir un vehículo de motor, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida e integridad física de otros, tal como lo establece el Art. 147-E Pn., constituye por consecuencia un delito, al considerarse que su actuar está prohibido por la norma penal, y aun conociendo dicha prohibición el agente actúa.

⁴³ Carlos Granados Pérez y Jacobo López Barja de Quiroja, Op. Cit. Pág. 424

2.2.1.8.3 Exigibilidad de un comportamiento distinto

Toda norma jurídica tiene un ámbito de exigencia, requiriendo ciertos comportamientos para los individuos, los niveles de exigencia de cada comportamiento pueden variar según que la norma sea prohibitiva, permisiva o imperativa. Antes de finalizar el juicio de culpabilidad es necesario comprobar si el autor, con capacidad de culpabilidad y conocimiento de la antijuridicidad, que realizó un hecho típico y antijurídico, se encontraba en alguna situación extrema que le obligara a actuar de tal forma, estableciéndose dos excepciones a éste requisito:

a. Miedo insuperable

Se refiere al estado psíquico cuya afectación deja una posibilidad de actuación al sujeto, poniéndolo sobre la exigencia media de soportar males y peligros. Considerándose como eximente de culpabilidad “cuando el sujeto en la situación de pánico lesiona un bien jurídico, sin darse cuenta de que había otras formas de solución del conflicto.”⁴⁴

⁴⁴ Francisco Muñoz Conde, en **Teoría...**Cit. Pág.129

Es cuestionable que una persona que consume el delito de conducción temeraria de vehículo de motor actúe bajo el miedo insuperable, aunque se deja abierta la posibilidad que pueda suceder.

b. Estado de necesidad disculpante

Desde un punto de vista general, el estado de necesidad es la situación en que se encuentra el agente cuando realiza una conducta típica con la finalidad de proteger un derecho propio o ajeno de una amenaza o daño actual o inminente, produciendo en tal empeño una lesión en los bienes jurídicos de otra persona.

Si la lesión se produce en un bien jurídico menor que el salvado se está frente a una causa de justificación, pero cuando se sacrifica un bien jurídico para salvar otro de igual ponderación se configura el estado de necesidad disculpante o exculpante, como causa de exclusión de culpabilidad. Para que se configure deben presentarse varios requisitos: Debe existir un riesgo, daño ó peligro, que sea actual e inminente; el mal o daño no debe ser evitable por otro procedimiento menos perjudicial y debe existir finalidad de proteger el derecho o bien jurídico propio o ajeno.

En los casos de ejecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, cuando se ha determinado que la conducta es típica, antijurídica y se ha iniciado el juicio de culpabilidad comprobando que el agente es imputable y tiene conocimiento de la antijuridicidad, puede excluirse de responsabilidad penal, cuando el agente ha actuado bajo esta eximente, por ejemplo: El padre preocupado por su hijo que está gravemente herido lo lleva hacia el hospital en su vehículo, conduciendo a excesiva velocidad, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida e integridad física de otras personas que se encuentran en la calle; puede comprobarse que su actuar se tipifica en el delito en estudio y establecer que el sujeto conocía que su conducta está prohibida por la ley, pero el Derecho no puede exigirle que actúe de una forma diferente, no logrando establecer su culpabilidad.

2.2.1.9 Error de prohibición

Se entiende por error de prohibición el que recae sobre la potencial comprensión de la antijuridicidad de la conducta, este se divide en error directo e indirecto, y estos a su vez en vencibles o invencibles dependiendo del caso concreto.

2.2.1.9.1 Error de prohibición indirecto

Recae sobre las causas de justificación, y puede ser de tres clases: el agente se equivoca acerca de la existencia de una justificante, yerra sobre los límites de una justificante, o, supone la existencia de presupuestos objetivos de una justificante, cuando realmente no es así.

2.2.1.9.2 Error de prohibición directo

Se presenta cuando el autor no conoce la existencia de la norma prohibitiva referida al hecho, la considera no vigente, o, bien conociendo la norma, realiza una interpretación errónea de la misma. Recae sobre el segundo requisito de la culpabilidad llamado “conciencia de la antijuridicidad del hecho cometido”.

En la ejecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, puede suscitarse un error de prohibición, directo o indirecto, cuando fuere de carácter invencible, no existirá responsabilidad penal, pero el error de prohibición vencible, por imperio legal, significa una atenuación o disminución de la culpabilidad, pero seguirá subsistente el dolo, convirtiéndose en un delito doloso atenuado, conforme a lo dispuesto por el Art. 69 Pn., se penalizará entre la tercera parte del mínimo y la

tercera parte del máximo de la pena establecida, en el delito en estudio el juzgador establecerá la pena entre cuatro meses y un año de prisión.

2.2.1.10 Concurso de personas

Todos los tipos penales regulan conductas humanas realizadas por una persona, al igual que cualquier otra actividad humana, presentan en su preparación y ejecución los fenómenos de especialización y división del trabajo observados en la vida diaria.

Las distintas formas de concurso de personas pueden clasificarse en:

2.2.1.10.1 Autoría

Autor directo: El que realiza por sí mismo todos los elementos del tipo penal.

Autor mediato: El que comete el hecho por intermedio de otro, quien actúa como instrumento en manos de aquél.

Coautor: El que en unión de otra u otras personas realiza conjuntamente la conducta típica.

2.2.1.10.2 Participación

Instigador: El que determina dolosamente a otra u otras personas a realizar un injusto.

Cómplice: El que presta ayuda dolosamente para la realización de un injusto doloso cometido por otro.

El delito de conducción temeraria de vehículo de motor se configura como de propia mano, porque solo es posible la realización directa y personal de la acción típica, por tanto, el autor solo puede ser el que está en situación de ejecutar, inmediata y corporalmente la acción prohibida. El autor del delito es exclusivamente el conductor, y, en los casos de vehículos de doble mando, aquel que lo maneje en el instante de la comisión del ilícito.

Al ser un delito de propia mano, no es posible la autoría a título de coautor ni de autor mediato. Primero, porque es difícil aceptar la realización conjunta de la conducta, existiendo tantos autores como actos de conducción se ejecuten, por ejemplo: Si dos personas conducen temerariamente, una primero y otra después, existirán dos acciones y

cada uno será responsable del delito regulado por el Art. 147-E Pn.; lo mismo puede decirse de la autoría mediata.

En cuanto a la participación no existe obstáculo en admitirlas. Así, será posible la inducción y la complicidad, basándose en que “son posibles todas aquellas formas de participación que no exigen la realización de actos ejecutivos, como pueden ser la inducción y la complicidad en sus diversas formas.”⁴⁵ Para el caso, el que induce a una persona, que se encuentra bajo los efectos de bebidas alcohólicas, a conducir un vehículo de motor en un lugar muy transitado, podría señalarse como instigador; de igual forma, en el caso planteado, el que facilitare el vehículo de motor para que la persona conduzca, puede considerarse cómplice.

2.2.1.11 Concurso de delitos

Constituye un dispositivo amplificador del tipo penal y se configura “cuando a una persona se le llama a responder de varias violaciones de la ley penal.”⁴⁶ Se clasifican así:

⁴⁵ Pilar Gómez Pavon, Ob. Cit. Pág. 185

⁴⁶ Manuel Osorio, Op. Cit. Pág. 206

Concurso Ideal Propio: Existe cuando el autor, mediante una única acción ontológica – normativa, realiza al mismo tiempo una pluralidad de tipos penales, homogéneos o heterogéneos, que no se excluyen entre sí.

Concurso Ideal Impropio: Es también denominado concurso medial y se presenta cuando un delito es medio necesario para la comisión de otro.

Concurso Real: Se presenta cuando hay una pluralidad de acciones independientes, susceptibles de ser encuadradas en uno o varios tipos penales, realizadas por la misma persona, y que concurren para ser juzgadas en un mismo proceso.

En los casos que conjuntamente al delito de conducción temeraria de vehículo de motor resulta otro delito imprudente, como homicidio o lesiones, surge la interrogante si puede configurarse un concurso de delitos, siendo necesario considerar que inicialmente se está frente a una acción dolosa, que produce, como consecuencia de un aumento intencional de la peligrosidad intrínseca de la actividad, un resultado lesivo, un daño, quebrantamiento o destrucción de uno de los bienes jurídicos protegidos por el ordenamiento, no perseguido intencionalmente por el autor y, a veces, ni siquiera imaginado.

El delito de conducción temeraria de vehículo de motor es de peligro concreto, y en general estos constituyen un adelantamiento de las barreras de protección penal, que tipifican una serie de conductas peligrosas en sí mismas, pero que llevan un plus de riesgo, superior al permitido, haciendo que la acción resulte inadecuada socialmente, sancionándose la realización de esas conductas, si ponen en peligro efectivo los bienes jurídicos protegidos, sin que sea necesario que se ocasione un resultado lesivo para alguno de esos bienes jurídicos. Parece natural que si estas conductas se castigan porque son peligrosas, la producción del resultado excluye la aplicación de estos tipos de peligro, creados para evitar precisamente su producción, éste criterio puede aplicarse cuando no hay pluralidad de personas expuestas al peligro, sino que únicamente es una y es la que posteriormente resulta lesionada, no cabría el concurso de delitos porque el delito de peligro sería subsidiario al de lesión.

Pero cuando existe una pluralidad de personas expuestas al peligro efectivo y solamente algunas son las lesionadas, daría lugar al concurso ideal de delitos, conformado por conducción temeraria de vehículo de motor y homicidio o lesiones imprudentes, según sea el caso. De igual

forma, la persona que lanza su vehículo de motor contra otra con el deliberado propósito de causarle la muerte, aproximándose a ésta conduciendo temerariamente, poniendo en evidente peligro a los demás transeúntes, habrá cometido dos delitos: el de conducción temeraria de vehículo de motor como medio para consumar un homicidio doloso, en ambos casos, para efectos de determinar la pena, se aplicará lo dispuesto en el Art. 70 Pn.

Asimismo, el delito de conducción temeraria de vehículo de motor fácilmente junto con otras conductas típicas puede configurar un concurso real heterogéneo, por ejemplo: una persona efectúa un robo, al día siguiente lesiona a otra persona, y después realiza la acción de conducir temerariamente. También puede configurarse un concurso real homogéneo, en el caso que un grupo de jóvenes se reúnen por las tardes en la calle principal de una colonia muy habitada, para hacer competencias de velocidad con sus automóviles, sin ninguna autorización, poniendo en peligro la vida e integridad física de los niños que juegan en un parque contiguo; cada vez que pongan en peligro los bienes jurídicos mencionados se estaría configurando el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

2.2.1.12 Determinación de competencia en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor

En la práctica han surgido conflictos al determinar si los Jueces de Tránsito son los competentes para conocer la fase de instrucción del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, tomando como argumento que el principal elemento objetivo del delito es la conducción de un vehículo motor, que el elemento subjetivo consiste en la trasgresión de las normas de seguridad vial, y que el delito se configura como tipo penal en blanco, siendo necesario remitirse al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, llevando imbibita una infracción de tránsito; al respecto es necesario manifestar que en el Art. 1 del Decreto Legislativo Número setecientos setenta y uno, publicado en el Diario Oficial número doscientos treinta y uno, tomo trescientos cuarenta y cinco, de diez de Diciembre de mil novecientos noventa y nueve, se estableció la competencia para los Tribunales de Tránsito, cual es la de deducir la responsabilidad penal y civil de los delitos de homicidio y lesiones culposas, provenientes de un accidente de tránsito, los cuales producen un resultado material derivado de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Como ya se ha reiterado, el delito de conducción temeraria de vehículo de motor es de naturaleza dolosa y representa un peligro concreto para la

vida e integridad física de las personas, elementos distintos a los contemplados en los delitos mencionados, limitando la competencia en el área penal de los Jueces de Tránsito a conocer solamente la fase de instrucción de los delitos ya mencionados.

Otro problema surge cuando existe un concurso de delitos conformado por conducción temeraria de vehículo de motor y lesiones u homicidio culposos, habiéndose establecido que la fase de instrucción del primero corresponde al Juez de Instrucción y en los otros el Juez de Tránsito, en éste caso sería válido que el Juez de Instrucción conociera de ambos delitos para garantizar la seguridad jurídica del imputado y por criterios de economía procesal.

2.2.1.13 Ingestión de bebidas alcohólicas y drogas que limitan la capacidad de conducir

Una de las conductas que se pueden tipificar en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor es conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas que limiten la capacidad de conducir, para efectos de estudiar ésta causal es acertado dividirla en dos puntos principales, siendo estos la clasificación de las mencionadas sustancias y su influencia sobre el individuo en la conducción de un vehículo de motor.

2.2.1.13.1 Clasificación de bebidas alcohólicas y drogas que limitan la capacidad de conducir

El problema que se plantea en ésta conducta es determinar qué sustancias pueden ser consideradas incluidas, siendo necesario hacer un estudio en relación con los efectos que producen en el ser humano.

A. Bebidas alcohólicas

Sobre el alcohol superficialmente no se presentan muchas dudas, sin ser necesario realizar una interpretación muy exhaustiva al respecto, tomando en consideración que desde los puntos de vista legal y social su significado es común. Etimológicamente la palabra alcohol proviene del árabe al-kuhl que significa “el colirio”, y se ha determinado que una bebida alcohólica es “aquella que se obtiene como consecuencia del proceso de fermentación de la glucosa.”⁴⁷ Químicamente, el alcohol abarca diferentes géneros: metílico, propílico, butílico, isopropílico, vinílico, alílico, bencílico, amílico y etílico. Este último es el único tolerado por la especie humana, porque los otros pueden resultar mortales, aún en pequeñas dosis, siendo necesario estudiar los efectos que puede producir en una persona.

⁴⁷ Pilar Gómez Pavon, Op. Cit. Pág. 34

Alcohol etílico o etanol

Es considerado depresor del sistema nervioso central, porque, en realidad produce sedición y sueño. Sin embargo, sus efectos iniciales, en particular en dosis bajas, suelen percibirse como estimulación, a causa de la supresión de los sistemas inhibidores.

La intoxicación leve con alcohol presenta síntomas que varían entre los individuos, algunos presentan solo incoordinación motora y somnolencia conforme se incrementa la concentración sanguínea aumentan los efectos sedantes, y pueden sobrevenir coma y muerte con concentraciones muy altas.

B. Drogas

Cualquier sustancia química que provoca cambios en el estado emocional, funcionamiento del organismo y el comportamiento de una persona, puede considerarse una droga, ésta definición es muy superflua. Desde una óptica más completa droga es: Cualquier sustancia de origen natural o sintético que forma el principio activo de un medicamento, el cual es utilizado con fines curativos, supresivos y profilácticos, teniendo utilidad terapéutica que depende primordialmente de la capacidad para

producir los efectos deseados con el mínimo de efectos secundarios y que puede ser objeto de abuso.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha definido la droga como *“toda sustancia, que introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce una alteración, de algún modo, del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y es, además, susceptible de crear dependencia, ya sea psicológica, física o ambas.”*

Existen muchas clases de drogas, por tanto las alteraciones que producen en el ser humano son variadas: pueden provocar excitación, tranquilidad y supresión del dolor, u ocasionar trastornos perceptivos de diversa intensidad; consecuentemente las drogas se dividen en dos grupos: Depresoras, las que causan efectos tranquilizantes; y Estimulantes: que bien pueden originar excitación o producir alucinaciones. Para una mejor comprensión es preciso presentar un cuadro ilustrativo:

CLASIFICACIÓN DE DROGAS

Tipo Droga	Ejemplos	Usos Médicos	Dependencia Psicológica	Dependencia Física	Tolerancia	
D E P R E S O R E S	Alcohol	Cerveza Licor	Ninguno	Alta	Moderada	Sí
	Barbitúricos	Amytal Butisol Nembutal Fenobarbital	Para ansiedad, tensión alta e insomnio	Alta	Alta	Sí
	Inhalantes	Aerosoles Gasolina Colas	Ninguno	Alta	Ninguna	Posible
	Tranquilizantes	Valium Librium Equanil Altiván	Para ansiedad, tensión e insomnio	Moderada	Moderada	Sí
	Narcóticos de Origen Natural	Morfina	Analgésico	Alta	Alta	Sí
		Heroína	Ninguno	Alta	Alta	Sí
		Codeína	Para la tos y analgésicos	Alta	Moderada	Sí
	Narcóticos de origen sintético	Demerol	Analgésico	Alta	Alta	Sí
		Metadona	Sistemas de abstinencia de la heroína y analgésico	Moderada	Alta	Sí
	Cannabis	Marihuana, Hashish	Bajo investigación	Moderada	Desconocida	Sí
E S T I M U L A N T E S	Alucinógenos de origen natural	Mezcalina Hongos	Ninguno	Baja	Ninguna	Desconocida
	Alucinógenos de origen sintético	L.S.D.	Ninguno	Baja	Ninguna	Desconocida
	Anfetaminas	Benzedrina Dexedrina.	Para obesidad	Alta	Moderada	Sí
	Cafeína	Café Cola	Dolores de cabeza	Baja	Ninguna	Sí
	Cocaína	Cocaína Crack	Anestesia local	Alta	Posiblemente	Sí
	Nicotina	Cigarros puros pipas	Ninguna	Alta	Moderada	Sí
	Cannabis	Marihuana, Hashish	Bajo investigación	Moderada	Desconocida	Sí

2.2.1.13.2 Influencia del alcohol y drogas en la conducción de un vehículo de motor

La legislación penal salvadoreña no establece la cantidad de droga, ni la tasa de alcohol que debe contener la sangre para que mediante la conducción de un vehículo de motor un individuo ponga en peligro la vida o la integridad física de otras personas, sino que solamente establece dos requisitos: el primero de carácter objetivo, siendo necesaria la ingestión de alcohol o drogas; y el segundo de naturaleza subjetiva, que dicha ingestión limite la capacidad de conducir. En consecuencia, es necesario establecer cuales son los efectos que producen las diferentes drogas en la persona:

DROGAS CLASIFICADAS POR EFECTOS

DROGAS ESTIMULANTES	POSIBLES EFECTOS	POSIBLES CONSECUENCIAS FISICAS
CAFE	Disminuye la somnolencia y la fatiga.	Inquietud, agitación, temblores, insomnio, problemas digestivos.
TABACO, NICOTINA	Desinhibición, sensación de calma.	Trastornos pulmonares y circulatorios, afecciones cardíacas, infartos y cáncer.
ANFETAMINAS	Alerta intensificada, hiperactividad, pérdida del apetito, falta de sueño, taquicardia, locuacidad.	Dilatación pupilas, nerviosismo intenso, estado de alerta permanente, insomnio, escalofríos, anorexia.

COCAINA	Excitación, acentuada desinhibición, hiperactividad, pérdida del apetito, ansiedad, aumento de la presión sanguínea y pulsaciones del corazón.	Desasosiego, agitación, hipertensión, trastornos cardio-respiratorios, desnutrición, anemia. Hasta daños hepáticos, renales y cerebrales. En embarazo, fetos defectuosos
---------	--	--

DROGAS DEPRESORAS	POSIBLES EFECTOS	POSIBLES CONSECUENCIAS FISICAS
ALCOHOL	Euforia inicial, desinhibición, disminución de la tensión, embotamiento mala coordinación, confusión.	Trastornos hepáticos y de los nervios periféricos, dificultad para hablar, marcha inestable, amnesia, impotencia sexual, delirio.
BARBITURICOS, SEDANTES	Depresión del sistema nervioso central, tranquilidad, relajamiento.	Irritabilidad, risa/llanto sin motivo, disminución de la comprensión y de la memoria, depresión respiratoria, estado de coma.
OPIO, HEROÍNA, METADONA	Sensaciones exageradas a nivel fisico-emocional, ansiedad, disminución de la razón, el entendimiento y la memoria, retardo psicomotor.	Estados de confusión general, convulsiones, alucinaciones, contracturas musculares, disminución de la presión arterial.
INHALANTES	Mareos, intoxicación.	Lesión de diversos sistemas orgánicos, arritmias cardíacas, depresión de médula ósea, degeneración cerebral.

DROGAS ALUCINOGENAS	POSIBLES EFECTOS	POSIBLES CONSECUENCIAS FISICAS
MARIHUANA	Diminuye la reacción ante los estímulos y reduce los reflejos, desorientación temporoespacial alucinaciones.	Reducción en el impulso sexual, daño en las funciones reproductoras, psicosis tóxica deterioro neurológico.
Dietilamida del ácido lisérgico (LSD)	Alucinaciones, desorientación temporoespacial flashback.	Delirio, despersonalización, terror, pánico, trastornos en la visión hipertensión arterial, problemas respiratorios

Sobre las sustancias que pueden considerarse drogas existen muchas clasificaciones, dentro de éstas se considera el café, que puede potenciar la acción del alcohol, y el tabaco, aunque por sí mismos difícilmente pueden influir en la conducción, pero sí son capaces de potenciar el efecto de otras drogas. En consecuencia, pueden considerarse drogas capaces de influir en la conducción, tanto los depresores como los estimulantes, aunque en algunos casos la droga se ingiere bajo control médico, planteándose otro problema, porque el sujeto puede desconocer los efectos que estas sustancias causen sobre el manejo del vehículo, siendo válido plantear un error de tipo.

2.2.1.13.2.1 Contenido de alcohol en las bebidas embriagantes

Habitualmente el contenido de alcohol de las distintas bebidas se expresa en forma de grados, ello significa el porcentaje de alcohol que contienen por cada cien centímetros cúbicos de bebida. Por ejemplo, si en una cerveza figura en su etiqueta que contiene cinco grados de alcohol, quiere decir que de cada cien centímetros cúbicos de cerveza cinco son de alcohol.

Con el fin de determinar la cantidad de alcohol que se ingiere, en grados, es preciso transformar los grados de etanol en su equivalente en gramos de alcohol absoluto o puro, para ello se multiplican los grados por cada cien centímetros cúbicos por cero punto ocho, ya que el alcohol es menos denso que el agua. Es decir, si consumimos cien centímetros cúbicos de una bebida alcohólica que contiene diez grados, habremos ingerido ocho gramos de alcohol absoluto (10° , es decir 10cc de alcohol en 100cc de la bebida; $10\text{cc de alcohol} \times 0.8 = 8 \text{ gramos}$). Si ingerimos 100 cc de una bebida con 42° , la cantidad de alcohol absoluto ingerida habrá sido de 33.6 gramos de alcohol absoluto ($42 \times 0.8 = 33.6 \text{ gramos}$).

2.2.1.13.2.2 Etapas de absorción del alcohol

El alcohol se transporta en la sangre hacia el cerebro, el estómago, los órganos internos, el hígado, los riñones, los músculos, en fin, a todas partes. Se absorbe rápidamente (toma tan poco como 5-10 minutos) y puede permanecer en el cuerpo durante varias horas.

El proceso de metabolización del alcohol está dividido en 4 etapas:

✦ **Absorción:** Una vez ingerido se absorbe en el estómago y, principalmente, en el intestino delgado. La rapidez de absorción depende del alcohol que llegue hasta el intestino delgado, de tal manera que distintos aspectos, como la presencia de alimentos en el estómago, cantidad de alcohol ingerida y características de la bebida consumida, influyen en la velocidad de absorción. El nivel máximo de alcohol en sangre se alcanza entre los treinta y noventa minutos desde que se ingiere la bebida. Con el estómago vacío la rapidez de absorción es máxima, y tras una comida abundante y rica en grasas es mucho más lenta. Sin embargo, en ambos casos todo el alcohol acaba absorbiéndose y haciendo efecto en el organismo. En la mucosa gástrica, la actividad de la enzima que destruye el alcohol (alcohol deshidrogenasa) es menor en las mujeres que en los hombres, es decir, en el caso de los hombres esta enzima destruye una cantidad regular de alcohol, mientras que en las mujeres lo hace en menor

medida. Esto explica por qué en las mujeres se alcanzan mayores niveles de alcohol en sangre que en los hombres cuando se ingieren las mismas cantidades de alcohol, infiriéndose que los hombres toleran el alcohol mejor que las mujeres.

- ♦ La distribución del alcohol por el organismo a través del torrente sanguíneo, actuando como depresor del sistema nervioso central, una vez absorbido el alcohol se distribuye por la sangre y desde ahí alcanza todo el organismo. No obstante, el alcohol tiende a acumularse en la grasa, por ello las personas con mucha grasa toleran algo mejor el alcohol.

- ♦ La metabolización en el hígado, el cual lo transforma, gracias a la acción de enzimas, en acetaldehído, ácido acético, anhídrido carbónico y agua. Se estima que el hígado de un adulto hombre, sano, de 70 kilos de peso, puede metabolizar aproximadamente quince mililitros de alcohol absoluto por hora, independiente de la concentración de alcohol en sangre.

Al ser metabolizado se presenta una compleja serie de reacciones y efectos, dividiéndose en cuatro fases:

Fase Prodrómica: (0,25 gr./l -0,3 gr./l) Cuando el individuo percibe un cambio en su estado mental. Determinados tests psicomotores y de

aptitud, revelan alteraciones que afectan la percepción de los sentidos y una disminución de los reflejos.

Excitación: (0,3 gr./l -1,5 gr./l) Perdida de la inhibición y perdida del autocontrol con parálisis progresiva de los procesos mentales más complejos. Este es el primer estado que puede comportar cambios de personalidad.

Incoordinación: (1,5 gr. /l - 3 gr./l) : Temblor, confusión mental, incoordinación motriz: generalmente, la persona acaba durmiéndose.

Coma y muerte: (+3 gr./l): Intoxicación crónica provocada por ingestiones agudas repetidas, o excesivo y continuado consumo de alcohol.

♦ La eliminación a través de la orina, transpiración y aire expirado. Esto ha permitido desarrollar métodos bastante eficaces de detección del nivel de alcoholemia. Entre el dos y el diez por ciento del etanol ingerido se elimina sin metabolizar, principalmente por orina, aire espirado y sudor.

2.2.1.13.2.3 Pruebas de Alcoholemia

La tasa de alcoholemia es la concentración de alcohol en sangre o en aire espirado, esto es, la cantidad de gramos o miligramos que existen en un litro de sangre o de aire, respectivamente. Para determinar la tasa de alcoholemia se utilizan dos tipos de aparatos: alcoholímetro, que mide la tasa de alcohol en sangre; y el etilómetro o alcotest, la contenida en el aire espirado, constituyendo la base de su uso, la equivalencia existente entre el alcohol en la sangre y en el aire espirado⁴⁸, creando la posibilidad de estimar la concentración de alcohol en sangre a partir de su cuantificación en el aire.

Es importante determinar el grado de concentración de alcohol en la sangre del individuo, porque esto sirve para deducir cuando estará limitada su capacidad de conducir, que dependerá de los efectos que el alcohol haya producido, los cuales se reflejan en la siguiente tabla:

⁴⁸ La concentración de etanol en sangre se encuentra en equilibrio con la concentración en aire alveolar en una relación de 1: 2000 a 1: 2300.

Concentración de alcohol en sangre	Efectos típicos	Efectos predecibles al conducir
.02%	Cierta pérdida de la capacidad de juicio Relajación Leve sensación de calor en el cuerpo Alteración del estado de ánimo	Disminución de las funciones visuales (rápida trayectoria de un objeto en movimiento) Disminución de la capacidad para realizar dos cosas al mismo tiempo (atención dividida)
.05%	Comportamiento exagerado Puede mostrar pérdida de control sobre los músculos pequeños (por ejemplo, enfocar los ojos) Deterioro de la capacidad de juicio Usualmente sentimiento alegre Disminución del estado de alerta Pérdida de las inhibiciones	Disminución de la coordinación Habilidad reducida para seguir objetos en movimiento Dificultad para maniobrar el volante Respuesta reducida para afrontar situaciones de emergencia mientras se conduce un vehículo
.08%	La coordinación muscular se hace deficiente (por ejemplo, equilibrio, habla, visión, tiempo de reacción y audición) Es más difícil detectar los peligros El criterio, el auto-control, el razonamiento y la memoria se ven afectados	Concentración Pérdida de la memoria de corto plazo Control de la velocidad Se reduce la capacidad de procesar información (habilidad de ver avisos o señales) Deterioro de la percepción
.10%	Deterioro evidente del control y del tiempo de reacción Dificultad para hablar, deficiencia de la coordinación y lentitud para pensar	Habilidad reducida para mantenerse en la misma línea de la carretera y para frenar en forma adecuada
.15%	Mucho menos control muscular que lo normal Puede presentarse vómito (a menos que se llegue a este nivel en forma lenta o a que la persona ha adquirido una tolerancia al alcohol) Pérdida mayor del equilibrio	Incapacidad sustancial para controlar el vehículo, prestar atención a las tareas de conducción y procesar las informaciones visuales y auditivas necesarias.

2.2.1.13.2.4 Garantías procesales de la prueba de alcoholemia

Los aparatos que sirven para la medición de la tasa de alcohol en el individuo, deben haber sido aprobados y perfectamente revisados, de lo contrario se estaría utilizando una prueba cuya base esté viciada de ilegalidad. En el supuesto que a un sujeto se le haya practicado la prueba de alcoholemia con un aparato de precisión que no esté con la debida revisión y calibración, la prueba no tendrá valor alguno. Sin embargo, aunque el aparato esté debidamente calibrado existe un margen de error de un cinco por ciento en un índice de cero punto ochenta gramos de alcohol por litro de sangre.

De igual forma, la prueba del test alcoholimétrico debe practicarse con las garantías formales establecidas al objeto de preservar el derecho de defensa, por tanto es importante establecer que una prueba no es suficiente. Si tras la práctica de la primera prueba la impregnación alcohólica es superior al límite legal, el agente policial debe informar al conductor que, para una mayor garantía, le va a someter a una segunda prueba de detección alcohólica por aire expirado, pudiendo contrastar los resultados de ambas pruebas con exámen de análisis de sangre u orina, debiendo mediar entre ambas pruebas un mínimo de diez minutos. Si no se realiza la segunda prueba o no se le informa al conductor la posibilidad

de realizarse un análisis, se estaría igualmente ante un supuesto de prueba no válida.

2.2.1.13.2.5 Fundamentos constitucionales de la prueba de alcoholemia

La práctica de la prueba de alcoholemia supone el dato más objetivo para comprobar la existencia de alcohol o drogas en el organismo del sujeto, y de ello inducir su limitación para conducir, agregando que por la naturaleza de esta, resulta imposible su repetición.

Desde la vigencia del Art. 147- E Pn. se ha planteado reiteradamente la posible ilegalidad de las pruebas alcoholimétricas, en cuanto estas pueden vulnerar algunos Principios Constitucionales: como la presunción de inocencia, de legalidad, y de seguridad jurídica, siendo necesario hacer algunas consideraciones.

La realización de la prueba de alcoholemia no constituye una declaración o confesión si no una pericia técnica, de la que se obtienen resultados técnicos especializados, basados en dos razones fundamentales: su naturaleza objetiva derivada del empleo de instrumentos especializados y la imposibilidad de reproducirlos en la vista pública. No

obstante constituir una pericia su resultado es incierto, sirviendo solamente al juzgador como prueba de referencia, por tanto no infringe el principio de presunción de inocencia,

Por otro lado, el principio de legalidad constituye principalmente el acatamiento del ordenamiento jurídico en general y el de seguridad jurídica, implica el sometimiento del Estado a cumplir ciertos requisitos o condiciones exigidas por el propio ordenamiento jurídico para que la afectación de la esfera jurídica del gobernado sea válida y consecuentemente garantizar la protección de los derechos individuales de la persona.

La realización de la prueba de alcoholemia implica una intervención corporal, por lo que para su realización debe seguirse el procedimiento establecido en el Art. 167 del Código Procesal Penal, cuando el conductor no quiera someterse voluntariamente a su práctica, aunque en todo caso, el sujeto puede negarse al sometimiento, sin que dicha negativa pueda actuar como presunción en contra suya, en consecuencia no se infringen los principios de legalidad y de seguridad jurídica.

2.2.1.14 Base legal del delito de conducción temeraria de vehículo de motor

2.2.1.14.1 Fundamento Constitucional

El Salvador para constituirse como Estado Constitucional Democrático de Derecho se rige bajo el imperio de las normas constitucionales, teniendo como finalidad suprema garantizar los derechos y garantías fundamentales de los individuos.

La Constitución de la República garantiza la libertad de tránsito en su Art. 5, esto significa que toda persona tiene derecho a desplazarse libremente en el territorio nacional, sin más limitaciones que las establecidas expresamente por la ley.

En la sociedad generalmente para este fin son utilizados algunos medios de transporte, como los vehículos de motor, cuya circulación constituye un riesgo jurídicamente aceptado, ésta actividad con el desarrollo de la humanidad ha facilitado en gran medida muchas actividades de las personas, pero de igual forma ha generado, bajo ciertas circunstancias, graves perjuicios a bienes jurídicos fundamentales de los sujetos.

La actividad de circular conduciendo un vehículo de motor, además de constituir un derecho, implica respetar ciertas obligaciones, esto significa que al conducir se deben observar las normas de seguridad vial establecidas, es decir que si se realiza dicha actividad sin observancia de estas normas se está atentando contra bienes jurídicos fundamentales como la vida e integridad física de las personas, reconocidos en el Art. 2 Cn., por tanto es necesario establecer un equilibrio entre ambos preceptos constitucionales, procurando garantizarlos, creando una figura que permita la circulación, pero al mismo tiempo, proteja la vida e integridad física de las personas, surgiendo el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

2.2.1.14.2 Fundamento internacional

Para proteger a la persona humana, la comunidad internacional ha concertado, como fin común, crear una diversidad de instrumentos donde se reconozcan ciertos derechos y garantías primordiales. Estos son denominados tratados internacionales, reconocidos por la Constitución de la República, en el Art. 144, como leyes de la república desde el momento que son ratificados por el país y entran en vigencia en éste.

Los tratados internacionales que fundamentan la creación del Art. 147-E Pn. son diversos, siendo necesario hacer una enumeración de ellos:

Declaración Universal de los Derechos humanos

Adoptada y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el diez de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, en Resolución número 217 A (iii), en cuyo texto completo asegura el reconocimiento y aplicación universal y efectivos entre los pueblos, de los derechos y libertades fundamentales de la persona, así en el Art. 3 establece: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”. Aquí se figura el equilibrio existente entre la libertad individual, en sus diferentes aspectos, y la seguridad jurídica colectiva, es decir, toda persona es libre de realizar cualquier actividad permitida por la ley, como conducir un vehículo de motor, siempre y cuando respete los derechos de los demás, principalmente los bienes jurídicos vida e integridad física.

Convención Americana sobre Derechos Humanos

Suscrita en San José de Costa Rica el veintidós de Noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos, con el objeto de reconocer que

los derechos esenciales del hombre tienen como fundamento los atributos de la persona humana, justificando la protección internacional, de naturaleza convencional coadyuvante o complementaria de la que ofrece el derecho interno de los Estados americanos. En los Arts. 4 n° 1 y 5 n° 1 reconoce que toda persona tiene derecho a que se respete su vida e integridad física, de igual forma, en el Art. 7 n° 1 otorga los derechos a la libertad y a la seguridad personal, por tanto, se puede ejercer estos derechos reconocidos siempre que se respeten los límites entre ellos.

Convención sobre la reglamentación del tráfico automotor interamericano

Adoptada en Washington D. C., Estados Unidos, el quince de Diciembre de mil novecientos cuarenta y tres, ratificada por El Salvador el doce de Junio de mil novecientos cuarenta y cuatro, con el objeto de establecer entre los gobiernos de las repúblicas americanas, reglas uniformes para el control y la reglamentación del tráfico automotor internacional en sus carreteras, y para facilitar el movimiento de vehículos entre dichos Estados.

El Art. 3 establece que todo conductor de un vehículo automotor que circule en cualquier Estado parte de la Convención, estará sujeto a las

leyes y reglamentos de tráfico vigentes en dicho Estado o subdivisión política del mismo, fundamentando con esto que todo país puede establecer las limitaciones pertinentes a la forma de conducir los vehículos de motor.

2.2.1.14.3 Fundamento legal

Código Penal

Aprobado por medio del Decreto Legislativo número mil treinta, de fecha veintiséis de abril de mil novecientos noventa y siete, publicado en el Diario Oficial número ciento cinco, tomo trescientos treinta y cinco, del diez de Junio del mismo año; describe una serie de conductas tipificadas como delitos, acorde a las necesidades de la realidad nacional, por tanto, en virtud de la alta tasa de accidentes de tránsito y a consecuencia de estos, muertes y lesiones de muchas personas, el legislador ha determinado incorporar a la normativa penal, nuevas figuras delictivas que se consideran necesarias para tutelar la libertad de locomoción de los ciudadanos y la seguridad personal, de conformidad al Art. 2 de la Constitución, creando el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, en el Art. 147-E del Código Penal, por Decreto Legislativo número trescientos noventa y tres, de fecha treinta de Julio de dos mil cuatro,

publicado en el Diario Oficial número ciento cuarenta y tres, tomo trescientos sesenta y cuatro, del treinta de Julio de dos mil cuatro.

Ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito

Declarada ley de la República por Decreto Legislativo número cuatrocientos veinte, de fecha uno de Septiembre de mil novecientos sesenta y siete; y publicada en el Diario Oficial número ciento ochenta y tres, tomo doscientos diecisiete, del seis de Octubre de mil novecientos sesenta y siete. Creada con la finalidad de dictar las regulaciones adecuadas y crear los Tribunales que fueran necesarios para hacer eficaz el ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los accidentes de tránsito. Otorgando competencia a los Jueces de Tránsito para conocer de la fase de Instrucción de los delitos de Homicidio y Lesiones, ambos de naturaleza culposa, derivados de un accidente de tránsito.

Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Creada por Decreto Legislativo número cuatrocientos setenta y siete, de fecha diecinueve de octubre de mil novecientos noventa y cinco; y publicada en el Diario Oficial número doscientos doce, tomo trescientos veintinueve, del dieciséis de Noviembre de mil novecientos noventa y

cinco, instaurando normas para coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre y establecer el marco legal en materia de régimen administrativo de transporte, tránsito y su seguridad vial.

Ley de carreteras y caminos vecinales

Por el aumento en la construcción de carreteras y caminos públicos e incremento económico, agrícola y turístico del país, fue necesario dictar las disposiciones que tendieran a regular la construcción y mantenimiento de las vías públicas así como su conservación y desarrollo, promulgándose por Decreto Legislativo número cuatrocientos sesenta y tres, a los nueve días del mes de septiembre de mil novecientos sesenta y nueve, publicada en el Diario Oficial número ciento noventa y seis, tomo doscientos veinticinco, del veintidós de Octubre de mil novecientos sesenta y nueve.

Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial

Creado por Decreto Ejecutivo número sesenta y uno, el día uno del mes de junio de mil novecientos noventa y seis, entro en vigencia el uno de agosto de mil novecientos noventa y seis. Teniendo por objeto, desarrollar lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en lo concerniente al tránsito y seguridad vial y desarrollar las prevenciones a fin de establecer la aplicación de sanciones de orden

gubernativo y económico en que incurran los que infringen sus disposiciones, implantando para vehículos, sus respectivos conductores y peatones, las medidas necesarias encaminadas a garantizar la seguridad de personas e intereses, normalizando el tránsito, estableciendo el orden de la circulación y precaviendo los peligros que den lugar a desorden por falta de medidas adecuadas.

2.2.1.15 Jurisprudencia

Es la interpretación que de la ley hacen los Tribunales para aplicarla a los casos sometidos a su jurisdicción, conformándose por el conjunto de sentencias dictadas por los Miembros del Órgano Judicial sobre una materia determinada. Esta puede ser de carácter internacional y nacional.

2.2.1.15.1 Jurisprudencia internacional

España

En el Art. 384 del Código Penal Español se regula el delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás, similar en su estructura al delito en estudio, al respecto el Tribunal Supremo Español ha sentado jurisprudencia, entre la que se puede destacar:

Sentencia del Tribunal Supremo Español de referencia 2-6-99

El proceso es contra un conductor que se introduce a gran velocidad en una calle peatonal atropellando un cochecito de bebé del que instantes antes había sido sacada una niña por su abuelo, al ver cómo se acercaba el vehículo. El Tribunal Supremo, respecto a la exigencia típica de la puesta en peligro concreto de la vida o integridad de las personas, afirma: "pocos casos pueden presentarse en la práctica en que con mayor claridad pueda concurrir el segundo elemento antes requerido", refiriéndose al resultado de peligro concreto, "pues hubo un concreto peligro de causar la muerte o lesiones graves a la niña que iba en el cochecito luego atropellado, tan próximo y cierto que muy probablemente se hubiera producido uno u otro resultado si el abuelo que la guardaba no hubiera actuado con tanta diligencia". En ésta Sentencia el Tribunal Supremo pretende establecer que para determinar la existencia de un peligro concreto es necesario que el resultado haya sido evitado por un agente extraño y no por el sujeto activo de la acción, éste criterio puede ser aplicado en la legislación salvadoreña, al momento de establecer si existe o no un peligro concreto para la vida e integridad física del sujeto pasivo.

Sentencia del Tribunal Supremo Español de referencia 25-10-99.

El Tribunal Supremo Español confirma la sentencia de la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca que, tras rechazar la acusación de tentativa de parricidio formulada por la acusación particular y el Ministerio Fiscal, condenó al acusado por el Art. 340 bis d) del Código Penal, a una pena de tres años de prisión, multa de un millón de pesetas y privación del permiso de conducir por cuatro años. Sobre la base de los siguientes hechos probados:

“El acusado había acudido al Juzgado de Familia con motivo de una demanda de separación presentada por su esposa en contra de su voluntad. En el despacho de la Juez, estando visiblemente nervioso, pidió entrevistarse reservadamente con su mujer, ofreciéndole un regalo y efectuando un último intento para reconstruir el matrimonio, pareciendo haber existido momentos de tensión en esta entrevista de la que salieron los dos llorosos. Como la mujer mantuviera la negativa, volvieron a entrar en la Sala de Audiencias del Juzgado, pero, momentos después, el acusado se fue de la Sala, dando un fuerte portazo y sin firmar documento alguno, y se dirigió hacia la salida del Juzgado. Este edificio cuenta, para llegar a la vía pública (una Avenida) con una explanada rectangular dedicada a

parking y a jardín en la que, con los coches aparcados en batería, se forman dos carriles circunvalatorios para acceder a la mencionada Avenida. Allí el acusado esperó a la salida de su mujer con la pretensión de dialogar nuevamente con ella. Ante la nueva negativa de ésta y la interposición del guardaespaldas amigo de la mujer que la acompañaba dijo: "ahora te voy a demostrar lo mucho que te quiero", al tiempo que se abrochaba el anorak y se colocaba el casco dirigiéndose hasta donde tenía aparcada su moto. Puso el motor en marcha y dio fortísimos acelerones que llamaron la atención de los presentes, interpretándolo uno de ellos, abogado, como pretensión de pedirles paso, por lo que se apresuró a apartar de su dirección a su cliente en evitación de algún mal; cogió a toda velocidad el carril recto por donde circulaba su mujer, que también fue apartada por el guardaespaldas segundos antes de que la moto pasara casi rozándola, y, sin menguar la velocidad, se dirigió recto al murete limítrofe con la calle. El choque provocó en la moto un efecto trampolín, alzándose y volando para quedar enganchada en la verja metálica existente sobre el murete, cayéndose en la calzada el motorista que, al llegar la gente, lo primero que manifestó es que quería irse a su casa. Una dotación de la policía que casualmente pasaba por allí lo detuvo, pues algunos de los presentes decían que había intentado atropellar a alguien. Otro de los presentes lo interpretó como un intento de suicidio”.

Al respecto el Tribunal plantea que si no existe intención de provocar una lesión, se rechaza la concurrencia del dolo eventual en el delito de conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás.

La sentencia parte de una teoría ecléctica del dolo eventual, la cual, a pesar que se refiriere a la necesidad de consentimiento o aceptación del resultado, se acerca mucho a una teoría cognitiva, pues para la delimitación entre el dolo y la imprudencia acude al criterio de si el sujeto ha previsto o "ha contado con" el resultado. Así el Tribunal Supremo Español afirma que "en el dolo eventual se presenta el daño al infractor ex ante como probable y pese a ello consiente en realizar la acción aceptando o consintiendo sus eventuales consecuencias, en tanto que en los casos de culpa consciente tal posibilidad se ofrece a los conocimientos del autor pero contando en que tal resultado no se producirá", éste criterio es aplicable en el caso del delito de conducción temeraria de vehículo de motor regulado en El Salvador en virtud que se está considerando la voluntad que tiene el agente de producir o no una lesión.

Sentencia del Tribunal Supremo Español de referencia 19-2-96.

En relación al concurso ideal de delitos, conformado por un delito de peligro y una tentativa de delito de lesión, el Tribunal Supremo establece

que “el delito de peligro sólo subsistirá en concurso ideal de delitos con la tentativa si, además del peligro propio de la tentativa, se ha producido un resultado de peligro para personas distintas de la víctima de la tentativa”.

Esta cuestión fue planteada en la Sentencia en estudio, aunque se trataba de un delito de homicidio, el acusado fue condenado, por el Juez “a quo” por un delito de conducción temeraria con desprecio a la vida de los demás, a pesar que la acusación formulada lo había sido sólo por delito de homicidio imprudente.

El Tribunal Supremo Español consideró que existe una homogeneidad fáctica entre el delito de homicidio y el delito de conducción temeraria, ya que “todos los elementos del segundo tipo están contenidos en el tipo delictivo de las acusaciones y no existe ningún nuevo elemento del cual el acusado no haya podido defenderse”. Sin embargo, el Tribunal Supremo Español anuló la sentencia del Juez “a quo” al considerar que no se daba en el caso el requisito típico de la puesta en peligro de los usuarios de la vía pública como conductores o peatones y califica la conducta de homicidio imprudente. Con ello, el Tribunal Supremo Español cae en una incongruencia: por un lado afirma que todos los elementos del delito de conducción temeraria están contenidos en el delito de homicidio y, por otro, reconoce que el delito de conducción temeraria exige un requisito

típico: la puesta en peligro de los usuarios de la vía pública, que no se da en dicho caso enjuiciado, que, precisamente por ello, califica de homicidio. Con esta solución, el Tribunal Supremo Español admite implícitamente que no existe una relación subsidiaria entre los delitos de resultado lesivo y los delitos de peligro sino que se trata de ilícitos diferentes con distintas exigencias típicas.

Igual aseveración puede hacerse en relación al delito de peligro, denominado conducción temeraria de vehículo de motor regulado en el Código Penal salvadoreño en relación a los delitos de lesión, como lesiones u homicidio, porque el delito de lesión solo va a subsumir al delito de peligro cuando no se haya puesto en peligro a personas distintas del que ha sido lesionado.

2.2.1.15.2 Jurisprudencia Nacional

En relación al Art. 147-E del Código Penal Salvadoreño han surgido diversos conflictos en relación a la aplicación práctica de ésta norma penal, al respecto la Corte Suprema de Justicia se ha pronunciado en distintos aspectos:

Sentencia con referencia 24- 2004

El proceso es contra el imputado Moris Edgardo Morán Bernal atribuyéndosele la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, según el requerimiento fiscal, porque el día once de agosto del año dos mil cuatro, aproximadamente a las dieciséis horas y treinta minutos, momentos en que Agentes de la Policía Nacional Civil, efectuaban un patrullaje sobre la Avenida Fray Felipe de Jesús Moraga Sur, entre la Séptima y Novena Calle Poniente, circulando de Norte a Sur, de la ciudad de Santa Ana, observaron que de la Novena Calle Poniente salió un vehículo tipo rústico, marca Isuzu Trooper, color gris con negro, placas P- trescientos treinta y cinco mil ciento sesenta y tres, el cual se incorporó a la Avenida Fray Felipe circulando con rumbo Sur, haciendo zig-zag, por lo que al observar dichas maniobras los mencionados agentes policiales dieron persecución al referido vehículo, llegando a la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente, cuando el citado vehículo frenó bruscamente sin motivo alguno, quedando atravesado obstruyendo ambos sentidos de circulación vial de la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente. Surgiendo el incidente de competencia negativa suscitado entre el Juzgado de Tránsito, y el Juzgado Tercero de Instrucción, ambos del Departamento de Santa Ana.

La Corte Suprema de Justicia estableció algunos criterios jurisprudenciales a efecto de hacer una interpretación uniforme de la norma que regula el delito de conducción temeraria de vehículo de motor y lograr una adecuada aplicación del referido precepto legal:

En primer lugar estableció que los elementos descriptivos y normativos de la conducta típica del delito en estudio son: la conducción temeraria de vehículo de motor, que no es más que desatender las normas elementales de cuidado y seguridad vial al momento de conducir un vehículo automotor; transgredir las normas de seguridad vial, es decir, quebrantar las disposiciones legales de Tránsito; y, poner en peligro la vida y la integridad física de las personas, mediante el cual el legislador ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial.

Relacionado a éste criterio es preciso establecer que los elementos descriptivos en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no deben ser confundidos con los elementos normativos del mismo. Los elementos descriptivos esenciales que configuran este tipo penal son la conducta típica, los sujetos, el resultado de peligro, el nexo causal y el bien jurídico; los elementos descriptivos accidentales son los medios y el lugar

de la acción; como elementos normativos que integran éste delito se consideran la temeridad, las normas de seguridad vial y el peligro.

En relación a la autoría en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor la Corte estipuló que autor puede ser cualquier persona sin necesidad de reunir alguna característica o cualidad, únicamente la de conducir un vehículo de motor al momento de los hechos.

Se ha establecido que existe conflicto al determinar si el delito de conducción temeraria de vehículo de motor constituye un delito de peligro concreto o abstracto, la Corte Suprema de Justicia ha considerado que es de peligro concreto, ya que requiere para su configuración un riesgo concreto al bien jurídico protegido, es decir, debe haber una efectiva situación de peligro para las personas.

En cuanto a los conflictos de competencia existente entre las vías administrativa y penal, para conocer el delito en estudio, la Corte Suprema de Justicia ha determinado que los Jueces de Tránsito únicamente tienen competencia para conocer de los delitos que ocasionen un resultado inmediato y directo, producto de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, aclarando que se refiere a la fase de instrucción de los

delitos de homicidio y lesiones, ambos de naturaleza culposa, derivados de un accidente de tránsito, en consecuencia sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor siempre conocerá el Juez competente en el área penal.

Sentencia con referencia 48- 2004

El referido proceso penal por la supuesta comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, fue instruido en contra del imputado Daniel Ramírez, por ocasionar un accidente de tránsito sobre el kilómetro cuarenta y medio de la antigua carretera panamericana que conduce a la ciudad de Sensuntepeque, Departamento de Cabañas, a la altura del desvío de San Rafael Cedros, el imputado, al encontrarse en estado de ebriedad, embistió con su vehículo el de la víctima Doris Alicia Vásquez Pérez, impactando con la parte delantera del lado izquierdo de la referida conductora. Al surgir el incidente de competencia negativa suscitado entre el Juzgado Cuarto de Tránsito de San Salvador, y el Juzgado Segundo de Instrucción de Cojutepeque, Departamento de Cuscatlán, la Corte Suprema de Justicia, por haber resuelto casos anteriores bajo similares circunstancias, siguiendo una misma línea de ideas se pronunció solamente sobre los límites de competencia de los Jueces de Tránsito e Instrucción:

Ha determinado que un accidente de tránsito siempre será producto del quebrantamiento de una norma administrativa, como es la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, ya que a través de ellas se señalan las normas viales que una persona debe observar y respetar al conducir un vehículo automotor; si de dicha inobservancia resultaren daños, su conocimiento corresponderá a los Jueces de Tránsito, limitándose exclusivamente a conocer de las responsabilidades civiles y de la fase de instrucción de los delitos culposos provenientes de un accidente de tránsito.

Sentencia con referencia 46- 2005

El proceso es contra el imputado José Antonio Sandoval, por la supuesta comisión de los delitos de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, tipificado y sancionado en el Artículo 147-E Pn. y Lesiones Culposas, tipificado y sancionado en el Artículo 146 Pn., en perjuicio de Ana Cristina Arriaga de Trejo, suscitándose el incidente de Competencia Negativa entre el Juzgado Cuarto de Instrucción y el Juzgado Primero de Tránsito, ambos del Departamento de San Salvador, por haberse suspendido condicionalmente el procedimiento por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor y decretado Instrucción Formal con aplicación de Medidas Sustitutivas a la Detención Provisional por el delito

de lesiones culposas. La Corte Suprema de Justicia sostiene los criterios que ha expresado en anteriores resoluciones en relación al delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, pero, en cuanto a las lesiones culposas como resultado de la conducción temeraria la Corte estima que las lesiones producidas por la conducción temeraria de un vehículo de motor no pueden considerarse culposas, pues estas se ocasionan a raíz de una acción dolosa, por lo que corresponde idóneamente conocer de ambos delitos al Juez de Instrucción correspondiente, fundamentando dicho argumento, en que si hipotéticamente se separen los procesos, es decir, que por el delito de Lesiones Culposas conozca el Juez de Tránsito, y por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor conozca el Juez de Instrucción, podría originarse el pronunciamiento de sentencias incongruentes.

No obstante, lo manifestado por la Corte Suprema de Justicia, es importante establecer que los delitos que resultaren como consecuencia de la ejecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor van a determinarse como dolosos, evaluando el conocimiento y voluntad del agente, en virtud que si éste no tiene voluntad de provocar un resultado de lesión solo puede atribuírsele un delito imprudente.

2.2.1.16 Derecho Comparado

Es la ciencia cuyo objeto es el estudio de las semejanzas y diferencias entre los ordenamientos jurídicos de dos o más países. En el Código Penal salvadoreño, el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, se regula de forma similar que en otras legislaciones, constituyendo la principal diferencia los bienes jurídicos protegidos y la puesta en peligro concreto de la vida e integridad física de las personas; siendo necesario presentar un cuadro descriptivo de la regulación que se hace en diferentes países de conductas similares a la normada en el Art. 147-E Pn.

País	Art.	Epígrafe	Conducta tipificada	Bien jurídico protegido	Exigencia de peligro concreto para la vida e integridad física	Penas
El Salvador	147-E	Conducción temeraria de vehículo de motor	El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas	Vida e integridad física	Si	Prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo
	147-E 2° parte		Cuando se realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada			La pena se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido
Alemania	315 b	Intervenciones peligrosas en el tráfico vial	Quien perjudique la seguridad del tráfico vial por el hecho de que: destruya, dañe, u elimine instalaciones o vehículos, prepare obstáculos, o ejecute una intervención similar e igualmente peligrosa, y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de una persona o de cosas ajenas de valor significativo	Seguridad del tráfico vial	No	Penas privativas de libertad hasta cinco años o con multa
	315 c	Puesta en peligro del tráfico vial	Quien en el tráfico vial conduzca un vehículo, aunque, a causa del consumo de bebidas alcohólicas o en razón de	Seguridad del tráfico vial	No	Penas privativas de libertad hasta cinco años o con multa

			<p>deficiencias mentales o físicas, no esté en condición de conducir el vehículo con seguridad; o quien de manera gravemente contraria a las normas de la circulación y desconsiderada</p> <p>a) no observe la prelación de paso,</p> <p>b) traspase falsamente o de otra manera conduzca incorrectamente en maniobras de adelantamiento,</p> <p>c) conduzca incorrectamente en cruces peatonales,</p> <p>d) maneje demasiado rápido en sitios de difícil orientación visual, cruces de calles, bocacalles, o pasos a nivel,</p> <p>e) no conserve la calzada derecha de la vía, en sitios de difícil orientación visual,</p> <p>f) se devuelva en autopistas, conduzca en reversa o contra el flujo de conducción o intente hacerlo, o</p> <p>g) no haga reconocibles a suficiente distancia, vehículos parados varados, no obstante que esto sea necesario para la seguridad vial.</p>			
316	Conducción en estado de embriaguez.	Quien conduzca un vehículo en el tráfico, aunque él no esté en condiciones de conducir el	Seguridad del tráfico vial	No	Penal privativa de libertad hasta un año o con multa	

			vehículo con seguridad a causa de ingerir bebidas alcohólicas u otros medios embriagantes. También será castigado quien cometa el hecho culposamente.			
Cuba	181-1	Delitos cometidos en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas	Quien conduzca un vehículo encontrándose en estado de embriaguez alcohólica, o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares, conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado por cualquier concepto.	Seguridad del tránsito	No	Privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas o ambas
	181-2		Al que: a) Conduzca un vehículo habiendo ingerido bebidas alcohólicas en cantidad suficiente para afectar su capacidad de conducción, aunque sin llegar al estado de embriaguez; b) Permita que otro conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado por cualquier concepto, a sabiendas de que ha ingerido bebidas alcohólicas que, sin llegar al estado de embriaguez, le han afectado su capacidad de conducción.	Seguridad del tránsito	No	Privación de libertad de uno a tres meses o multa hasta cien cuotas o ambas

	181-3		Si el delito se comete por un conductor de vehículo de carga o de transporte colectivo de pasajeros, o un conductor profesional que actúe como tal	Seguridad del tránsito	No	a) Privación de libertad de seis meses a dos años o multa de doscientas a quinientas cuotas o ambas, en el caso del 181-1; b) Privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas o ambas, en el caso del 181-2.
Ecuador	421	Delitos contra los medios de transporte y de comunicación	El que, por imprudencia o negligencia, o por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un naufragio, descarrilamiento u otro accidente de tránsito	Seguridad pública	No	Prisión de dos meses a dos años y multa de cincuenta a trescientos sucres
España	379	Conducción de vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas	El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas	Seguridad del tráfico	No	Penal de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta

						cuatro años
	381	Conducción de vehículo a motor o ciclomotor con temeridad manifiesta	El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas	Seguridad del tráfico	Si	Penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años
	384	Conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás	El que, con consciente desprecio por la vida de los demás, incurra en la conducta descrita en el artículo 381.	Seguridad del tráfico	Si	Penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años
	384 2º parte		Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas		No	Penas de prisión de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.
Guatemala	157	Responsabilidad de conductores	Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes. Quien condujere un vehículo de	Seguridad del tránsito	Si	Multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años

			motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.			
México	330	Delitos contra la seguridad y el normal funcionamiento de los medios de transporte	Al que ponga en movimiento un medio de transporte provocando un desplazamiento sin control que pueda causar daño.	Seguridad y el normal funcionamiento de los medios de transporte	No	Seis meses a dos años de prisión y de cincuenta a doscientos días multa
Paraguay	217	Exposición a peligro del tránsito terrestre	El que dolosa o culposamente: 1. condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones de hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias enajenantes, de defectos físicos o síquicos, o de agotamiento; 2. condujera en la vía pública un vehículo automotor pese a carecer de la licencia de conducir o existiendo la prohibición de conducir señalada en el artículo 58 o habiendo sido privado del documento de licencia; o 3. como titular del vehículo	Seguridad de las personas	No	Penal privativa de libertad de hasta dos años o con multa

			tolerara la realización de un hecho señalado en los numerales anteriores			
Perú	274	Conducción en estado de ebriedad o drogadicción	El que encontrándose en estado de ebriedad o drogadicción conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, instrumento, herramienta, máquina u otro análogo	Seguridad pública	No	Pena privativa de la libertad no mayor de un año e inhabilitación
	274 2° parte		Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros o de transporte pesado	Seguridad pública	No	Pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años e inhabilitación
Portugal	292	Conducción del vehículo en estado de embriaguez	Quién, por lo menos, por negligencia, conduzca un vehículo, con o sin motor, en la vía pública o calzada, con una tasa de alcohol en la sangre igual o superior los 1.2 g/l.	Seguridad pública	No	Pena de arresto de hasta un año o con multa de hasta ciento veinte días
Suiza	237	Disturbio del tráfico público	Quién deliberadamente interviene en el tráfico, en un camino público o particular, en el agua o en aire; y con conocimiento pone en peligro la vida y salud de los seres humanos	Tráfico público	Si	Hasta diez años de prisión.

De la anterior descripción de los diferentes tipos penales regulados en varios países, se puede inferir que los bienes jurídicos protegidos indirectamente son la vida e integridad física, aunque en cada ordenamiento se establece un bien jurídico distinto, generalmente de carácter colectivo, deduciéndose que la mayoría de estos constituyen delitos de peligro abstracto, así por ejemplo en la legislación penal de países como Alemania, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Portugal, no es exigible que se ponga en concreto peligro la vida e integridad física de las demás personas que circulan en la vía pública, a diferencia de países como El Salvador, Guatemala, Suiza y España, que establecen expresamente la necesidad de la puesta en peligro efectivo para los bienes jurídicos vida e integridad física, siendo lo más acertado, porque las simples infracciones de la seguridad vial pueden ser reguladas por el Derecho Administrativo, y acudir al Derecho Penal en ultima ratio.

La penalidad establecida para estas conductas, en los diferentes ordenamientos jurídicos, es muy variada, no existiendo unanimidad sobre éste aspecto; algunos países como Cuba, Guatemala y Perú establecen penas muy flexibles, que oscilan desde la pena de multa hasta un año de prisión; a diferencia de otros países como: Ecuador, México, Paraguay, Portugal, Alemania, El Salvador y España que establecen penas más

severas dentro de los límites de uno a seis años de prisión, a excepción de Suiza que ha establecido una pena de hasta diez años de prisión, sumamente elevada para un delito, que no obstante exige la puesta en peligro efectivo de la vida e integridad física, no requiere un resultado lesivo. La pena que se ha establecido al delito de conducción temeraria de vehículo de motor regulado en la Legislación Salvadoreña es proporcional, en virtud que no se requiere un resultado material, sino que basta la puesta en peligro de los bienes jurídicos protegidos.

En países como España, Guatemala y Perú se coincide con El Salvador al establecer además de la pena principal la pena accesoria de inhabilitación del derecho de conducir, sanción justificada en virtud que la única forma de realizar el delito es mediante la conducción de un vehículo de motor.

A pesar que ésta clase de delitos no son tan innovadores en otras legislaciones, todavía existen países como Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Nicaragua, Chile y Honduras que no los regulan en su ordenamiento penal, regulándolas únicamente en leyes administrativas.

2.3 Base conceptual

- ✓ **Alcoholímetro:** aparato utilizado para medir la tasa de alcohol en sangre.

- ✓ **Bebidas alcohólicas:** aquellas que se obtienen como consecuencia del proceso de fermentación de la glucosa

- ✓ **Capacidad de conducir:** es la actitud que se tiene de manejar los mecanismos de dirección de un vehículo de motor.

- ✓ **Conducción temeraria:** Aquella forma de conducción de un vehículo de motor sin tener en cuenta las precauciones más elementales y asumiendo el conductor unos riesgos de producción de resultado notablemente superiores a lo normal.

- ✓ **Conducir:** conduce quien maneja los mecanismos de la dirección de un vehículo a motor para hacerlo ir de un punto a otro.

- ✓ **Conductor:** a toda persona que maneje o guíe un vehículo cualquiera; sin necesidad que para hacerlo posea alguna autorización

- ✓ **Delito de peligro concreto:** el que requiere, para configurarse, que se produzca un peligro efectivo e inminente para el bien jurídico protegido, en el caso particular sujeto a examen.

- ✓ **Dolo de peligro:** la acción peligrosa en sí misma; en la que el sujeto se coloca voluntariamente en una situación abocada a crear riesgos para la vida o integridad física de los demás usuarios de la vía pública, conduciendo temerariamente, aún cuando no quiera producir ningún resultado

- ✓ **Drogas:** Cualquier sustancia de origen natural o sintético que forma el principio activo de un medicamento, el cual es utilizado con fines curativos, supresivos y profilácticos, teniendo utilidad terapéutica que depende primordialmente de la capacidad para producir los efectos deseados con el mínimo de efectos secundarios y que puede ser objeto de abuso.

- ✓ **Etilómetro o alcotest:** aparato utilizado para determinar la cantidad de alcohol contenida en el aire espirado.

- ✓ **Normas de Seguridad Vial:** conjunto de medidas orientadas a coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre, para efectos de salvaguardar los bienes jurídicos que ponen en riesgo las personas que intervienen en el tráfico viario.

- ✓ **Peligro concreto:** la probabilidad real de que se produzca la lesión o menoscabo a los bienes jurídicos individuales.

- ✓ **Tasa de alcoholemia:** es la concentración de alcohol en sangre o en aire espirado, esto es, la cantidad de gramos o miligramos que existen en un litro de sangre o de aire, respectivamente.

- ✓ **Temerario:** se define como imprudente, poco precavido frente al peligro.

- ✓ **Temeridad:** imprudencia grave o superlativa

- ✓ **Vehículo de motor:** aquel vehículo impulsado por sí mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles, y que se use para el transporte de personas o mercaderías.

- ✓ **Vehículos de carga pesada:** Vehículos utilizados para transportar grandes cantidades de mercancías.

- ✓ **Vehículos de transporte colectivo:** Vehículos utilizados para transportar gran número de personas.

- ✓ **Vía pública:** todo camino, calle o avenida destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales

- ✓ **Vida:** desde el punto de vista del derecho penal, vida como bien jurídico, constituye el estado de funcionamiento orgánico del ser humano reconocido desde el momento de la concepción hasta la muerte.

- ✓ **Integridad física:** el bienestar absoluto del funcionamiento orgánico del ser humano.

CAPITULO III
METODOLOGÍA
DE LA
INVESTIGACIÓN

Capítulo III

Metodología de la investigación

3.1 Hipótesis

3.1.1 Operacionalización del sistema de hipótesis

Objetivo General Establecer cual es la eficacia jurídica de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.					
Hipótesis General El delito de conducción temeraria de vehículo de motor no tiene eficacia jurídica, porque la Fiscalía General de la República no presenta la fundamentación necesaria contra el imputado.					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
Conducción temeraria: acción de poner en marcha y controlar los mecanismos de dirección de un vehículo provisto de motor, que se desplaza en una vía de uso público durante un periodo de tiempo, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro efectivo la vida e integridad física de terceros	Con la creación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor se pretende establecer una prevención general, disminuyendo los accidentes de tránsito y principalmente evitar la lesión a bienes jurídicos fundamentales como la vida e integridad física de las personas que intervienen en el tráfico.	Falta de fundamentación necesaria contra el imputado	-Requerimiento fiscal -Desconocimiento -Elementos del tipo penal -Prueba insuficiente	Ineficacia jurídica del delito de conducción temeraria de vehículo de motor	-Sobreseimiento -Sentencias condenatorias -Procedimientos inadecuados -Accidentes de tránsito

Objetivo General Evidenciar cuales son los problemas que pueden suscitarse para comprobar la existencia del delito de conducción temeraria					
Hipótesis General Los problemas que se suscitan al comprobar la existencia del delito de conducción temeraria consisten principalmente en la dificultad de probar el resultado de peligro y la irreproducibilidad de la prueba en el proceso.					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
Resultado de peligro: Es el efecto y la consecuencia de la acción, que se manifiestan en el mundo exterior, mediante la puesta en concreto peligro del respectivo bien jurídico	En el delito de conducción temeraria de vehiculo de motor, no existe un resultado físico o fisiológico, sino que un efecto psíquico que se desprende del peligro inminente para los usuarios de la vía publica.	Dificultad de probar el resultado de peligro e irreproducibilidad de la prueba en el proceso	-Delito de peligro concreto -Pruebas de alcoholemia -Afectación de bienes jurídicos -Inexistencia de resultado material	Problemas que se suscitan para comprobar la existencia del delito de conducción temeraria	-Intervenciones corporales -Órgano de prueba -Peritajes

Objetivo Especifico Analizar el tipo de conducción temeraria identificando cada uno de los elementos objetivos y subjetivos que lo conforman.					
Hipótesis Especifica El desconocimiento de algunos de los elementos objetivos y subjetivos que conforman el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor por parte de los sujetos intervinientes en el proceso penal dificulta su aplicación e interpretación.					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
Elementos del tipo: Componentes que describen la conducta prohibida que hace el legislador	Para la configuración de la conducta típica deben concurrir todos los elementos exigidos en la norma penal	Desconocimiento de los elementos que conforman el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor por parte de los sujetos intervinientes en el proceso penal.	-Art. 147-E Pn. -Doctrina -Fiscales -Jueces - Defensores	Dificultad de aplicación e interpretación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor	-Capacitación -Requerimiento fiscal -Fundamentación -Declaraciones de incompetencia -Estrategia de defensa

Objetivo Especifico Distinguir las conductas que pueden adecuarse al delito de conducción temeraria y cuales deben ser solucionadas por la vía administrativa.					
Hipótesis Especifica La puesta en peligro concreto de los bienes jurídicos vida e integridad física determina si la conducción temeraria de vehículo de motor trasciende de la vía administrativa al ámbito penal.					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
Peligro concreto: Probabilidad real de que se produzca la lesión o menoscabo de bienes jurídicos individuales	Cuando mediante la conducción de un vehículo de motor se transgreden las normas de seguridad vial solamente es imponible una sanción administrativa, pero si además se pone en peligro la vida o integridad física de las personas puede configurarse el delito de conducción temeraria de vehículo de motor	Trasgresión de las normas de seguridad vial y puesta en peligro concreto la vida o la integridad física de las personas	-Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial -Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial -Código Penal -Exposición al peligro	Trascendencia de la conducción temeraria de la vía administrativa al ámbito penal	-Juzgados de Paz -Juzgados de Instrucción -Delito -Dolo

Objetivo Especifico Identificar los medios que pueden ser utilizados para probar la existencia del delito de conducción temeraria y su legalidad.					
Hipótesis Especifica Los medios que son utilizados para probar la existencia del delito de conducción temeraria son la prueba testimonial y la pericial.					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
Medios probatorios: Actuaciones que se encaminan a confirmar la verdad o a demostrar la falsedad de los hechos aducidos en el juicio	El Ministerio Público Fiscal, para efectos procesales, tiene la carga de la prueba, para demostrar la culpabilidad del imputado.	Medios de prueba testimonial y pericial	-Policía Nacional Civil -Testigos -Observación -Pruebas de alcoholemia	Probar la existencia del delito de conducción temeraria	-Peligro de la vida -Integridad física -Trasgresión de normas de seguridad vial

<p>Objetivo Especifico Determinar la incidencia social que ha tenido la criminalización de la conducción temeraria de vehiculo de motor en el departamento de San Miguel.</p>					
<p>Hipótesis Especifica La criminalización de la conducción temeraria de vehiculo de motor en el departamento de San Miguel ha tenido incidencia jurídico social modificando el comportamiento de los sujetos al conducir.</p>					
Definición conceptual	Definición operacional	Variable independiente	Indicadores	Variable dependiente	Indicadores
<p>Criminalización: Cambiar una conducta socialmente aceptable a antijurídica</p>	<p>Por el incremento de accidentes de tránsito y sus efectos, los legisladores consideraron pertinente criminalizar la conducción temeraria de vehículo de motor trascendiendo del Derecho Administrativo al Penal.</p>	<p>Criminalización de la conducción temeraria de vehiculo de motor</p>	<p>-Art. 147-E Pn -Código Penal -Pena de prisión -Inhabilitación para conducir</p>	<p>Modificación del comportamiento de los sujetos al conducir.</p>	<p>-Conductores diligentes -Accidentes de tránsito -Bebidas alcohólicas - Muertes -Lesiones -Daños</p>

3.2 Método de la Investigación

Método científico

Para lograr un adecuado desarrollo del tema objeto de estudio se utilizará el método científico, considerando los problemas que se presentan al analizar el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, planteándolos en forma de hipótesis orientadas a una explicación general, para que pueda obtenerse una comprobación del delito que se está investigando, siguiendo una estructura que se constituye desde la formulación del problema, definición de los objetivos, marco teórico, planteamiento de las hipótesis, análisis de resultados, donde se contrastan estos últimos con las hipótesis planteadas; conclusiones, recomendaciones y propuestas al trabajo realizado. Este método permite hacer una investigación objetiva, al contrastar la información documental y de campo, logrando obtener resultados apegados a la realidad.

3.3 Naturaleza de la Investigación

El delito de conducción temeraria de vehículo de motor denota problemas de carácter jurídico y social, por esa razón requiere un estudio exhaustivo y de resolución práctica por lo cual se debe utilizar algún tipo de investigación, considerando como las más pertinentes la descriptiva y la analítica.

Investigación descriptiva: se define “como aquella que comprende el registro, análisis e interpretación de naturaleza actual, composición y procesos de los fenómenos. Su enfoque radica sobre las conclusiones dominantes sobre una persona, grupo o cosas trabajando sobre realidades de hechos y sus características fundamentales, es presentarnos una interpretación correcta conteniendo el carácter científico para una investigación apegada a la realidad actual del problema, dividiéndose este nivel de investigación en partes para crear la teorización del tema en desarrollo volviéndose éste más eficiente”⁴⁹.

Investigación Analítica: “permite la utilización de métodos y validez, permitiendo la separación de un texto, las inferencias específicas, relativas a obras, estados o propiedades de su fuente.”⁵⁰

El equipo de trabajo con el objeto de obtener elementos que proporcionen información convincente con relación al delito que se estudia a través de la investigación analítica se explicará el tema de acuerdo a información actual que proviene de documentos, fuentes directas, con el propósito de

⁴⁹ Lindshire de Gilbert, 1985, Diccionario de la Evaluación de la Investigación Educativa, Editorial García, 1º Edición.

⁵⁰ Ibid.

comprobar la trascendencia y peligrosidad de la ocurrencia frecuente del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Por medio de la investigación hecha y los resultados obtenidos se comprobará lo argumentado en la teoría y consecuentemente permitirá la confirmación de las hipótesis que están dirigidas a expresar una situación que afecta a la población.

3.4 Universo Muestra

Universo: “Conjunto de individuos o elementos sometidos a estudio estadístico”⁵¹.

Población: es la totalidad del fenómeno a estudiar en donde las unidades de la población poseen una característica común, la cual se estudia y da origen a los datos de investigación y sus valores son conocidos como parámetros.

Unidades de Análisis: “Es la técnica utilizada para descubrir fenómenos de comunicación complejos de manera que exista una posibilidad de evaluación, luego de haber construido instrumentos de evaluación

⁵¹ Ibid.

especiales, cuyo objetivo es la descripción objetiva sistemática y cuantitativa del contenido manifiesto de la investigación”⁵².

Muestra: es el conjunto de operaciones que se realizan para estudiar la distribución de determinados caracteres, en la totalidad de una población, universo o colectivo, partiendo de la observación de una fracción de la población considerada. El tipo de muestra a utilizar es la selectiva según se conceptualiza, ésta es esencial en los diseños de investigación en donde se pretende hacer estimaciones de variables en la población las que se analizaran como pruebas estadísticas para el análisis de datos cuando se presupone que la muestra es probabilística, donde todos los elementos de la población tienen una misma probabilidad de ser elegidos.

Formula: medio práctico propuesto para resolver un asunto controvertido o ejecutar una cosa difícil, resultado de tipo general expresado por medio de símbolos matemáticos.

Datos: “Hechos y principios indiscutibles que sirven de punto de partida en una investigación experimental.”⁵³

⁵² Raul Rojas Soriano, 2002, **Guía para realizar investigaciones sociales**, Editorial Plaza y Valdés, 34° Edición, México, Pág. 42

Con el propósito de obtener información que permita comprobar las hipótesis formuladas y considerar las soluciones que se propongan a las problemáticas del tema en estudio se han identificado varias unidades de análisis.

Unidades de análisis	Población	Muestra	Instrumento
Magistrados	4	2	Entrevista no estructurada
Jueces	14	4	Entrevista no estructurada
Conocedores del tema	7	2	Entrevista no estructurada
Fiscales	14	4	Entrevista semi estructurada
Defensores Públicos	14	4	Entrevista semi estructurada
Agentes de Autoridad	42	13	Entrevista semi estructurada
Estudiantes de Ciencias Jurídicas	93	29	Encuesta
TOTAL	188	57	

⁵³ Ibid

Fórmula de aplicación:

Considerando que la investigación requiere de datos cuantitativos serán de uso necesario para la obtención de la muestra la siguiente fórmula:

Porcentaje $\frac{NC}{NT} \times 100$

NT

NC= Número de casos

NT= Número total de casos

Fórmula complementaria

Para la elaboración de cuadros estadísticos y graficas correspondientes se utilizará la fórmula:

$F_a = F_r$

NT

Fa= Frecuencia Absoluta

Fr= Frecuencia Relativa

3.5 Técnica de investigación

Las técnicas a utilizar en ésta investigación están conformadas por dos: documental y de campo, y para que tenga el carácter científico es

necesario que el equipo investigador se auxilie de la diversidad de bibliografía relacionada con el tema en estudio, así como las diversas opiniones que puedan proporcionar todas aquellas personas que poseen un conocimiento específico sobre el tema.

3.5.1 Técnica de investigación documental

En la investigación denominada “El delito de conducción temeraria de vehículo de motor en la ciudad de San Miguel” se ha realizado una recopilación de diversos documentos, dividiéndose en:

Fuentes primarias: “Son todos aquellos documentos principales que sirven de guía para fundamentar la investigación”⁵⁴, considerándose las siguientes: Constitución de la República, Convenios y Tratados Internacionales, Código Penal, Manuales de Derecho Penal.

Fuentes secundarias: “Son compilaciones y listados de referencia publicados en un área de conocimiento en particular”⁵⁵, de éstas se han tomado las siguientes: Jurisprudencia nacional e internacional, Códigos Penales de diferentes países, Libros de metodología e Internet.

⁵⁴ Landshiere de Gilbert, Op Cit.

⁵⁵ Mario Tamayo y Tamayo, 1997, **El proceso de investigación científica**, Editorial Limusa Noriega, 3° Edición, México, Pág. 220.

3.5.2 Técnica de investigación de campo

Para ésta investigación, el grupo ha decidido hacer uso de las entrevistas no estructurada y semi estructurada, al igual que de la encuesta.

Entrevista no estructurada

“Es una forma de obtener información que se diferencia de la conversación ocasional, ya que ésta es provocada con una finalidad de información precisa a través del intercambio de opiniones. Prestándose difícilmente a la cuantificación.”⁵⁶ Esta será dirigida a Magistrados, Jueces de Paz, Instrucción y Sentencia; y personas conocedoras del delito de conducción temeraria de vehículo de motor que han hecho análisis exhaustivos

Entrevista semi estructurada

Se dirigirá a los sujetos que intervienen en el proceso investigativo del delito, como fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad.

Encuesta

“Es toda operación tendiente deliberadamente a recoger información, respecto de una o más variables a medir establecidas en un cuestionario; en la investigación, es decir, es una forma de recopilar información sobre

⁵⁶ Ibid.

una parte de la población denominada muestra y la información recogida podrá emplearse para un análisis cuantitativo con el fin de identificar y conocer la magnitud de los problemas que se suponen o se conocen en forma parcial e imprecisa”⁵⁷, ésta se dirigirá a estudiantes de 4º y 5º año de Licenciatura en Ciencias Jurídicas, para efecto de indagar el grado de conocimiento que poseen sobre el tema en investigación, como futuros sujetos intervinientes en el proceso penal.

⁵⁷ Ibid

PARTE II

INFORME DE LA

INVESTIGACIÓN

CAPITULO IV
ANÁLISIS E
INTERPRETACIÓN
DE RESULTADOS

CAPITULO IV

Análisis e interpretación de resultados

4.1 Presentación y descripción de resultados

4.1.1 Resultados de la Entrevista no estructurada dirigida a Magistrados, Jueces y concedores del delito.

Cierre de Entrevista

Código	Temas fundamentales	Fa	Fr%
01	Las conductas establecidas en el inciso 2° del Art. 147-E del Código Penal son ejemplificativas.	4	50.00%
02	Ineficacia represiva del delito de conducción temeraria de vehículo de motor	8	100.00%
03	Criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor como consecuencia de la alta tasa de accidentes de tránsito, muertes y lesiones.	5	62.50%
04	La creación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor ha contribuido con la prevención de accidentes de tránsito, muertos y lesionados.	3	33.33%
05	Las pruebas de alcoholemia vulneran la integridad de las personas.	4	50.00%
06	El Juez de Instrucción tiene competencia para conocer de las lesiones resultantes del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.	3	33.33%
07	El delito de conducción temeraria de vehículo de motor no vulnera principios constitucionales.	6	75.00%
08	Necesidad de reforma del Art. 147-E del Código Penal.	5	62.50%
09	Otros	26	
Total		64	

Interpretación de temas ejes

Código	Tema fundamental
02	Ineficacia represiva del delito de conducción temeraria de vehículo de motor

El total de Jueces, Magistrados y sujetos conocedores del tema en estudio, que fueron entrevistados consideran que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no posee eficacia punitiva, principalmente porque los Jueces de Paz, en su mayoría, no aplican el precepto legal que lo regula por considerarlo violatorio a Principios Constitucionales como el de inocencia, legalidad y el de certeza jurídica, teniendo como consecuencia un alto número de procesos sobreesidos, agregando que las únicas condenas que existen son resultado de procedimientos abreviados.

Código	Tema fundamental
03	Criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor como consecuencia de la alta tasa de accidentes de tránsito, muertes y lesiones.

Dos Jueces, un Magistrado y dos conocedores del tema, conforman aproximadamente el sesenta y dos por ciento de la muestra entrevistada, quienes afirman que el motivo fundamental por el que se creó el delito de conducción temeraria de vehículo de motor fue la elevada tasa de muertos y lesionados como resultado de la forma negligente de conducir de muchas personas, considerando que solamente es aplicable como una norma de prevención general o disuasoria.

Código	Tema fundamental
07	El delito de conducción temeraria de vehículo de motor no vulnera principios constitucionales.

El setenta y cinco por ciento de las unidades de análisis entrevistadas, conformado por tres Jueces, dos Magistrados y un conocedor del tema, estiman que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no vulnera principios constitucionales, aunque consideran que en los procedimientos utilizados para obtener prueba para comprobar la comisión de éste delito pueden violentarse diversos principios, como el de legalidad, presunción de inocencia y dignidad humana.

Código	Tema fundamental
08	Necesidad de reforma del Art. 147-E del Código Penal.

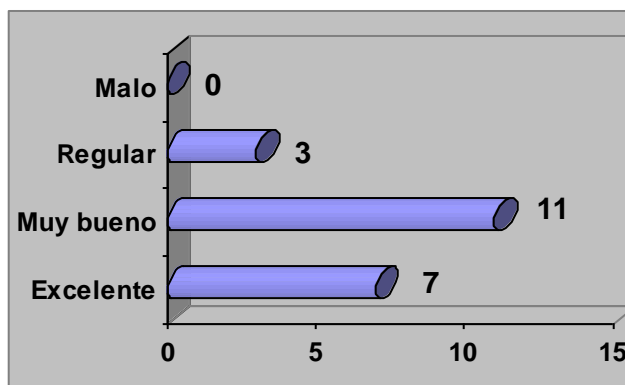
Los resultados obtenidos en relación a éste tema reflejan que dos Jueces, un Magistrado y dos conocedores del tema en estudio, constituyendo el sesenta y dos por ciento de la muestra, coinciden al expresar que el Art. 147-E del Código Penal debe ser reformado, en primer lugar cambiando su epígrafe, porque el término temerario significa imprudencia grave y éste es un delito doloso, asimismo agregando otras conductas que deban considerarse conducción temeraria, para efectos de garantizar una protección efectiva de los bienes jurídicos tutelados.

4.1.2 Resultados de entrevista semi estructurada dirigida a Fiscales, Defensores Públicos y Agentes de Autoridad.

Pregunta N° 1

¿Cuál es el grado de conocimiento que posee sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Excelente		Bueno		Regular		Ninguno		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	0	00.00	4	19.05	0	00.00	0	00.00	4
Defensores	1	04.76	3	14.28	0	00.00	0	00.00	4
Agente de autoridad	6	28.57	4	19.05	3	14.29	0	00.00	13
Total	7	33.33%	11	52.38%	3	14.29%	0	0.00%	21



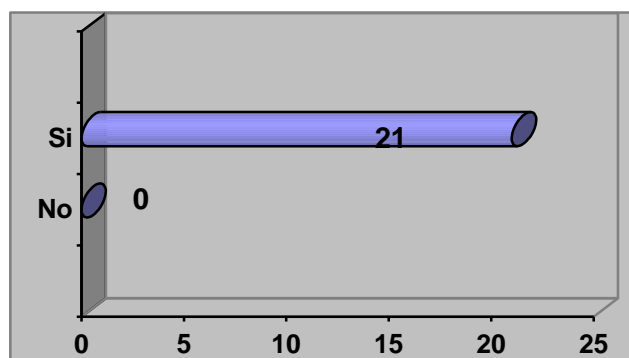
Con esta interrogante se pretendió determinar el conocimiento que tienen los sujetos entrevistados sobre el delito de conducción temeraria, al respecto cuatro fiscales y tres defensores públicos consideran tener un buen conocimiento de éste, porque han recibido capacitación y a diario les son asignados casos relacionados, por el mismo motivo, un defensor público y seis agentes de autoridad manifiestan tener un excelente conocimiento; cuatro agentes de autoridad opinan tener un buen conocimiento y tres de ellos estiman tener un regular conocimiento al respecto, manifestando que no han recibido ninguna capacitación, estas opiniones reflejan que el 33.33 por ciento del total de los entrevistados considera tener un excelente conocimiento del tema, el 52.38 por ciento opina que tiene un buen conocimiento y el 14.29 por ciento estima que tener un conocimiento regular respecto al delito de conducción temeraria.

De éstos resultados se puede concluir que tanto los Fiscales Defensores Públicos y Agentes de Autoridad, no han recibido capacitaciones exhaustivas que sirvan para que todos estos adquieran el conocimiento sobre los elementos que configuran el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Pregunta N° 2

¿Conoce usted en que disposición del Código Penal se encuentra regulado el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	4	19.05	0	00.00	4
Defensores	4	19.05	0	00.00	4
Agente de autoridad	13	61.90	0	00.00	13
Total	21	100.00%	0	00.00%	21

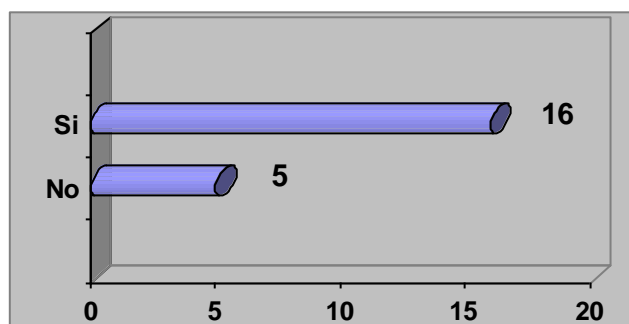


Con esta pregunta se comprobó que la totalidad de fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad entrevistados conocen la disposición del Código Penal que establece el delito de conducción temeraria, reflejándose en los resultados que el cien por ciento sabe que el Art. 147-E Pn. es la norma que contiene el delito en estudio, con esto se demuestra que los sujetos entrevistados al menos poseen un conocimiento básico sobre el delito en estudio.

Pregunta N° 3

¿Sabe usted cuales son los bienes jurídicos protegidos en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	4	19.05	0	00.00	4
Defensores	3	14.28	1	04.76	4
Agente de autoridad	9	42.86	4	19.05	13
Total	16	76.19%	5	23.81%	21



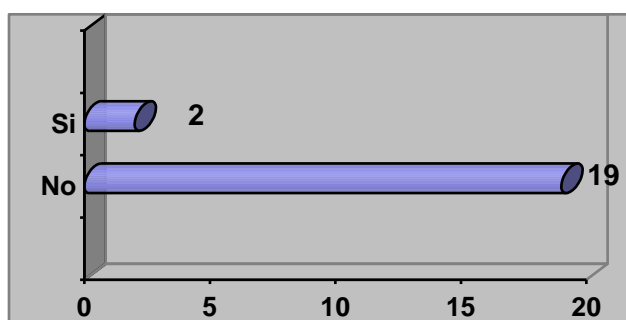
Al cuestionar cuales son los bienes jurídicos protegidos por el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, cuatro fiscales, tres defensores públicos y nueve agentes de autoridad, contestaron que los bienes jurídicos protegidos son la vida e integridad física; a diferencia de cuatro agentes de autoridad y un defensor publico que respondieron que el bien jurídicos protegido es el patrimonio, estos resultados demuestran que el 76.19 por ciento del total de los entrevistados conoce los bienes jurídicos protegidos en este delito, y el 23.81 por ciento no los conoce. Con esto se

pudo constatar que los sujetos entrevistados aun no poseen los conocimientos básicos sobre el delito, lo que dificulta su labor dentro del sistema judicial, porque si no saben cual es el bien jurídico que se está protegiendo, no podrán cumplir su función de prevención o investigación relacionada con el delito referido.

Pregunta N° 4

¿Conoce usted los elementos esenciales del tipo penal de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	1	04.76	3	14.29	4
Defensores	1	04.76	3	14.29	4
Agente de autoridad	0	00.00	13	61.90	13
Total	2	9.52%	19	90.48%	21



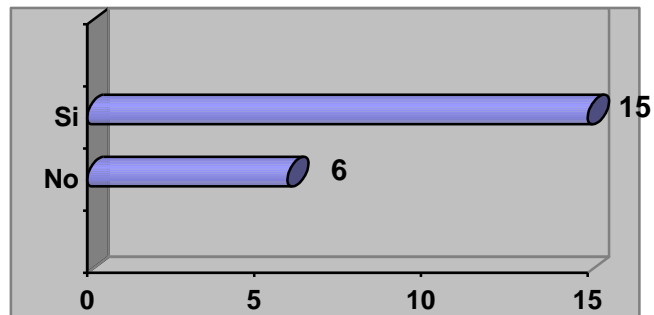
Con los resultados de esta interrogante se pudo comprobar que casi el total de los entrevistados no conocen los elementos esenciales del tipo penal de conducción temeraria, esto por que únicamente un fiscal y un defensor público contestaron correctamente esta pregunta, aunque todos

dijeron conocerlos pero no lograron determinarlos, confundiendo estos elementos con las causales por las que se puede configurar el delito, enumeradas en el inciso segundo del Art. 147-E Pn., estos resultados obtenidos reflejan que solo el 9.52 por ciento de los sujetos entrevistados conoce los elementos esenciales del tipo penal de conducción temeraria y el 90.48 por ciento los ignora. Con las respuestas a ésta interrogante se ha confirmado que los sujetos entrevistados no conocen por lo menos los elementos esenciales que conforman el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor, conocimientos necesarios para la imputación e investigación del delito.

Pregunta N° 5

¿Considera usted que la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor ha contribuido a la disminución de lesiones y muertes?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	3	14.29	1	04.76	4
Defensores	3	14.29	1	04.76	4
Agente de autoridad	9	42.86	4	19.04	13
Total	15	71.44%	6	28.56%	21



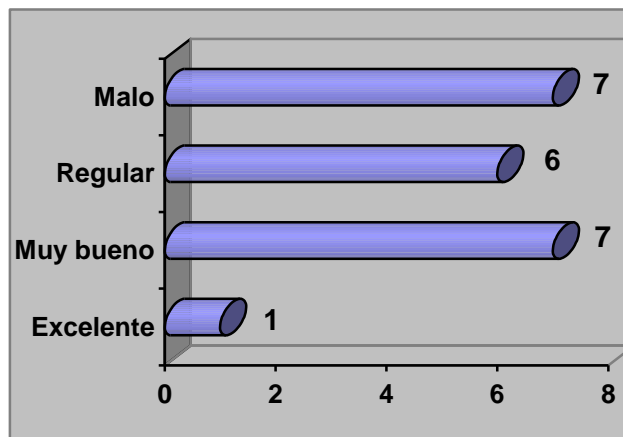
Tres fiscales, tres defensores públicos y nueve agentes de autoridad entrevistados coinciden en sus opiniones, estimando que con la creación del delito de conducción temeraria se han disminuido las lesiones y muertes por causa de accidentes de tránsito y formas temerarias de conducir, porque los conductores tienen temor de ser detenidos, conformándose el 71.44 por ciento de la población entrevistada, por el contrario el 28.56 por ciento considera que no han disminuido las lesiones y muerte por las causas mencionadas, manteniéndose el mismo índice de accidentes de tránsito.

De los informes que realiza la Policía Nacional Civil se obtiene que la tasa de accidentes en todo el país ha disminuido en un doce por ciento, concluyendo que casi el veintinueve por ciento de los entrevistados están desinformados en relación de los resultados que se han obtenido de la creación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Pregunta N° 6

¿Cómo califica el rol de la Policía Nacional Civil y la Fiscalía General de la República en la persecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Excelente		Muy bueno		Regular		Malo		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	1	04.76	2	09.52	1	04.76	0	00.00	4
Defensores	0	00.00	0	00.00	0	00.00	4	19.05	4
Agente de autoridad	0	00.00	5	23.81	5	23.81	3	14.29	13
Total	1	04.76%	7	33.33%	6	28.57%	7	33.34%	21



Las respuestas obtenidas en esta interrogante son muy diversas el 04.76 por ciento opina que la Fiscalía General de la República y la Policía Nacional Civil tienen un excelente desempeño en la persecución de este delito; el 33.33 por ciento considera que estas instituciones ejercen muy bien su rol en cuanto a la prevención y persecución del delito de conducción

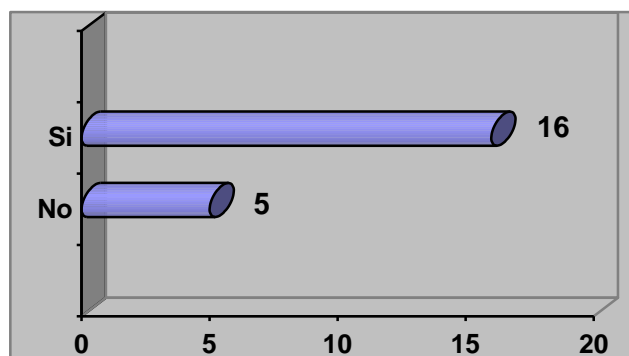
temeraria, el 28.57 por ciento opinan que la actividad de estas instituciones es regular; y el 33.34 por ciento de los entrevistados estima que la actuación de estas instituciones demuestra un mal funcionamiento en la prevención y persecución de este delito.

De las respuestas obtenidas, principalmente por los Defensores Públicos, el funcionamiento de la Policía Nacional Civil y la Fiscalía General de la Republica es deficiente en primer lugar porque tanto agentes de autoridad como fiscales no tienen los conocimientos necesarios para la persecución de este delito; esta deficiencia se debe en parte a la falta de capacitaciones, y también al desinterés que muestran los fiscales y agentes de autoridad por aumentar sus conocimientos sobre los elementos que estructuran el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Pregunta N° 7

¿Es necesario que los Fiscales y Agentes de Autoridad adquieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	2	09.52	2	09.52	4
Defensores	4	19.05	0	00.00	4
Agente de autoridad	10	47.62	3	14.29	13
Total	16	76.19%	5	23.81%	21



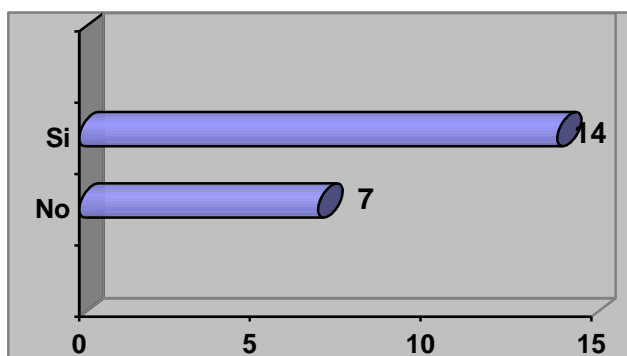
Dos fiscales, cuatro defensores y diez agentes de autoridad coinciden en expresar que es necesario que los fiscales y agentes de autoridad adquieran mayores conocimientos de los elementos del tipo de conducción temeraria de vehículo de motor, porque no se tiene el suficiente conocimiento hasta el momento, estas opiniones constituyen el 76.19 por ciento; mientras que el 23.81 por ciento, conformado por dos fiscales y tres agentes de autoridad, estima que no es necesario que adquieran mayores conocimientos respecto de éste delito.

Los agentes de autoridad y fiscales argumentan que no han recibido capacitación sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor; esto explica en parte por que estas instituciones observan un desempeño deficiente. Es por esta razón que defensores públicos, fiscales y agentes de autoridad coinciden en opinar que es necesario que se capacite sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Pregunta N° 8

¿A su criterio la pena estipulada para sancionar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor es proporcional?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	3	14.29	1	04.76	4
Defensores	4	19.05	0	00.00	4
Agente de autoridad	7	33.33	6	28.57	13
Total	14	66.67%	7	33.33%	21



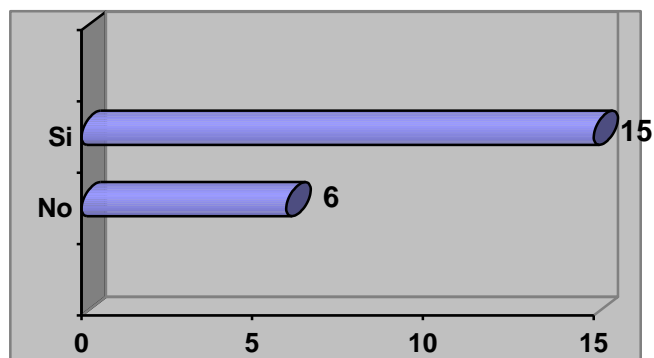
Al consultar sobre la proporcionalidad de la pena estipulada al delito de conducción temeraria de vehículo de motor, a los fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad, el 66.67 por ciento del total de los entrevistados está de acuerdo con la pena establecida para este delito, porque favorece a la prevención de la lesión de los bienes jurídicos protegidos; mientras que el 33.33 por ciento por el contrario considera que la pena estipulada es desproporcional al delito cometido, siendo más recomendable que se excluya del ámbito del Derecho Penal.

De estas respuestas se refleja que la mayoría de los sujetos entrevistados están de acuerdo con la pena estipulada al delito de conducción temeraria de vehículo de motor, criterio acertado, porque en este caso debe inclinarse más al ámbito de prevención general que tiene la norma.

Pregunta N° 9

¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor vulnera derechos y garantías fundamentales de la persona?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	2	09.52	2	09.52	4
Defensores	4	19.05	0	00.00	4
Agente de autoridad	9	42.86	4	19.05	13
Total	15	71.43%	6	28.57%	21



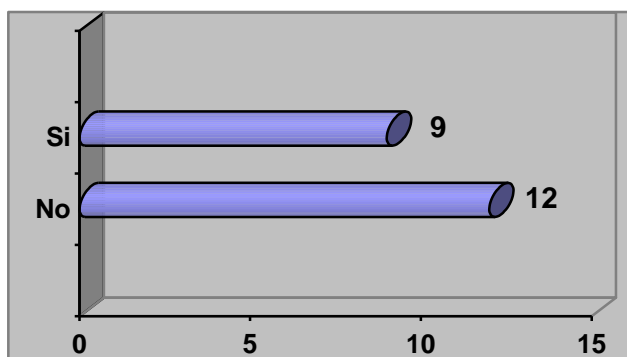
La opinión de la mayoría de los entrevistados coincide en expresar que al aplicar el delito de conducción temeraria, se vulneran principios y garantías fundamentales de la persona, porque no son utilizados los

procedimientos adecuados para su tratamiento, mostrando el 71.43 por ciento de los sujetos cuestionados; sin embargo el 28.57 por ciento considera que no se violentan principios y garantías constitucionales con la aplicación de este delito, porque solamente se limitan derechos como la libertad de tránsito, que por la coyuntura actual si no se restringen pueden dar lugar a lesionar bienes jurídicos fundamentales como la vida e integridad física.

Pregunta N° 10

¿Considera que los resultados de las pruebas de alcoholemia son eficaces para comprobar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	3	14.29	1	04.76	4
Defensores	1	04.76	3	14.29	4
Agente de autoridad	5	23.81	8	38.09	13
Total	9	42.86%	12	57.14%	21



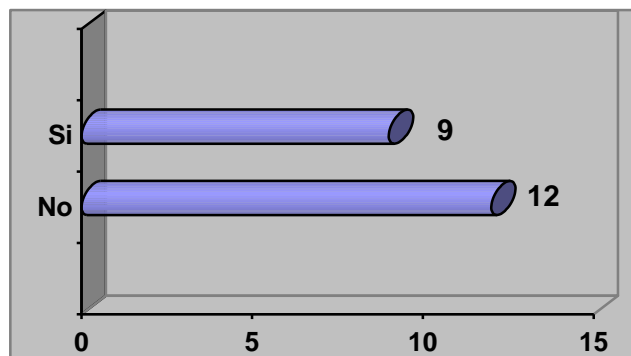
En relación a la eficacia de los medios probatorios utilizados para la comprobación del delito de conducción temeraria se han obtenido diversas opiniones, por una parte el 42.86 por ciento del total de los entrevistados estima que si son eficaces mientras que el 57.14 por ciento opina diferente al considerar que los medios probatorios no son eficaces.

Casi la mitad de los entrevistados opina que la pruebas de alcoholemia son eficaces; porque de esta forma se demuestra que una persona ha ingerido bebidas alcohólicas y eso es suficiente para comprobar la existencia del delito de conducción temeraria de vehiculo de motor. Por el contrario los que consideran que las pruebas de alcoholemia son insuficientes para probar la existencia de este delito; argumentan que con estas solo se comprueba que el conductor ha ingerido bebidas alcohólicas, pero no que pusiera en peligro la vida e integridad física de otros.

Pregunta N° 11

¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor tiene eficacia jurídica?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	2	09.52	2	09.52	4
Defensores	0	00.00	4	19.05	4
Agente de autoridad	10	47.62	3	14.29	13
Total	12	57.14%	9	42.86%	21



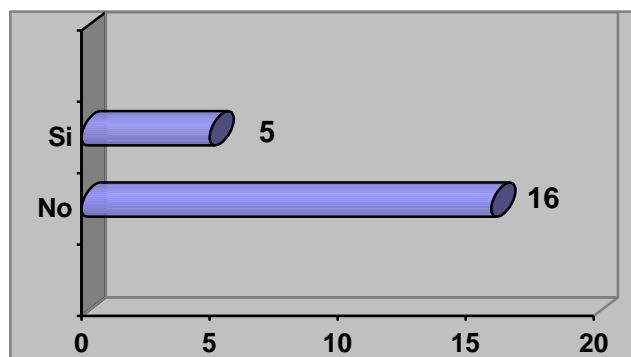
Un porcentaje de 57.14 por ciento de la población entrevistada considera que si tiene eficacia jurídica de carácter preventivo o disuasorio; pero no eficacia jurídica sancionadora; y el 42.86 por ciento de los entrevistados, estima que el delito de conducción temeraria no tiene eficacia jurídica.

La eficacia de la norma jurídica se puede analizar desde dos puntos de vista, en primer lugar desde un aspecto preventivo y luego desde un sancionador o represivo, los que opinan que este delito tiene eficacia jurídica se refieren únicamente al aspecto preventivo o disuasorio de la norma penal, los que afirman que este delito no tiene eficacia jurídica sostienen que no se ha prevenido la comisión del delito y tampoco existen sentencias condenatorias por conducir temerariamente un vehiculo, pero ya se ha demostrado que realmente sí ha tenido eficacia preventiva y en primer lugar es lo que busca toda norma penal, porque es más importante impedir que se lesionen o pongan en peligro bienes jurídicos fundamentales, que sancionar su lesión o puesta en peligro.

Pregunta N° 12

¿Conoce cuales son los requisitos para que la conducción temeraria de vehículo de motor trascienda del Derecho Administrativo al Penal?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	2	09.52	2	09.52	4
Defensores	0	00.00	4	19.05	4
Agente de autoridad	3	14.29	10	47.62	13
Total	5	23.81%	16	76.19%	21



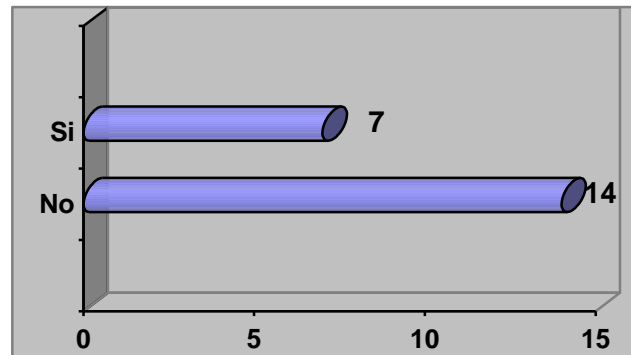
De los resultados obtenidos en esta interrogante se puede inferir que la mayoría de fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad desconoce cuales son los requisitos fundamentales para que una conducta trascienda del derecho administrativo al ámbito penal; el 76.19 por ciento del total de entrevistados respondió negativamente esta interrogante; y solo el 23.81 por ciento respondió positivamente.

En muchos casos se pretende atribuir la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor a una persona por conducir a excesiva velocidad o por encontrarse conduciendo en estado de ebriedad, sin tomar en cuenta la exigencia más importante de la norma penal, la existencia de un peligro efectivo para los bienes jurídicos vida e integridad física; es por todo lo anterior que la Policía Nacional Civil en coordinación con la Fiscalía General de la República pretenden atribuir la comisión del delito de conducción temeraria erróneamente, cuando en realidad solo existe una falta administrativa, como consecuencia del desconocimiento que poseen sobre el elemento necesario para que se configure el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, que es poner en peligro la vida o integridad física de las personas.

Pregunta N° 13

¿Considera que se están alcanzando los fines para los cuales se creó el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	2	09.52	2	09.52	4
Defensores	1	04.76	3	14.29	4
Agente de autoridad	5	23.81	8	38.10	13
Total	7	38.09%	14	61.91%	21

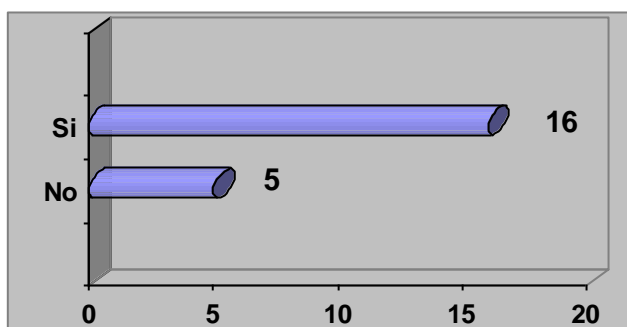


Al cuestionar a los entrevistados respecto de este tema el 38.09 por ciento opina que si se han alcanzado los fines para los cuales se creó dicha norma penal; el 61.91 coincide al opinar que no se han observado resultados positivos con el surgimiento de este delito y que por lo tanto no se cumplen los fines para los cuales se creó. Toda norma penal es creada con la finalidad de prevenir la comisión de hechos delictivos, los entrevistados que afirman que este delito cumple con su finalidad, manifiestan que en la actualidad se han disminuido la cantidad de personas fallecidas y lesionadas, además que las personas son mas responsables al conducir. Las personas que expresan que no se esta cumpliendo la finalidad para la cual se creó este delito, consideran que casi la totalidad de casos de conducción temeraria, no son sancionados.

Pregunta N° 14

¿Cree usted que el artículo del Código Penal que tipifica el delito de conducción temeraria de vehículo de motor debe ser reformado?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	4	19.05	0	00.00	4
Defensores	2	09.52	2	09.52	4
Agente de autoridad	10	47.62	3	14.29	13
Total	16	76.19%	5	23.81%	21

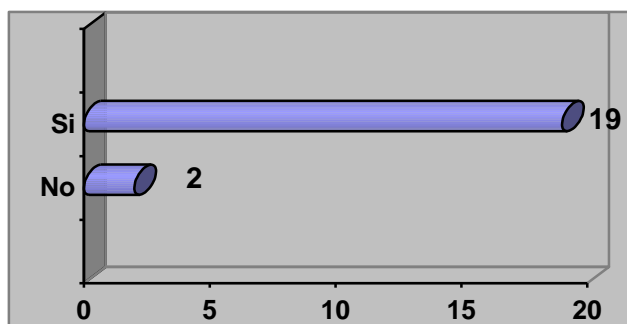


El total de los fiscales entrevistados estima que el Art. 147-E del Código Penal debe ser reformado, igualmente la mayoría de agentes de autoridad y defensores públicos opinan de esta manera; esto se observa en un porcentaje del 76.19 que opina de esta forma; por otra parte 23.81 por ciento expresa que el artículo que regula el delito en estudio no necesita ninguna reforma. Las personas que estiman necesario reformar este delito consideran que se debe agregar otras conductas además de las mencionadas en el inciso número dos del artículo 147-E del Código Penal, los que opinan diferente consideran que su redacción es eficaz para prevenir lesiones a bienes jurídicos fundamentales.

Pregunta N° 15

¿Conoce cuál es el principal motivo por el que se configura el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Unidad de análisis	Si		No		Total
	Fa	Fr	Fa	Fr	
Fiscales	4	19.05	0	00.00	4
Defensores	4	19.05	0	00.00	4
Agente de autoridad	11	52.38	2	09.52	13
Total	19	90.48%	2	9.52%	21



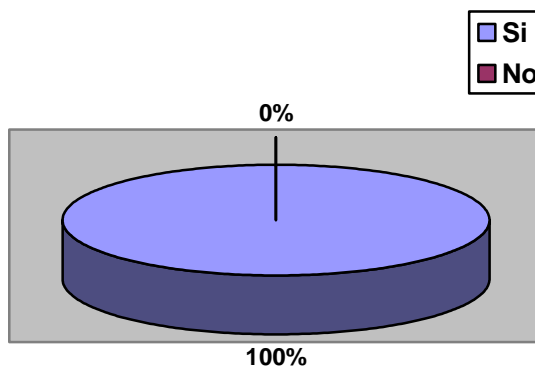
Casi el total de la población entrevistada opina que la principal causa por la cual se configura el delito de conducción temeraria es conducir en estado de ebriedad poniendo en peligro la vida de los demás; esto comprueba que el 90.48 por ciento coincide en opinar de esta forma, mientras que el 9.52 por ciento considera como principales causas de conducción temeraria las carreras de velocidad y la disputa de vía entre vehículos. Estos resultados comprueban que la conducta de conducir en estado de ebriedad es con mayor frecuencia la razón por la que se configura la comisión de éste delito.

4.1.3 Resultados de la encuesta

Pregunta N° 1

¿Tiene conocimiento de la existencia del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	29	100.00
No	0	00.00
Total	29	100.00%

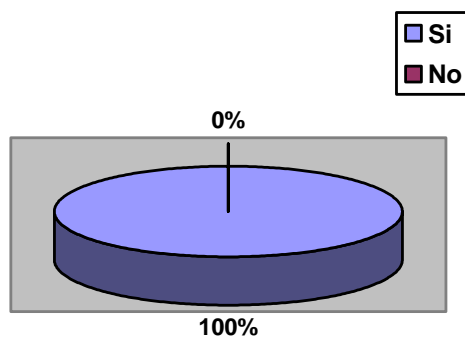


Con relación a ésta interrogante todos los estudiantes encuestados expresaron conocer la existencia del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, por la respuesta obtenida se puede afirmar que no es un tipo penal desconocido para la comunidad estudiantil de Ciencias Jurídicas, no obstante que es un delito recientemente creado.

Pregunta N° 2

¿Sabe en qué consiste el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	29	100.00
No	0	00.00
Total	29	100.00%

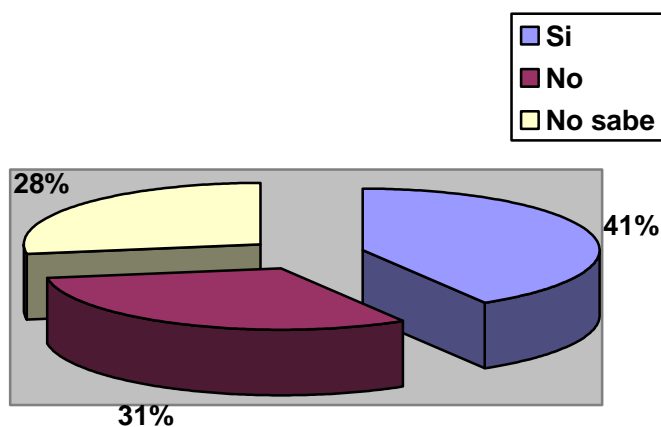


En ésta interrogante todos los estudiantes encuestados coincidieron al manifestar que saben en qué consiste el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, de los resultados obtenidos de infiere que hasta el momento se tiene un conocimiento básico del tipo penal referido.

Pregunta N° 3

¿Considera que el Art. 147-E Pn. que regula el delito de conducción temeraria de vehículo de motor es conforme al Principio de Legalidad?

Opciones	Fa	Fr %
Si	12	41.38
No	9	31.03
No sabe	8	27.59
Total	29	100.00%

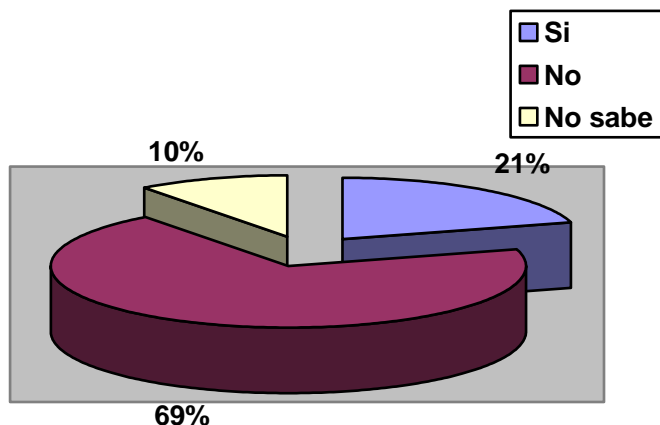


Esta interrogante permitió conocer la opinión de los encuestados en relación a la conformidad del delito de conducción temeraria de vehículo de motor con el Principio de Legalidad, resultando que un porcentaje superior al cuarenta por ciento considera que el delito referido es conforme al Principio de Legalidad, por otra parte más del treinta y un por ciento cree que el delito en estudio atenta contra éste principio y más de un veintisiete por ciento manifestó no saber si existe inconformidad entre el Principio de Legalidad y el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, .

Pregunta N° 4

¿La creación de éste delito ha disminuido los accidentes de tránsito?

Opciones	Fa	Fr %
Si	6	20.69
No	20	68.97
No sabe	3	10.34
Total	29	100.00%



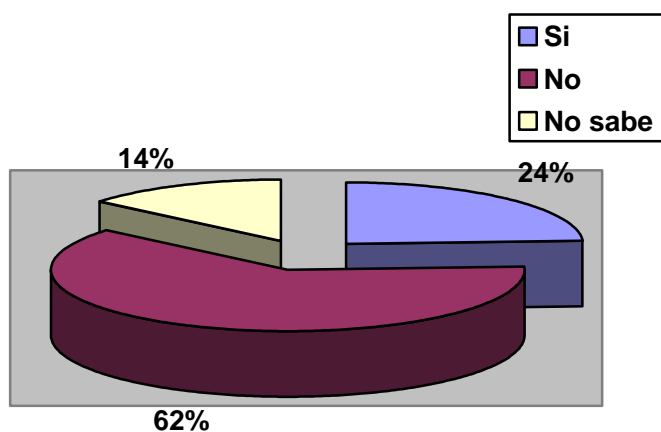
Al preguntar si con la creación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor ha decrecido la tasa de accidentes de tránsito, un porcentaje mayor al sesenta y ocho por ciento estima que no se ha observado una disminución de accidentes de tránsito, casi el veintiuno por ciento de la muestra encuestada manifestó que sí han decrecido los accidentes de tránsito en razón de la punición de la conducción temeraria de vehículo de motor, y un porcentaje mayor al diez por ciento no sabe si ha existido aumento o disminución de accidentes tránsito desde la creación del delito en estudio. Las respuestas obtenidas demuestran que solo el veintiún por ciento de la población estudiantil está informada de

los efectos que ha tenido el delito de conducción temeraria de vehículo de motor desde su creación.

Pregunta N° 5

¿Considera que la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor ha contribuido a la disminución de lesiones y muertes?

Opciones	Fa	Fr %
Si	7	24.14
No	18	62.07
No sabe	4	13.79
Total	29	100.00%



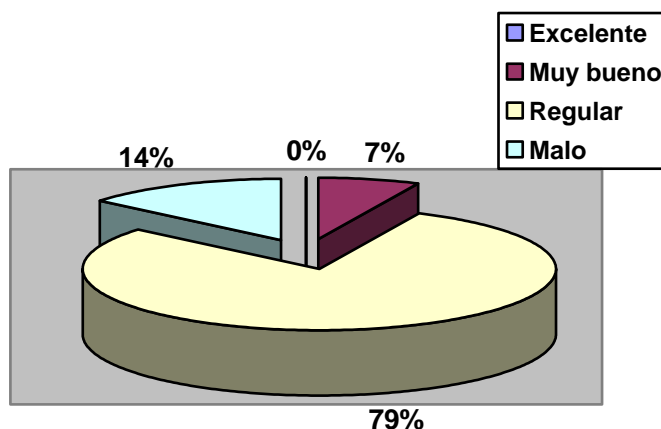
Un porcentaje mayor al sesenta y dos por ciento de la muestra encuestada considera que no ha existido una disminución de lesiones y muertes a partir de la regulación penal de la conducción temeraria de vehículo de motor, por el contrario, casi un veinticuatro por ciento opina que sí se ha observado un decrecimiento en la tasa de muertes y lesiones, y casi un

catorce por ciento manifiesta no saber al respecto, con estos resultados se confirma el desconocimiento que poseen los estudiantes acerca de las consecuencias de la criminalización de la conducción temeraria.

Pregunta N° 6

¿Cómo califica el rol de la Policía Nacional Civil en la prevención del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Excelente	0	00.00
Muy bueno	2	06.90
Regular	23	79.31
Malo	4	13.79
Total	29	100.00%



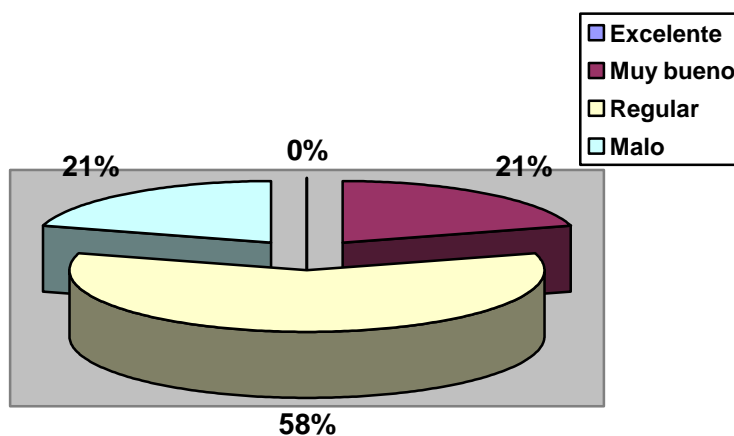
En relación con el rol que desempeña la Policía Nacional Civil en la prevención de este delito el cero seis por ciento de los encuestados estima que es muy bueno, mas del setenta y nueve por ciento de las opiniones considera que la actuación es regular, y casi el catorce por ciento afirma

que el desempeño de la Policía Nacional Civil frente a este delito es malo, con esto se confirma que la Policía Nacional Civil está desempeñando deficientemente su función de prevención a que se cometa el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Pregunta N° 7

¿Cómo califica el rol de la Fiscalía General de la República en la persecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Excelente	0	00.00
Muy bueno	6	20.69
Regular	17	58.62
Malo	6	20.69
Total	29	100.00%

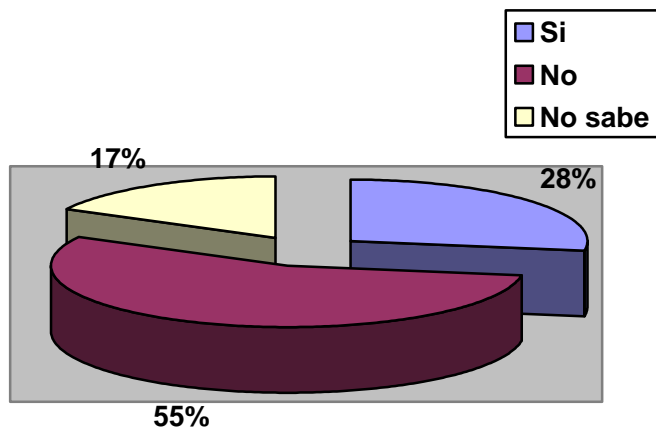


Al consultar a los estudiantes encuestados sobre el rol de la Fiscalía General de la República en la persecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, casi un veintiún por ciento expresa que es muy bueno, más del cincuenta y ocho por ciento lo califica como regular, y un porcentaje mayor al veinte por ciento considera que el rol que desempeña el Ministerio Público Fiscal en la investigación de éste delito es malo.

Pregunta N° 8

¿Considera que la pena estipulada para sancionar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor es proporcional?

Opciones	Fa	Fr %
Si	8	27.59
No	16	55.17
No sabe	5	17.24
Total	29	100.00%



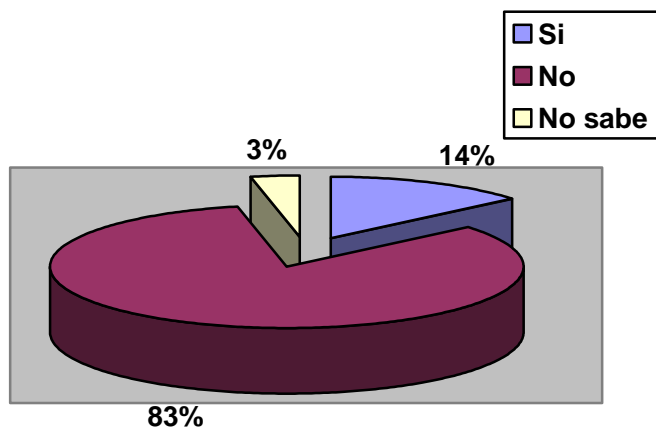
Con respecto a la proporcionalidad de la pena impuesta por la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, un porcentaje

mayor al veintisiete por ciento considera que si es proporcional, más del cincuenta y cinco por ciento de la población estudiantil encuestada opina que la pena no es proporcional al delito cometido, y un promedio mayor al diecisiete por ciento expresa no saber al respecto.

Pregunta N° 9

¿Cree que la política criminal adoptada por el Estado es la más efectiva para controlar la conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	4	13.79
No	24	82.76
No sabe	1	03.45
Total	29	100.00%



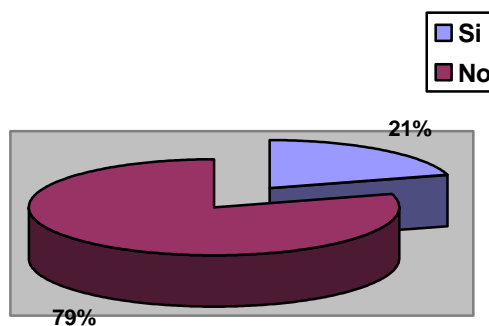
Esta interrogante nos permitió saber si el sector encuestado aprueba la política criminal adoptada por el Estado para sancionar la acción de conducción temerariamente un vehículo de motor, casi un catorce por ciento considera estar de acuerdo, un promedio mayor al ochenta y dos por

ciento coinciden al estar en desacuerdo con la política criminal utilizada por el Estado para sancionar este delito y casi un tres por ciento no sabe si es adecuada o inadecuada.

Pregunta N° 10

¿Conoce algún caso de comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor que haya sido sancionado?

Opciones	Fa	Fr %
Si	6	20.69
No	23	79.31
Total	29	100.00%

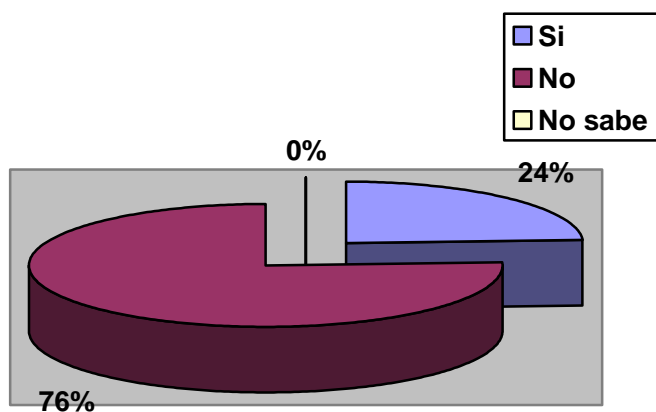


Las respuestas obtenidas nos permiten saber si la población encuestada conoce algún caso particular de conducción temeraria de vehículo de motor, al respecto casi un veintiún por ciento manifiesta tener conocimiento de alguna persona sancionada por la comisión del delito en estudio, por el contrario un promedio superior al setenta y nueve por ciento opina que no ha tenido conocimiento de algún caso de condena por conducción temeraria.

Pregunta N° 11

¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor tiene eficacia?

Opciones	Fa	Fr %
Si	7	24.14
No	22	75.86
No sabe	0	00.00
Total	29	100.00%



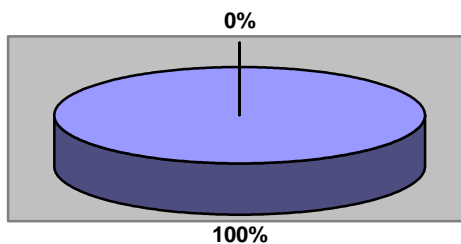
La eficacia jurídica de la norma penal comprende un aspecto preventivo y un aspecto punitivo; al consultar a los estudiantes encuestados sobre la eficacia jurídica del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, un promedio mayor al veinticuatro por ciento opina que si tiene eficacia jurídica, por el contrario casi el setenta y seis por ciento coinciden al expresar que el delito de conducción temeraria no tiene eficacia.

Pregunta N° 12

¿Es necesario que los Agentes de la Policía Nacional Civil adquieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	29	100.00
No	0	00.00
Total	29	100.00%

Si
 No

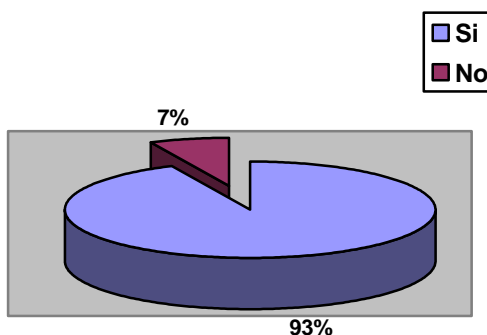


La totalidad de la población encuestada considera que es necesario que los agentes de autoridad adquieran mayores conocimientos del delito de conducción temeraria de vehículo de motor y esto conlleva a obtener mejores resultados para la prevención del delito y beneficio para la sociedad en general.

Pregunta N° 13

¿Es necesario que los Fiscales adquirieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	27	93.10
No	2	06.90
Total	29	100.00%

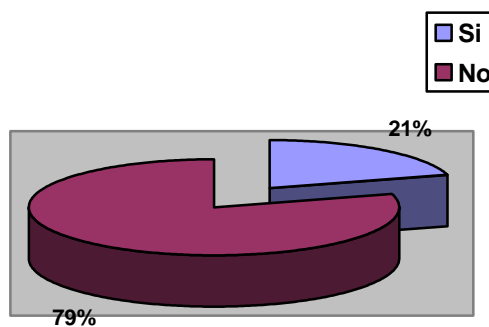


Un promedio de casi el siete por ciento de la población encuestada afirma que los fiscales tienen los conocimientos necesarios sobre el delito de conducción temeraria y por esa razón no necesitan una mayor capacitación, opinión contraria expresa el noventa y tres por ciento de los encuestados al estimar que si es necesario que los fiscales adquirieran mayores conocimientos del delito en estudio, y esto con el fin de hacer una mejor investigación y evitar la impunidad de las personas que realizan esta conducta prohibida.

Pregunta N° 14

¿Estima que las normas de Derecho Administrativo son suficientes para sancionar la conducción temeraria de vehículo de motor?

Opciones	Fa	Fr %
Si	6	20.69
No	23	79.31
Total	29	100.00%

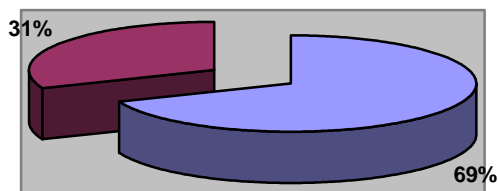


Un promedio del veintiún por ciento de la población encuestada coincide al expresar que las sanciones impuestas por el derecho administrativo son suficientes para sancionar la conducción temeraria y que por tal razón no es necesaria la regulación que se hace en el Código Penal, por el contrario un porcentaje del setenta y nueve por ciento estima que el derecho administrativo es insuficiente para sancionar la conducción temeraria y que por lo tanto esta justificada su incorporación en el Código Penal.

Pregunta N° 15

¿Cree que existe la necesidad de reformar el Art. 147-E Pn?

Opciones	Fa	Fr %
Si	20	68.97
No	9	31.03
Total	29	100.00%



Las opiniones vertidas por los encuestados nos permiten saber si están de acuerdo con la redacción y contenido del artículo que regula el presente delito, al respecto casi un sesenta y nueve por ciento opina que si debe ser reformado, por el contrario el treinta y uno por ciento consideran que no existe necesidad de reformar el referido artículo.

4.2 Análisis de resultados

4.2.1 Solución del problema de investigación

Para darle respuesta a la serie de interrogantes planteadas en los enunciados del problema se analizará su contenido y el grado de comprobación que se obtuvieron.

Enunciado General

- **¿Cuál es la eficacia jurídica de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor en el departamento de San Miguel?**

Esta interrogante ha tenido respuesta con la investigación de campo realizada, específicamente en la pregunta número dos de la entrevista no estructurada dirigida a Magistrados del área penal, Jueces de Paz, Instrucción y Sentencia, así como a personas conocedoras del tema; en la entrevista semi estructurada en su interrogante número once realizada a fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad; y en la pregunta número once de la encuesta dirigida a estudiantes de ciencias jurídicas. De ésta forma se comprobó que la norma que regula el delito de conducción temeraria de vehículo de motor solamente tiene eficacia desde el ámbito preventivo, no así punitivo o sancionador.

Enunciados Específicos

➤ **¿La regulación jurídico penal de la conducción temeraria es conforme al principio de legalidad?**

Este enunciado se desarrolló en el Capítulo II, en la Base Teórica, específicamente en el apartado denominado “Fundamentos constitucionales de la prueba de alcoholemia”, también con las respuestas a la interrogante número siete de la entrevista no estructurada, a la número nueve de la entrevista semi estructurada y a la número tres de la encuesta, concluyéndose que la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, así como los medios probatorios utilizados para comprobar su comisión, no violentan ningún principio constitucional, siempre que se sigan los procedimientos establecidos por el Art. 167 Pn.

➤ **¿Existen alternativas jurídicas para la regulación de la conducción temeraria?**

En el apartado denominado “Determinación de competencia en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor”, de la Base Teórica del Capítulo II, se estableció que la conducción temeraria será competencia de los Jueces Penales solamente cuando cumplan los elementos que conforman el Art. 147-E del Código Penal, pero cuando falte alguno de éstos y se configure una violación a las normas de seguridad vial, sin

poner en peligro la vida o integridad física de otras personas, será competencia del Juez de Tránsito sancionar administrativamente.

➤ **¿Qué incidencia ha tenido la criminalización de la conducción temeraria en la sociedad?**

La incidencia social que ha tenido el delito de conducción temeraria de vehículo de motor desde su creación, se encuentra reflejada en la investigación de campo realizada, al obtener respuesta a la interrogante número cuatro de la entrevista no estructurada y a la cinco de la semi estructurada, con éstas se estableció que éste delito ha tenido cierta influencia en la sociedad, porque las muertes y lesiones resultantes de accidentes de tránsito y formas imprudentes de conducir han disminuido por temor a ser sancionado por la comisión de éste delito.

➤ **¿Cuáles son los elementos que estructuran el delito de conducción temeraria de vehiculo de motor?**

Estos se identificaron y desarrollaron en la base teórica del capítulo II, en el tema denominado “Estructura del Tipo” y en los diferentes apartados de éste, determinándose que los elementos descriptivos esenciales que configuran este tipo penal son la conducta típica, los sujetos, el resultado de peligro, el nexo causal y el bien jurídico; los elementos descriptivos

accidentales son los medios y el lugar de la acción; y los elementos normativos que integran éste delito son la temeridad, las normas de seguridad vial y el peligro.

4.2.2 Demostración y verificación de hipótesis

En éste apartado se hará un análisis relativo a la comprobación de las hipótesis planteadas en la investigación.

Hipótesis Generales

- **El delito de conducción temeraria de vehículo de motor no tiene eficacia jurídica, porque la Fiscalía General de la República no presenta la fundamentación necesaria contra el imputado.**

Esta hipótesis está comprobada con la investigación de campo realizada, específicamente en la pregunta número dos de la entrevista no estructurada, en la cual los Jueces entrevistados manifestaron que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor se ha vuelto inaplicable, porque cuando los fiscales presentan el requerimiento fiscal no lo fundamentan debidamente, volviéndose procedente dictar un sobreseimiento, ya sea provisional o definitivo.

Los problemas que se suscitan al comprobar la existencia del delito de conducción temeraria consisten principalmente en la dificultad de probar el resultado de peligro y la irreproducibilidad de la prueba en el proceso.

Se logró demostrar de conformidad con los datos obtenidos en las respuestas a la pregunta número cinco de la entrevista no estructurada, que el principal problema que existe para comprobar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, está relacionado principalmente con la conducta de manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas que limiten la capacidad de conducir, porque lo único que los fiscales pretenden probar es que la persona imputada haya ingerido bebidas alcohólicas o drogas, sin observar si la prueba fue obtenida respetando las garantías fundamentales de la persona, de igual forma no establecen si al ejecutar la conducta se puso en peligro efectivo al sujeto pasivo.

Hipótesis Específicas

- **El desconocimiento de algunos de los elementos objetivos y subjetivos que conforman el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor por parte de los sujetos**

intervinientes en el proceso penal dificulta su aplicación e interpretación.

En primer lugar con las respuestas dadas a la interrogante número cuatro de la entrevista semi estructurada se logró establecer que los fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad, en su mayoría, desconocen los elementos esenciales que estructuran el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor, así mismo en las respuestas a la pregunta número doce de dicha entrevista se afirma que estos desconocen cuales son los elementos que determinan la trascendencia de la conducción temeraria del Derecho Administrativo al ámbito penal, deduciéndose que si los fiscales, defensores públicos y agentes de autoridad, ignoran componentes tan esenciales ni siquiera pueden establecer cuando existe delito y cuando solamente se configura una falta administrativa.

- **La puesta en peligro concreto de los bienes jurídicos vida e integridad física determina si la conducción temeraria de vehículo de motor trasciende de la vía administrativa al ámbito penal.**

En la base teórica del capítulo II se estableció la naturaleza jurídica del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, puntualizando que es de peligro concreto, porque coloca en un riesgo efectivo bienes jurídicos

individuales como la vida y la integridad física, asimismo, al establecer el resultado de la conducta se determinó que para configurarse el delito es necesario que exista un resultado que consiste en el peligro para los bienes jurídicos mencionados, concluyéndose que si no existe éste peligro solamente puede configurarse una falta administrativa.

Los medios que son utilizados para probar la existencia del delito de conducción temeraria son la prueba testimonial y la pericial.

Con las respuestas obtenidas de la pregunta número cinco de la entrevista no estructurada, se estableció que el principal medio de prueba utilizado para comprobar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor es la prueba pericial, que es utilizada únicamente para establecer la conducta de manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas que limiten la capacidad de conducir, y en defecto de éste medio probatorio se utiliza la prueba testimonial para probar cualquier conducta que se considere conducción temeraria.

- **La criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor en el departamento de San Miguel ha tenido incidencia jurídico social modificando el comportamiento de los sujetos al conducir.**

Se ha determinado que la creación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor ha tenido incidencia en la sociedad, porque ha contribuido a disminuir las muertes y lesiones resultantes de accidentes de tránsito y formas temerarias de conducir, cumpliendo la función preventiva general que debe tener como norma penal, esto se demuestra a través de la investigación de campo realizada, especialmente con las repuestas a la interrogante número cuatro de la entrevista no estructurada y a la cinco de la semi estructurada.

4.2.3 Logro de objetivos

Los objetivos fijados por el equipo investigador se han cumplido en su totalidad en virtud que con la investigación de campo se logró establecer la eficacia jurídica de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor, asimismo se identificaron los problemas que se suscitan para comprobar la existencia del delito de conducción temeraria.

También se identificaron y analizaron los elementos objetivos y subjetivos que conforman el tipo de conducción temeraria de vehículo de motor (Ver base teórica), además se logró distinguir las conductas que pueden adecuarse al delito de conducción temeraria puntualizando cuales deben ser solucionadas por la vía administrativa, y en consecuencia se distinguieron los medios que son utilizados para probar la existencia del

delito de conducción temeraria, y por último se alcanzó determinar la incidencia social que ha tenido la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor en el departamento de San Miguel.

CAPITULO V
CONCLUSIONES,
RECOMENDACIONES
Y PROPUESTAS

Capítulo V

Conclusiones, Recomendaciones y Propuestas

5.1 Conclusiones

En la presente investigación denominada “El delito de conducción temeraria de vehículo de motor”, basándose en la información recolectada y analizada se concluye lo siguiente:

5.1.1 Conclusiones Generales

- Que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor está regulado, desde el mes de Julio del año dos mil cuatro, en el Art. 147-E del Código Penal, entendiéndose como tal “la acción de poner en marcha y controlar los mecanismos de dirección de un vehículo provisto de motor, que se desplaza en una vía de uso público durante un periodo de tiempo, transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro efectivo la vida e integridad física de terceros”, y caracterizándose por ser un tipo básico, simple, en blanco, permanente, de medios determinados, de acción, abierto, de un solo acto, monosubjetivo, común, de propia mano, pluriofensivo, de peligro concreto y doloso.

- Que la denominación o epígrafe del delito de conducción temeraria de vehículo de motor no es apropiada, por ser contraria a la esencia del delito, porque el término temerario significa que se realiza una conducta imprudente, y se ha establecido que este delito es de naturaleza dolosa; esto genera duda o incertidumbre en las personas que interpretan este precepto legal y por consiguiente se pueden cometer equivocaciones en su interpretación.

- Que en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor no es necesario que se obtenga un resultado material, porque su ámbito de protección se limita al peligro efectivo de los bienes jurídicos vida e integridad física, significando que se está frente a un delito de peligro concreto, que puede concurrir con otros, como el de lesiones imprudentes, homicidio imprudente, homicidio doloso, lesiones dolosas, conformando un concurso de delitos, dependiendo de la forma en que ocurra cada caso concreto.

- Que la conducta de conducir un vehículo de motor es considerada como un derecho de todo ciudadano que cumple con las exigencias establecidas por el Derecho Administrativo, el cual

era hasta hace muy poco tiempo el único ordenamiento jurídico que lo regulaba, pero se ha comprobado que éste es insuficiente para sancionar este tipo de conductas y en consecuencia evitar que ocurran lesiones y muertes, siendo la razón por la que ésta conducta trascendió a la esfera jurídica del Derecho Penal, protegiendo los bienes jurídicos vida e integridad física de las personas que circulan en la vía pública.

5.1.2 Conclusiones Específicas

- Que antes de surgir el delito de conducción temeraria de vehículo de motor y aun en la actualidad, diariamente muchas personas conducen de forma peligrosa, se ha demostrado que el delito de conducción temeraria no ha tenido eficacia punitiva, sin embargo, se puede destacar que ha tenido cierta incidencia social, porque con su creación se deslumbran ciertos efectos positivos, sobre todo en la acción de conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas o drogas que limitan la capacidad de conducir, porque muchas personas han modificado sus pautas de comportamiento evitando conducir cuando han consumido dichas sustancias, disminuyendo las muertes, lesiones y accidentes de tránsito.

- Que las instituciones encargadas de la investigación y persecución del delito, desconocen los elementos esenciales del tipo penal de conducción temeraria de vehículo de motor, y se limitan a realizar una breve y deficiente interpretación del tipo penal en estudio, esto se puede justificar por la falta de capacitaciones sobre temas específicos, teniendo como consecuencia requerimientos fiscales carentes de fundamentación imposibilitando la adecuada imputación del delito, así como un mal desempeño de la defensa técnica del imputado.

- Que el desconocimiento generalizado de la población jurídica respecto de temas de gran relevancia actual como el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, inicia desde la preparación académica que se imparte a los estudiantes de ciencias jurídicas, porque se ha comprobado que su conocimiento sobre el delito en estudio es superficial, al no tener suficiente tiempo para que los docentes desarrollen en su totalidad el plan de estudios establecido, siendo necesario que adquieran conocimientos posteriores.

5.2 Recomendaciones

Al Estado salvadoreño

Asamblea Legislativa

- Que adopten políticas criminales y criterios jurídicos dirigidos a lograr un equilibrio entre la represión y la prevención general del delito, porque si una norma presenta vacíos no puede cumplir su función punitiva, e influye en que la prevención de la comisión del delito disminuya.

- Que se reforme el Art. 147-E del Código Penal, porque se ha demostrado que su denominación y regulación actual no determina en forma expresa las conductas que generan el delito, teniendo deficiente aplicación en la realidad jurídica salvadoreña.

Órgano Ejecutivo

Ministerio de Gobernación

- Que a través de la Academia Nacional de Seguridad Pública se continúe capacitando a las personas que aspiren ser parte de la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, así como a los Agentes de Autoridad que se encuentran en funciones, sobre el

delito de conducción temeraria de vehículo de motor, para que logren distinguir éste delito de las faltas administrativas, desempeñando su función de una forma excelente.

- Que la Policía Nacional Civil indique a los agentes de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial sobre los elementos necesarios para considerar que un conductor ha cometido el delito de conducción temeraria de vehículo de motor y proceder a su detención, asimismo logren distinguir cuando solamente debe imputársele una falta administrativa, contribuyendo a la disminución del desgaste del sistema judicial al estarse iniciando procesos improcedentes.

Órgano Judicial

- Que publiquen revistas, libros, folletos, boletines o cualquier texto sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor con el objetivo de establecer los elementos que lo estructuran, asimismo desarrollando temas que son de difícil comprensión o que presentan problemas en la práctica, para que los Jueces puedan unificar criterios de interpretación.

- Que la Conferencia del Mes realizada por la Corte Suprema de Justicia se efectúe en todos los departamentos del país, desarrollando temas novedosos y de relevancia social, como el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, fomentando los conocimientos de la comunidad jurídica del país.

Ministerio Público

- Que los fiscales y defensores públicos reciban capacitaciones sobre la Teoría General del Delito, especialmente sobre el de conducción temeraria de vehículo de motor, para que conozcan e identifiquen los elementos que conforman el tipo penal, reforzando los conocimientos que poseen actualmente.

Consejo Nacional de la Judicatura

- Que a través de la Escuela de Capacitación Judicial se continúe instruyendo sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, a los Jueces, Fiscales, Defensores Públicos y Abogados en ejercicio, para lograr una interpretación, aplicación, e investigación amplia sobre el mismo, alcanzando los fines para los cuales ha sido creado.

A la comunidad jurídica

Asociaciones de Abogados

- Adquirir conocimientos sustantivos sobre el tipo penal de conducción temeraria de vehículo de motor por medio de foros, conferencias, informes, revistas jurídicas y doctrina, para constituir profesionales con capacidad para cumplir con las exigencias constantes del Derecho.

Universidad de El Salvador

- Que a través del Departamento de Ciencias Jurídicas se promuevan permanentemente foros, conferencias o charlas sobre temas de Derecho Penal, especialmente de aquellos de mayor relevancia coyuntural, como el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, colaborando con la formación profesional de los estudiantes.
- Que creen una Unidad de Investigación Científica que se encargue de hacer estudios de temas de relevancia para el Derecho Penal, como el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, y publiquen los resultados obtenidos mediante

libros, separatas, u otro texto, colaborando a que la comunidad jurídica enriquezca sus conocimientos.

5.3 Propuesta

El equipo investigador en virtud de lo analizado en el transcurso de ésta investigación, hace la siguiente propuesta de reforma del Art. 147-E del Código Penal:

Decreto N°

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I. Que el Código Penal fue aprobado por medio del Decreto Legislativo No. 1030, de fecha 26 de abril de 1997, publicado en el Diario Oficial No. 105, Tomo 335, del 10 de junio del mismo año.
- II. Que la denominación y regulación actual del Art. 147-E no determina en forma expresa cuales son las conductas que generan el delito, teniendo deficiente aplicación en la realidad jurídica salvadoreña.
- III. Que es necesario modificar dicha disposición legal, para establecer un epígrafe más adecuado para el mismo, y estructurarlo de mejor forma.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa de

DECRETA: las siguientes:

REFORMAS AL CÓDIGO PENAL

Art. 1.- Refórmase el Art. 147-E de la manera siguiente:

“CONDUCCIÓN DE VEHICULO DE MOTOR CON PELIGRO PARA LA VIDA E INTEGRIDAD FÍSICA

Art. 147-E.- El que, en una vía de uso público, mediante la conducción de un vehículo de motor, transgreda las normas de seguridad vial y ponga en peligro efectivo la vida o la integridad física de las personas, ejecutando cualquiera de las siguientes conductas:

- a) Manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas, cuando la capacidad de conducir se encuentre limitada de manera manifiesta;
- b) Disputar la vía con otros vehículos;
- c) Realizar competencias de velocidad con otro vehículo, o circular a una velocidad superior a la establecida, sin previo permiso de la autoridad competente.

Será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.

Esta sanción se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido, cuando se realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada.”

Art. 2.- El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los

días del mes de del año dos mil cinco.

Bibliografía

- ◆ ALBAREDA, MARIA JOSÉ Y OTROS, Enciclopedia Estudiantil Tutor, Tomo II, Grupo Editorial Océano, España, 1997
- ◆ DE CAMP, L. SPRAGUE; Grandes Inventos y Grandes Inventores, 1986
- ◆ DE GILBERT, LNDSHIERE, Diccionario de la Evaluación de la Investigación Educativa, Editorial García, 1º Edición, 1985
- ◆ GÓMEZ PAVÓN, PILAR, “El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes”, Segunda reimpresión de la primera edición, Casa Editorial Bosh, Barcelona, España. 1993
- ◆ GRANADOS PÉREZ, CARLOS Y BARJA DE QUIROJA, JACOBO LÓPEZ, Contestaciones al Programa de Derecho Penal. Parte Especial para acceso a las Cámaras Judicial y

Fiscal. Tomo II. 2º Edición, Editorial Tirant Lo Blanch,
Valencia, España, 2002

- ◆ LA BIBLIA LATINOAMERICANA, Editorial Verbo Divino,
Madrid, España, 1989

- ◆ MUNIESA, BERNARDO y otros. Enciclopedia Hispánica,
Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, España, 1980

- ◆ MUÑOZ CONDE, FRANCISCO, Derecho Penal, Parte
Especial, 8º edición, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia,
España. 1990

- ◆ MUÑOZ CONDE, FRANCISCO, Teoría General del Delito,
reimpresión de la segunda edición, Editorial Temis, Santa Fé
de Bogotá, Colombia. 1999

- ◆ OSORIO, MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas,
Políticas y Sociales, 26º edición, Editorial Eliasta, Buenos
Aires, Argentina. 1999

- ◆ ROJAS SORIANO, RAUL, Guía para realizar investigaciones sociales”, Editorial Plaza y Valdés, 34ª Edición, México, 2002

- ◆ TAMAYO Y TAMAYO, MARIO, El proceso de investigación científica, Editorial Limusa Noriega, 3ª Edición, México, 1997.

- ◆ CAMPOS, SAÚL Y RAMOS, MARY DE; Estudios Sociales, séptimo grado, Colección Samaria, 1995

- ◆ VIVES ANTÓN, T.S. Derecho Penal, Parte Especial, 2ª edición, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, España, 1996

- ◆ ROXIN, CLAUS, Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Fundamentos. La Estructura de la Teoría del Delito. Segunda reimpresión de la 1ª Edición, Civitas Ediciones, Madrid, España, 2003

- ◆ VELÁSQUEZ VELÁSQUEZ, FERNANDO, Derecho Penal, Parte General. Editorial Temis, Santa Fé de Bogotá, Colombia, 1994

- ◆ WELZEL, HANS, El nuevo sistema del derecho penal. Una introducción a la doctrina de la acción finalista. Reimpresión de la 1° Edición en castellano, Editorial B de F, Buenos Aires, Argentina. 2002

ANEXOS

ANEXO I

Sentencia con referencia 24- 2004

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las diez horas y seis minutos del día siete de octubre de dos mil cuatro.

Visto el incidente de Competencia Negativa suscitado entre el Juzgado de Tránsito, y el Juzgado Tercero de Instrucción, ambos del Departamento de Santa Ana, en el proceso penal instruido contra el imputado **MORIS EDGARDO MORÁN BERNAL**, por la supuesta comisión del delito de **CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULO DE MOTOR**, tipificado y sancionado en el Artículo 147-E, del Código Penal.-

LEIDO EL PROCESO, Y

CONSIDERANDO:

I.- Con fecha catorce de agosto del presente año, la Fiscalía General de la República, presentó ante el Juzgado Cuarto de Paz de Santa Ana, el correspondiente requerimiento en contra del imputado Moris Edgardo Morán Bernal, por el delito citado en el preámbulo. Con fecha dieciséis de agosto de este año, el Juez Cuarto de Paz de dicha localidad, celebró la respectiva Audiencia Inicial, en la que ordenó Instrucción Formal sin Detención Provisional en contra del mencionado imputado, por lo que remitió las actuaciones al Juzgado Tercero de Instrucción de esa misma localidad.

II.- Por su parte, el Juez Tercero de Instrucción de Santa Ana, con fecha diecinueve de agosto del corriente año, luego de recibir las actuaciones, se declaró incompetente, en razón de la materia, para conocer del presente caso, conforme a lo previsto en los Artículos 76, literal C, 118, número 7, y 255, todos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Artículo 1, Inciso Segundo, del Decreto Legislativo Número 771, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999; Artículo 1, Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito; y argumentó como base de su decisión que, el elemento objetivo del delito en ocasión de la presente investigación, era la conducción de un vehículo motor; y el elemento subjetivo del mismo consistía en la

trasgresión de las normas de seguridad vial, en la que el sujeto activo debía de manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; asimismo señaló, que el bien jurídico tutelado del delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, radicaba en el peligro a la vida o la integridad física de las personas, por lo que a criterio del referido Juez Tercero de Instrucción dicho delito era de naturaleza de Tránsito, en virtud de lo anterior, remitió las actuaciones al Juzgado de Tránsito de esa misma localidad.-

III.-El Juez de Tránsito de Santa Ana, con fecha veintitrés de agosto del presente año, después de recibir las actuaciones, también se declaró incompetente para conocer del presente caso, en razón de la materia, y argumentó como base de su decisión que, de conformidad a lo regulado en el Artículo 1, del Decreto Legislativo Número 771, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, a través del que se estableció la competencia para los Tribunales de Tránsito, cual es la de deducir la responsabilidad penal y civil de los delitos de Homicidio y Lesiones Culposas, ambos de naturaleza culposa, provenientes de un Accidente de Tránsito, ocasionados por toda clase de vehículos, los cuales producen un resultado inmediato y directo derivados de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, por lo que remitió el proceso a la sede de esta Corte a efecto de que se dirimiera el conflicto de competencia que se había suscitado.

IV.- Previo a resolver el presente conflicto de competencia, es necesario hacer un análisis del tipo penal del delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, regulado en el Artículo 147-E, del Código Penal.

En primer lugar, referirnos a los elementos descriptivos y normativos de la conducta típica del mencionado delito, cuales son: **La conducción temeraria de vehículo de motor**, que no es más que desatender las normas elementales de cuidado y seguridad vial al momento de conducir un vehículo automotor; **Transgredir las normas de seguridad vial**, es decir, quebrantar las disposiciones legales comprendidas en el Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento General de Tránsito y otras que regulan la forma de conducir los vehículos; y, **poner en peligro la vida y la integridad física de las personas**, mediante el cual el legislador ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial, llámese estos conductores, pasajeros o peatones.

En segundo lugar, señalar el elemento autoría, el cual puede ser realizado por cualquier persona sin necesidad de que reúna alguna característica o cualidad, únicamente la de conducir un vehículo de motor al momento de los hechos.

Ahora bien, de la lectura del requerimiento fiscal del presente proceso, específicamente en lo relativo al cuadro fáctico, se desprende que el imputado Moris Edgardo Morán Bernal, es procesado por el delito en comento, ya que el día once de agosto del presente año, aproximadamente a las dieciséis horas y treinta minutos, momentos en que Agentes de la Policía Nacional Civil, efectuaban un patrullaje sobre la Avenida Fray Felipe de Jesús Moraga Sur, entre la Séptima y Novena Calle Poniente, circulando de Norte a Sur, de la ciudad de Santa Ana, observaron que de la Novena Calle Poniente salió un vehículo tipo rústico, marca Isuzu Trooper, color gris con negro, placas P- trescientos treinta y cinco mil ciento sesenta y tres, el cual se incorporó a la Avenida Fray Felipe circulando con rumbo Sur, haciendo Zig-Zag, por lo que al observar dichas maniobras los mencionados agentes policiales dieron persecución al referido vehículo, llegando a la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente, cuando el citado vehículo frenó bruscamente sin motivo alguno, quedando atravesado obstruyendo ambos sentidos de circulación vial de la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente, por lo que a criterio de esta Corte, los anteriores elementos cumplen con las características propias del tipo penal, reguladas en el inciso primero del Artículo 147-E, del Código Penal.

En ese sentido, es preciso señalar que los delitos conforme a su proximidad de producir un resultado material se dividen en delitos de **peligro concreto y abstracto**, el primero requiere expresamente la creación de una efectiva situación de peligro – resultado de peligro - en el segundo no es preciso que en el caso concreto la acción cree un peligro efectivo. (Según Santiago Mir Puig, en su obra Derecho Penal, Parte General, página 227).-

Por lo que conforme al cuadro fáctico que se conoce el mencionado imputado, el día once de agosto del presente año, aproximadamente a las dieciséis horas y treinta minutos, momentos en que Agentes de la Policía Nacional Civil, efectuaban un patrullaje sobre la Avenida Fray Felipe de Jesús Moraga Sur, entre la Séptima y Novena Calle Poniente, circulando de Norte a Sur, de la ciudad de Santa Ana, observaron que de la Novena Calle Poniente salió un vehículo tipo rústico, marca Isuzu Trooper, color

gris con negro, placas P- trescientos treinta y cinco mil ciento sesenta y tres, el cual se incorporó a la Avenida Fray Felipe circulando con rumbo Sur, haciendo Zig-Zag, por lo que al observar dichas maniobras los mencionados agentes policiales dieron persecución al referido vehículo, llegando a la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente, cuando el citado vehículo frenó bruscamente sin motivo alguno, quedando atravesado obstruyendo ambos sentidos de circulación vial de la Calle José Mariano Méndez y Trece Calle Poniente; los hechos descritos crean riesgos efectivos no solo a peatones que transitaban en la calle antes mencionada, sino también a vehículos que circulaban a esa hora y que potencialmente hubiesen ocasionado colisiones con otros automóviles, lo cual a criterio de este Tribunal Superior, constituirían elementos suficientes que podrían configurar el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

En ese orden de ideas, consideramos que en el caso que nos ocupa, de acuerdo a los elementos analizados del tipo penal, se ha demostrado con el factum circunstancias que configuran un peligro concreto, por lo que esta Corte estima, con base a las consideraciones antes señaladas, que el delito de **Conducción Temeraria de Vehículo de Motor**, constituye un **delito de peligro concreto**, ya que por su ubicación sistemática en el Código Penal, específicamente en el Capítulo II, del Título II, que regula los delitos de **peligro para la vida y la integridad personal**, nos lleva a concluir que el delito descrito en ese apartado, requiere para su configuración de un riesgo concreto al bien jurídico protegido, es decir, debe haber una efectiva situación de peligro para las personas.

En tercer lugar, reiterar como se ha hecho en anteriores resoluciones que los Jueces de Tránsito, únicamente tienen competencia para conocer de la fase de Instrucción de los delitos de Homicidio y Lesiones, ambos de naturaleza culposa, derivados de un Accidente de Tránsito, de conformidad al Decreto Legislativo Número: 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número: 231, Tomo Número: 345, de 10 de Diciembre de 1999, es decir, que a los citados jueces les corresponde conocer de los delitos que ocasionen un resultado inmediato y directo, producto de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Por último, señalar que de acuerdo a lo previsto en el Artículo 18, Inciso Tercero, del Código Penal, se considera que los hechos culposos solo serán sancionados cuando la ley penal lo establezca de manera expresa.

Por todo lo expuesto anteriormente, consideramos que corresponde idóneamente conocer del presente caso al Juez Tercero de Instrucción de Santa Ana.

POR TANTO:

Con base en las razones antes expuestas, disposiciones legales citadas y a los Artículos 182, Atribución Segunda de la Constitución de la República; 18, Inciso Tercero, del Código Penal; 50 Numeral Dos, 58, y 68 del Código Procesal Penal; Decreto Legislativo Número: 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número: 231, Tomo Número: 345, de 10 de Diciembre de 1999.-

Esta Corte **RESUELVE**:

DECLÁRASE COMPETENTE, al Juez Tercero de Instrucción de Santa Ana, para

desarrollar la fase de Instrucción en el proceso penal instruido contra el imputado Morís Edgardo Morán Bernal.

Remítase el presente proceso, con certificación de esta resolución al Juzgado Tercero de Instrucción, y certifíquese dicha resolución al Juzgado de Tránsito, ambos del Departamento de Santa Ana.-

ANEXO II
Sentencia con referencia 48- 2004

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las once horas y treinta y tres minutos del día nueve de diciembre de dos mil cuatro.

Visto el incidente de Competencia Negativa suscitado entre el Juzgado Cuarto de Tránsito de esta ciudad, y el Juzgado Segundo de Instrucción de Cojutepeque, Departamento de Cuscatlán, en el proceso penal instruido contra el imputado **DANIEL RAMÍREZ**, por la supuesta comisión del delito de **CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULO DE MOTOR**, tipificado y sancionado en el Artículo 147-E, del Código Penal.-

LEIDO EL PROCESO, Y

CONSIDERANDO:

I.- Con fecha dieciocho de octubre del presente año, la Jueza de Paz de San Rafael Cedros, celebró la correspondiente Audiencia Inicial, contra el imputado Daniel Ramírez, en la que decretó Instrucción Formal con Medidas Sustitutivas a la Detención Provisional, contra el mencionado imputado, por el delito calificado provisionalmente como Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, enviando las actuaciones al Juzgado Segundo de Instrucción de Cojutepeque.

II.- Por su parte, la Jueza Segundo de Instrucción de Cojutepeque, con fecha veintidós de octubre de este año, luego de recibir las actuaciones, se declaró incompetente, en razón de la materia, y argumentó como base de su decisión que, en el presente proceso se estaba conociendo por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, ilícito para el cual a criterio de la referida juzgadora ese tribunal no tenía competencia, sino el Juez de Tránsito respectivo, ya que dicho delito era de aquellos tipos penales en blanco, por lo que era necesario remitirse al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, pues llevaba imbíbido una infracción de tránsito, ya que prohibía terminantemente a los conductores de vehículos ingerir bebidas embriagantes u otros tóxicos mientras se encontrara manejando; asimismo señaló que el citado Reglamento establecía nueve condiciones para identificar a un conductor temerario,

condiciones que debían entenderse taxativamente. En virtud de lo anterior, remitió los autos al Juzgado Cuarto de Tránsito de esta ciudad.

III.- Esta última juzgadora, con fecha veintinueve de octubre del presente año, después de recibir las actuaciones, también se declaró incompetente para conocer del presente caso, en razón de la materia, y argumentó como base de su decisión que, de conformidad al Decreto Legislativo Número 771, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, y a la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidente de Tránsito, la competencia para los Juzgados Especiales de Tránsito quedo limitada para conocer de las acciones para deducir responsabilidades penales y civiles provenientes de accidente de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, es decir, los únicos delitos que resultan de ese tipo de hechos eran las Lesiones y Homicidio ambos de naturaleza Culposa, por lo que remitió el proceso a la sede de esta Corte a efecto de que se dirimiera el conflicto de competencia que se había suscitado.

IV.- Estima esta Corte, que en el caso de mérito, existe un conflicto de competencia, en razón de la materia, entre la Jueza Cuarto de Tránsito de esta ciudad, y la Jueza Segundo de Instrucción de Cojutepeque, Departamento de Cuscatlán, pues se discute a cuál tribunal le corresponde conocer de la fase de Instrucción, por el delito calificado provisionalmente como **Conducción Temeraria de Vehículo de Motor**, previsto y sancionado en el Artículo 147 – E, del Código Penal, es decir, si dicho delito es competencia de los jueces de la jurisdicción común, o de la jurisdicción especial de tránsito.

Por otra parte, previo a dirimir el presente caso, es necesario aclarar que el Artículo 1, Inciso Primero, de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, dice: "**El conocimiento de las acciones para deducir las responsabilidades penales y civiles en casos de accidente de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán competencia de los Tribunales Especiales de Tránsito, conforme al procedimiento establecido en esta Ley**". En tal sentido, la competencia de los Jueces de Tránsito, se limitó exclusivamente a conocer de las responsabilidades civiles y penales, provenientes de la comisión de delitos ocasionados por accidentes de tránsito.

En el mismo orden de ideas, cabe mencionar que, en lo referente a la competencia de los Juzgados de Tránsito, regulada en el Decreto Legislativo Número 771, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, establece en su Artículo 1: "**A partir del uno de enero de dos mil, será competencia de los Juzgados de Tránsito el conocimiento de las acciones para determinar responsabilidades civiles en casos de accidentes de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos. Si se tratare de deducir acciones penales, corresponderán a los Juzgados de Tránsito el conocimiento exclusivo de la Instrucción; y a los Tribunales determinados en el Código Procesal Penal y en este decreto la audiencia inicial y el juicio plenario**". Con base en lo anterior, a los referidos jueces de tránsito se les delimitó su competencia únicamente para conocer de la fase de instrucción, de los delitos culposos provenientes de un accidente de tránsito, es decir, delitos cometidos por la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Con base a las consideraciones antes expuestas, estimamos que un Accidente de Tránsito será producto del quebrantamiento de una norma administrativa, como es la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, ya que a través de ellas se señalan las normas viales que una persona debe observar y respetar al conducir un vehículo automotor; si de dicha inobservancia resultaren daños, su conocimiento corresponderá a los Jueces de Tránsito de conformidad con el Artículo 35, de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

Ahora bien, en el presente proceso consta en autos que, existió un accidente de tránsito, pues sobre el kilómetro cuarenta y medio de la antigua carretera panamericana que conduce a la ciudad de Sensuntepeque, Departamento de Cabañas, a la altura del desvío de San Rafael Cedros, el vehículo del ahora imputado embistió al de la víctima Doris Alicia Vásquez Pérez, impactando con la parte delantera del lado izquierdo de la referida conductora. Sin embargo, es pertinente señalar que en el caso sub-júdice, la Fiscalía General de la Republica, requirió por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, en contra del imputado Daniel Ramírez, por conducir en supuesto estado de ebriedad. En relación a ello, se hace necesario reiterar lo que en anteriores resoluciones ha dicho este Tribunal Superior, en el sentido que el citado ilícito es del conocimiento de los Jueces de Instrucción, ya que se trata de una conducta anterior a la producción de los resultados, pues lo que el

legislador pretendió al tipificar el citado delito, fue sancionar una conducta dolosa de peligro concreto; es decir, una acción que pone en riesgo los bienes jurídicos vida e integridad física de las personas, mediante la acción de conducir temerariamente un vehículo automotor, a través de las modalidades que al efecto describió el legislador en el Artículo 147 – E, del Código Penal.

En consecuencia, de acuerdo a lo antes señalado, es procedente declarar competente a la Jueza Segundo de Instrucción de Cojutepeque, para conocer del presente caso.

POR TANTO:

En vista de todo lo anterior, y a los Artículos 182, Atribución Segunda de la Constitución de la República; 147 – E, Código Penal; 50 Numeral Dos, 58, y 68 del Código Procesal Penal; Artículo 1, Inciso Primero, de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito; Decreto Legislativo Número: 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número: 231, Tomo Número: 345, de 10 de Diciembre de 1999.-

Esta Corte **RESUELVE**:

DECLÁRASE COMPETENTE, a la Jueza Segundo de Instrucción de Cojutepeque, para que desarrolle la correspondiente etapa de Instrucción en el presente caso.

Remítase el proceso, con certificación de esta resolución al Juzgado Segundo de Instrucción de Cojutepeque, Departamento de Cuscatlán, y certifíquese dicha resolución al Juzgado Cuarto de Tránsito de esta ciudad. -

ANEXO III

Sentencia con referencia 46- 2005

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las once horas y quince minutos del día treinta de junio de dos mil cinco.

Visto el incidente de Competencia Negativa suscitado entre el Juzgado Cuarto de Instrucción y el Juzgado Primero de Tránsito, ambos de éste Distrito Judicial, y Departamento, en el proceso penal instruido contra el imputado **JOSE ANTONIO SANDOVAL**, por la supuesta comisión de los delitos de **CONDUCCIÓN TEMERARIA DE VEHÍCULO DE MOTOR**, tipificado y sancionado en el Artículo 147-E Pn. y **LESIONES CULPOSAS**, tipificado y sancionado en el Artículo 146, del Código Penal, en perjuicio de Ana Cristina Arriaga de Trejo.-

LEIDO EL PROCESO, Y

CONSIDERANDO:

I.- Con fecha veintitrés de mayo del presente año, el Juzgado Cuarto de Paz de ésta ciudad, celebró la respectiva Audiencia Inicial, contra el imputado José Antonio Sandoval, en la que ordenó la Suspensión Condicional del Procedimiento por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor y decretó Instrucción Formal con la aplicación de Medidas Sustitutivas a la Detención Provisional por el delito de lesiones culposas, por lo que envió las actuaciones al Juzgado Primero de Tránsito de éste Distrito Judicial.

II.- Luego de recibir las actuaciones, el Juez Primero de Tránsito de ésta ciudad, con fecha veintisiete de mayo de este año, se declaró incompetente para conocer en la presente causa en razón de la materia, y argumentó como base de su decisión que, el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, contemplado en el Art. 147-E del Código Penal, es de aquellos en que por la misma naturaleza del tipo penal, concurren para su comisión y como elemento subjetivo el “dolo”, además consta en el proceso que el imputado ejecutó una acción dolosa al conducir su vehículo en estado de ebriedad y como resultado de esta se produjo el daño en la integridad física de la victima, sin embargo, aun cuando se le concedió al referido imputado el beneficio de la Suspensión Condicional del

Procedimiento, ésta no era causal de extinción de la acción penal, la cual continua latente; así mismo argumentó que, con base al Decreto Legislativo Número 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, el cual establece la competencia privativa especial de tránsito para conocer en materia penal de los delitos de Lesiones y Homicidios Culposos, en la etapa de instrucción su competencia está delimitada para conocer de estos delitos y no de otros, por lo que remitió el proceso al Juzgado Cuarto de Instrucción de esta ciudad.

III.- Por su parte, el Juez Cuarto de Instrucción de esta localidad, con fecha seis de junio del presente año, resolvió también declararse incompetente por razón de la materia, y argumentó como base de su decisión que, al imputado se le concedió la Suspensión Condicional del Procedimiento, por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, ya que este delito no pasó la etapa inicial del proceso penal y no se instruyó formalmente, por lo tanto no continuaría conociendo de él; asimismo agregó que caso contrario pasaba con el delito de Lesiones Culposas, en el cual se ordenó la Instrucción Formal del mismo, siendo el conocimiento de dicho delito una competencia especial, de conformidad al Decreto Legislativo Número 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, que establece la competencia privativa especial de tránsito para conocer en materia penal de los delitos de Lesiones y Homicidios Culposos, le correspondía al Juzgado Primero de Tránsito conocer del presente caso, por lo que remitió el proceso a la sede de esta Corte para que se dirimiera el conflicto de competencia que se había suscitado.

IV.- Estima esta Corte, que en el caso de mérito, existe un conflicto de competencia, en razón de la materia, entre el Juzgado Cuarto de Instrucción y el Juzgado Primero de Tránsito, ambos de ésta ciudad. Ante esta situación, es necesario señalar que el presente proceso, se discute a cuál tribunal le corresponde conocer de la fase de Instrucción, por los delitos calificados provisionalmente como Conducción Temeraria de Vehículo de Motor y Lesiones Culposas, es decir, si dichos delitos son competencia de los jueces de la jurisdicción especial de tránsito.

Ahora bien, al dirimir el presente caso, es necesario aclarar que el Art. 1 inciso 1° de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, dice: " **El conocimiento de las acciones para deducir las responsabilidades penales y civiles en casos de accidente de**

tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán competencia de los Tribunales Especiales de Tránsito, conforme al procedimiento establecido en esta Ley ". En tal sentido, la competencia de los Jueces de Tránsito, se limitó exclusivamente a conocer de las responsabilidades civiles y penales, provenientes de la comisión de delitos ocasionados por accidentes de tránsito.

En el mismo orden de ideas, cabe mencionar que, en lo referente a la competencia de los Juzgados de Tránsito, regulada en el Decreto Legislativo Número 771, publicado en el Diario Oficial Número 231, Tomo: 345, de diez de Diciembre de 1999, establece en su Art. 1 que: **"A partir del uno de enero de dos mil, será competencia de los Juzgados de Tránsito el conocimiento de las acciones para determinar responsabilidades civiles en casos de accidentes de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos. Si se tratare de deducir acciones penales, corresponderán a los Juzgados de Tránsito el conocimiento exclusivo de la Instrucción; y a los Tribunales determinados en el Código Procesal Penal y en este decreto la audiencia inicial y el juicio plenario"**. Con base en lo anterior, a los referidos Jueces de Tránsito se les delimitó su competencia únicamente para conocer de la fase de instrucción, de los delitos culposos provenientes de un accidente de tránsito, es decir, delitos cometidos por la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Asimismo, consideramos oportuno señalar que en este caso la Fiscalía General de la República, presentó al correspondiente requerimiento en contra del imputado José Antonio Sandoval, por los delitos de Lesiones Culposas y Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, y por este último la Jueza Cuarto de Paz de esta ciudad, concedió la Suspensión Condicional del Procedimiento, regulado en el Art. 22 Código Procesal Penal, por lo que la acción penal en cuanto al delito en comento se encuentra suspendida. En ese sentido, se vuelve necesario sostener lo que en anteriores resoluciones esta Corte ha expresado en cuanto al ilícito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, el cual constituye una conducta anterior a la producción de resultados culposos, generados a partir de esa conducción imprudente, pues, el legislador al tipificar el citado delito, lo que pretendió fue sancionar una conducta dolosa de peligro concreto, es decir, una acción que pone en riesgo los bienes jurídicos vida e integridad física de las personas, mediante la acción de conducir temerariamente un vehículo automotor, a través de las modalidades que al efecto describió el legislador en el Art. 147-E del

Código Penal, por lo tanto, estimamos que las lesiones producidas en el caso que ahora nos ocupa no pueden considerarse culposas, pues estas se ocasionaron a raíz de una acción dolosa, como lo es el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, por lo que corresponde idóneamente conocer de ambos delitos al Juez Cuarto de Instrucción de ésta ciudad, pues en el caso hipotético de separar los procesos, es decir, que por el delito de Lesiones Culposas conozca el Juez Primero de Tránsito de ésta ciudad, y por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor conozca el Juez Cuarto de Instrucción también de esta ciudad, podría originar que se pronuncien sentencias incongruentes.

POR TANTO:

En vista de todo lo anterior, y a los Artículos 182, Atribución Segunda de la Constitución de la República; 147 – E, Código Penal; 50 Numeral 2, 58, y 68 del Código Procesal Penal; Artículo 1, Inciso 1° de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito; Decreto Legislativo Número: 771, de 24 de noviembre de 1999, publicado en el Diario Oficial Número: 231, Tomo Número: 345, de 10 de Diciembre de 1999.-

Esta Corte **RESUELVE**:

DECLÁRASE COMPETENTE, al Juez Cuarto de Instrucción de esta ciudad, para que conozca del delito de Lesiones Culposas y a su vez desarrolle la correspondiente fase de Instrucción.

Remítase el presente proceso, y de esta resolución al Juzgado Cuarto de Instrucción, y certifíquese la misma al Juzgado Primero de Tránsito, ambos de este Distrito Judicial.

ANEXO IV

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
 FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL
 DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS
 XII PROCESO DE GRADUACIÓN 2005



ENTREVISTA NO ESTRUCTURADA DIRIGIDA A: MAGISTRADOS, JUECES DE PAZ, INSTRUCCIÓN, SENTENCIA DE LA CIUDAD DE SAN MIGUEL; Y PERSONAS CONOCEDORAS DEL TEMA.

TEMA: El delito de conducción temeraria de vehículo de motor en la ciudad de San Miguel

Objetivo: Obtener opiniones acerca de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Indicación: Conteste de acuerdo a sus conocimientos cada una de las interrogantes.

Magistrado_____ Juez de Paz_____ Juez de Instrucción_____

Juez de Sentencia_____ Conocedor del tema_____

1. **¿Qué entiende por delito de conducción temeraria de vehículo de motor?**
2. **¿Cuál es la eficacia jurídica del delito de conducción temeraria de vehículo de motor en El Salvador?**
3. **¿Cuáles fueron los motivos que impulsaron al legislador para crear el Art. 147-E del Código Penal?**

4. **¿Qué incidencia ha tenido la criminalización de ésta conducta en la sociedad?**
5. **¿Qué problemas surgen en la comprobación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?**
6. **Cuando mediante la conducción temeraria de vehículo de motor se lesiona imprudentemente a otros ¿Quién será el Juez competente para conocer ambos delitos?**
7. **¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor vulnera principios constitucionales?**
8. **¿Estima conveniente reformar el Art. 147-E del Código Penal?**

ANEXO V

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
 FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL
 DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS
 XII PROCESO DE GRADUACIÓN 2005



ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADA DIRIGIDA A: FISCALES,
 DEFENSORES PÚBLICOS Y AGENTES DE AUTORIDAD.

TEMA: El delito de conducción temeraria de vehículo de motor en la ciudad de San Miguel

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento que posee la población conformada por Fiscales, Defensores Públicos y Agentes de Autoridad sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Indicación: Marque con una "X" la respuesta que considere pertinente.

Fiscal _____ Defensor Público _____ Agente de Autoridad _____

1. ¿Cuál es el grado de conocimiento que posee sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Excelente _____ Bueno _____ Regular _____ Ninguno _____

¿Por qué? _____

2. ¿Conoce usted en que disposición del Código Penal se encuentra regulado el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Si _____ No _____

¿Cuál es? _____

3. ¿Sabe usted cuales son los bienes jurídicos protegidos en el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Si _____ No _____

¿Cuál son? _____

4. ¿Conoce usted los elementos esenciales del tipo penal de conducción temeraria de vehículo de motor?

Si _____ No _____

¿Cuáles son? _____

5. ¿Considera usted que la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor ha contribuido a la disminución de lesiones y muertes?

Si _____ No _____

¿Por qué? _____
 6. ¿Cómo califica el rol de la Policía Nacional Civil y la Fiscalía General de la República en la persecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?
 Excelente _____ Muy Bueno _____ Regular _____ Malo _____
 ¿Por qué? _____

7. ¿Es necesario que los Fiscales y Agentes de Autoridad adquieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?
 Si _____ No _____
 ¿Por qué? _____

8. ¿A su criterio la pena estipulada para sancionar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor es proporcional?
 Si _____ No _____
 ¿Por qué? _____

9. ¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor vulnera derechos y garantías fundamentales de la persona?
 Si _____ No _____
 ¿Por qué? _____

10. ¿Considera que los resultados de las pruebas de alcoholemia son eficaces para comprobar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?
 Si _____ No _____
 ¿Por qué? _____

11. ¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor tiene eficacia jurídica?
 Si _____ No _____
 ¿Por qué? _____

12. ¿Conoce cuales son los requisitos para que la conducción temeraria de vehículo de motor trascienda del Derecho Administrativo al Penal?

Si _____ No _____

¿Cuáles son? _____

13. ¿Considera que se están alcanzando los fines para los cuales se creó el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Si _____ No _____

¿Por qué? _____

14. ¿Cree usted que el artículo del Código Penal que tipifica el delito de conducción temeraria de vehículo de motor debe ser reformado?

Si _____ No _____

¿Por qué? _____

15. ¿Conoce cuál es el principal motivo por el que se configura el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Si _____ No _____

¿Cuál es? _____

ANEXO VI

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
 FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL
 DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS
 XII PROCESO DE GRADUACIÓN 2005



ENCUESTA DIRIGIDA A: ESTUDIANTES DE 4° Y 5° AÑO DE
 LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS

TEMA: El delito de conducción temeraria de vehículo de motor en la ciudad de
 San Miguel

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento que poseen los estudiantes sobre
 el delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Indicación: Marque con una "X" la casilla de la respuesta que considere
 pertinente.

Estudiante de 4° año _____

Estudiante de 5° año _____

1. ¿Tiene conocimiento de la existencia del delito de conducción temeraria de
 vehículo de motor?

SI

NO

2. ¿Sabe en qué consiste el delito de conducción temeraria de vehículo de
 motor?

SI

NO

3. ¿Considera que el Art. 147-E Pn. que regula el delito de conducción
 temeraria de vehículo de motor es conforme al Principio de Legalidad?

SI

NO

NO SABE

4. ¿La creación de éste delito ha disminuido los accidentes de tránsito?

SI

NO

NO SABE

5. ¿Considera que la criminalización de la conducción temeraria de vehículo de motor ha contribuido a la disminución de lesiones y muertes?

SI NO NO SABE

6. ¿Cómo califica el rol de la Policía Nacional Civil en la prevención del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

EXCELENTE MUY BUENO REGULAR MALO

7. ¿Cómo califica el rol de la Fiscalía General de la República en la persecución del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

EXCELENTE MUY BUENO REGULAR MALO

8. ¿Considera que la pena estipulada para sancionar la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor es proporcional?

SI NO NO SABE

9. ¿Cree que la política criminal adoptada por el Estado es la más efectiva para controlar la conducción temeraria de vehículo de motor?

SI NO NO SABE

10. ¿Conoce algún caso de comisión del delito de conducción temeraria de vehículo de motor que haya sido sancionado?

SI NO

11. ¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor tiene eficacia?

SI NO NO SABE

12. ¿Es necesario que los Agentes de la Policía Nacional Civil adquieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

SI

NO

13. ¿ Es necesario que los Fiscales adquieran mayores conocimientos sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

SI

NO

14. ¿Estima que las normas de Derecho Administrativo son suficientes para sancionar la conducción temeraria de vehículo de motor?

SI

NO

15. ¿Cree que existe la necesidad de reformar el Art. 147-E Pn?

SI

NO

ANEXO VII

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
 FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL
 DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS
 XII PROCESO DE GRADUACIÓN 2005



ENTREVISTA NO ESTRUCTURADA DIRIGIDA A: JUEZ TERCERO DE SENTENCIA DE LA CIUDAD DE SAN SALVADOR.

TEMA: El delito de conducción temeraria de vehículo de motor en la ciudad de San Miguel

Objetivo: Obtener opiniones acerca de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor.

Indicación: Conteste de acuerdo a sus conocimientos cada una de las interrogantes.

1. ¿Qué entiende por delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Será conducción temeraria no cualquier transgresión a las normas de circulación vial, está vinculada al manejo de la conducción de vehículos infraccionando ciertos aspectos determinados ya por la ley que van a entenderse como conductas de temeridad que son los que señalamos: embriaguez o ingestión de drogas con limitación para conducir, disputa de las vías, o carreras de automóviles en la vía pública de manera no

autorizada, en mi opinión esas son las formas de conducción temeraria que tenemos.

2. ¿Cuál es la eficacia jurídica del delito de conducción temeraria de vehículo de motor en El Salvador?

La eficacia la podría medir desde dos aspectos, en el aspecto estrictamente preventivo creo que ha sido importante porque se ha disminuido la tasa de delitos producidos por conducción de vehículos por motoristas alcoholizados o drogados, en ese aspecto quiero hacer énfasis.

El otro aspecto no lo hemos medido todavía, no tenemos parámetros de medición.

En ese aspecto si, la policía ha determinado que ha habido un descenso en las tasas, de manera que en su aspecto preventivo el delito ha generado esa misión del derecho penal, de hacerle ver a la gente que hay que respetar los bienes jurídicos de los demás, sino pues se le va a imponer una pena, dado que tenemos una tasa bastante alta de delitos de homicidio culposo y lesiones culposas y esta tasa a descendido en alguna medida, los controles vehiculares que se dan los fines de semana ayudan a esto, pero en el ámbito penal propiamente hasta donde se no hay ninguna condena por conducción temeraria, casi no hay juicios por conducción temeraria, es decir, casi todos los casos quedan sobreseídos y en muy pocos casos pasan a procesamiento y se dan soluciones alternas, pero no

hemos tenido eficacia en el ámbito penal, de tal manera que el aspecto preventivo es el mas eficaz

3. ¿Cuáles fueron los motivos que impulsaron al legislador para crear el Art. 147-E del Código Penal?

El legislador no puede crear figuras penales solo por crearlas, deben tener algún grado de legitimación para crear un delito, el grado de legitimación del delito es el bien jurídico, eso ya lo había dicho desde hace mucho tiempo, cuando creamos un delito a la base de este debe haber un bien jurídico que le de legitimación, lo demás es simplemente formalismo. Dos cosas sobre eso entonces, el legislador tuvo como objetivo para criminalizar esa conducta dos situaciones: uno el creciente numero de personas lesionadas y muertas por conductores que manejaban alcoholizados, era un alto índice que teníamos y creciente, eso nos decía entonces que el derecho administrativo había fracasado, ya no podía contener eso, que el policía simplemente impusiera una multa, entonces el derecho penal tenia que intervenir en ese ámbito, me parece que ha intervenido bien, me parece que lo ha hecho de manera selectiva, es decir, seleccionando las conductas mas intolerables, me parece que la pena es proporcional, los bienes jurídicos que están en juego son importantísimos, nuestra vida e integridad personal que son fundamentales y hay que

protegerlos, esos son los motivos y eso estadísticamente estaba documentado, muchos accidentes de tránsito por personas que estaban manejando alcoholizadas, entonces se justificaba la represión penal.

4. ¿Qué incidencia ha tenido la criminalización de ésta conducta en la sociedad?

Criminológicamente yo diría que ha tenido relevancia por que ha cambiado o modificado las pautas sociales al momento de conducir, normalmente ahora solo por ejemplo, personas que salen a departir se ponen de acuerdo quien va a conducir, que va andar sobrio, y los demás pueden andar tomados, es una modificación de las pautas sociales nuestras, antes salíamos a departir y todos tomábamos, también en los restaurantes se ha modificado se le da atención especial a la persona que no va a consumir bebidas embriagantes, esa persona puede disfrutar de platos gratis, no se le cobra a el solo a los demás que están consumiendo, siempre que se acredite que el va a ser el conductor, en términos generales sociológicamente se han modificado nuestras pautas sociales a partir de la punibilización, esto es importante porque el derecho que es algo abstracto a podido modificar en este caso nuestra conducta y eso es lo que se pretende que el derecho haga y que lo haga para bien, en verdad nadie quiere encontrarse con un conductor altamente alcoholizado en las

carreteras, el que va a conducir debe de entender la grave responsabilidad que implica conducir.

5. ¿Qué problemas surgen en la comprobación del delito de conducción temeraria de vehículo de motor?

Eso es importante, el problema más grave es en cuanto a la pena por lo difícil que es la prueba de alcoholemia y alcotest, por el grado de metabolización que tiene el alcohol, porque se trata de una prueba de invasión hacia la integridad de las personas, por eso es que en esos casos el Derecho Penal debe de aplicarlas solo en forma excepcional, es decir, cuando se hayan puesto en peligro las personas, solo cuando un conductor temerario haya puesto en peligro las personas, es entonces debe entrar el Derecho Penal, por el contrario está la vía administrativa, que le pongan su multa, que le cancelen su licencia por un tiempo, porque esto es carísimo y además difícil de comprobar, de que sirve entonces gastar un dineral por algo que no voy a comprobar, aquí es donde hay una falla, porque la Policía simplemente a toda persona que ha bebido la detiene por conducción temeraria inmediatamente, cuando lo que tienen que hacer es ponerle la falta administrativa, se debe detener a aquel que ha puesto en peligro a las personas, en algunos casos que son patentes es obvio que el

conductor viene muy tomado ha generado este peligro, pero esos son los casos excepcionales.

6. Cuando mediante la conducción temeraria de vehículo de motor se lesiona imprudentemente a otros ¿Quién será el Juez competente para conocer ambos delitos?

A mi juicio, el juez competente es el Juez Penal, independientemente que se trate de un delito doloso como es la conducción temeraria con un resultado imprudente, ese no es el criterio de la Sala de lo Penal de la Corte Suprema de Justicia, que ha entendido que son competentes los Jueces Penales, pero ha entendido que las lesiones que se producen como resultado son culposas, algo que a mí no me convence, creo que es un criterio errado, con todo respeto, porque una cosa es la conducción temeraria dolosa y otra el resultado lesivo producido, en algunos casos ese resultado puede ser doloso, pero no siempre va a ser así, sin embargo la Corte dice que si usted conduce temerariamente comete un delito doloso, y si mata a una persona también comete un delito doloso, algo que siempre es así.

El delito de conducción temeraria puede tener muchas manifestaciones, puede haber una conducción temeraria dolosa con un resultado culposo, con culpa representada o no representada; puede haber una conducción temeraria dolosa con un resultado doloso, dolo que puede ser eventual y

hasta en algunos casos dolo directo, pero no necesariamente la conducción temeraria los resultados que se devengan van a ser dolosos, eso no es la regla general, pero la Corte lo ha tomado como regla general, y ese es el peligro. El Juez penal va a juzgan por ambos delitos salvo que la conducta de la conducción temeraria sea culposa, entonces esta culpa se va a consumir dentro de aquel resultado lesivo que es el mayor, entonces si yo culposamente conducía temerariamente y provoco un resultado culposo, entonces el delito de resultado va a consumir el resultado del peligro, no puede ser de otra manera a mi juicio. Enviar el resultado culposo al Juez de Tránsito, en términos prácticos pone en peligro la continencia de la causa y la unidad del proceso en términos jurídicos, y en términos prácticos nos hace gastar un montón de dinero que no tenemos.

7. ¿Considera que el delito de conducción temeraria de vehículo de motor vulnera principios constitucionales?

No, personalmente pienso que si se mantiene la interpretación que en algunos casos he propuesto, que es que la conducción temeraria solamente resulta de las conductas que se establecen en el inciso segundo del Art. 147-E se mantiene el principio de certeza, que señala que la ley debe ser precisa y clara en su descripción, el inciso segundo dice para los efectos del inciso anterior, se entenderá por conducción temeraria y señala tres

conductas; interpretado el inciso primero aisladamente violenta el principio de certeza jurídica; por que no expresa que se va a entender por conducción temeraria, ni tampoco define las normas de seguridad vial que son muchísimas; cuales son esas que se deben observar, visto así queda difuminado, yo por eso propongo que esas normas de seguridad vial no son otras que las del inciso segundo, ahí ganamos precisión, ahí se cierra el precepto y ya no hay que ir a la Ley de Transito y Seguridad Vial ni al Reglamento General de Transito; y por lo tanto no hay inconstitucionalidad; si nos remitiéramos a las conductas que describe el reglamento, sobre que debe entenderse por conducción temeraria, tendríamos el problema de las leyes penales en blanco; si nos remitiéramos al Reglamento eso generaría inconstitucionalidad, por que la Ley seria demasiado vaga; aun en el caso que se remita a las conductas del articulo 172 del el Reglamento donde se establece que se va entender por conducción temeraria, siempre seria imprecisa por que el Reglamento establece preceptos demasiado generales, y el problema de las Leyes penales en blanco, tendríamos que revisar que si quien a determinado el Reglamento se ha excedido en los ámbitos de permisión de las Leyes penales en blanco, porque estas solo permiten enviar parte de precepto pero no todo este, pero en el Reglamento hay verdaderas conductas todas

nuevas, entonces prácticamente tendríamos preceptos penales configurados aya, indistintamente del que se regula en el Código Penal.

8. ¿Estima conveniente reformar el Art. 147-E del Código Penal?

A mi juicio le tendríamos que quitar la palabra temerario que nos ha generado mucho problema, incluir otras conductas de conducción temeraria que no están incluidas aquí, como rebasarse semáforos en rojo eso es letal, o el conducir sin luces es sumamente peligroso o también no respetar el limite de velocidad en zonas escolares, añadir dos o tres conductas mas, aquellas que son mas dañinas para la sociedad; y las demás dejárselas al derecho administrativo.