



HOMICIDIO VIAL Y EMBRIAGUEZ: REFLEXIONES DOGMÁTICAS DESDE EL DERECHO PENAL COMPARADO

ROADSIDE HOMICIDE AND DRUNKENNESS: DOGMATIC REFLECTIONS FROM COMPARATIVE CRIMINAL LAW

Cristian Fernando Benavides Salazar^{1*}

E-mail: crisferben@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4326-2137>

Johann Enrique Guañuna Rodríguez²

E-mail: johan-snaither@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-3003-6509>

Steeven Alfredo Cárdenas Pozo³

E-mail: steeve_cardenas@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-7945-4588>

¹Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Santo Domingo. Ecuador.

²Egresado de la Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Santo Domingo. Ecuador

³Abogado de la República del Ecuador. Investigador Independiente. Santo Domingo. Ecuador.

*Autor para correspondencia

Cita sugerida (APA, séptima edición)

Benavides Salazar, C. F., Guañuna Rodríguez, J. E., & Cárdenas Pozo, S. A. (2026). Homicidio vial y embriaguez: reflexiones dogmáticas desde el derecho penal comparado. *Universidad y Sociedad* 18(1). e5864.

RESUMEN:

El homicidio vial derivado del estado de embriaguez es un fenómeno que genera especial preocupación en las políticas públicas y el derecho penal contemporáneo. La conducción bajo los efectos del alcohol no solo incrementa la probabilidad de siniestros de tráfico, sino que también plantea desafíos normativos al momento de calificar la conducta y establecer sanciones proporcionales a la gravedad del hecho. Este estudio tiene como objetivo realizar un análisis comparado entre las regulaciones de Ecuador, España y Colombia y destacar las particularidades legislativas, la tipificación del delito, los elementos normativos y objetivos del tipo penal, así como las sanciones previstas y los debates doctrinales en torno a la responsabilidad penal. Para ello se utilizó un enfoque de investigación mixto, con énfasis en métodos cualitativos y posteriormente se integraron como instrumentos, encuestas y entrevistas. Del análisis comparado resultó que, aunque los tres países sancionan estas conductas, existe una diferencia fundamental: Ecuador adopta un enfoque más severo, casi doloso, mientras que España y Colombia mantienen la calificación de culpa grave o imprudencia, aunque con penas agravadas. Se concluyó que, es necesario fomentar el compromiso con la prevención de la siniestralidad vial y el diseño de políticas públicas más eficaces para proteger la vida en el tránsito, así como proponer mejoras normativas fundamentadas.

Palabras clave: Siniestros de tráfico, Derecho penal contemporáneo, Políticas públicas, Concentración de alcohol.

ABSTRACT:

Road homicide resulting from intoxication is a phenomenon of particular concern in public policy and contemporary criminal law. Driving under the influence of alcohol not only increases the likelihood of traffic accidents but also poses regulatory challenges when it comes to classifying the conduct and establishing penalties proportional to the severity of the offense. This study aims to conduct a comparative analysis of the regulations of Ecuador, Spain, and Colombia, highlighting legislative specifics, the classification of the offense, the normative and objective elements of the criminal offense, as well as the sanctions provided, and the doctrinal debates surrounding criminal liability. A mixed research approach was used, with an emphasis on qualitative methods, and surveys and interviews were subsequently integrated as instruments. The comparative analysis revealed that, although all three countries penalize these behaviors, there is a fundamental difference: Ecuador adopts a more severe approach, almost based on malicious intent, while Spain and Colombia maintain the classification of gross negligence or recklessness, albeit with aggravated penalties. It was concluded that it is necessary to foster a commitment to road accident

prevention and the design of more effective public policies to protect life in traffic, as well as to propose well-founded regulatory improvements.

Keywords: Traffic accidents, Contemporary criminal law, Public policies, Alcohol concentration.

INTRODUCCIÓN

Según la Organización Mundial de la Salud, mediante la colaboración entre diversos sectores, los países de la Región de las Américas pueden fortalecer sus marcos legales en materia de seguridad vial, generando así un entorno más seguro, funcional y sostenible para el sistema de transporte y los diferentes usuarios. Las estadísticas internacionales señalan que el 90% de las muertes causadas por accidentes de tránsito afectan a personas de bajos ingresos y que el 49% de estas víctimas fatales corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas.

El informe mundial sobre seguridad vial de la OMS revela que las muertes por conducir en estado de embriaguez continúan incrementándose, con un registro anual de aproximadamente 1,3 millones de fallecidos y entre 20 y 50 millones de personas sufren heridas o quedan discapacitadas producto de un accidente de tránsito (Castillo et al., 2020). El homicidio vial implica causar la muerte a otra persona, ya sea por dolo (intención) o por culpa (negligencia) y las sanciones varían según la gravedad y las circunstancias de cada caso. Conducir bajo los efectos del alcohol, consciente del riesgo de provocar una muerte, configura una conducta especialmente reprochable.

El consumo de alcohol es uno de los principales factores de riesgo en los accidentes de tránsito a nivel mundial, lo cual ha llevado a que, en muchas sociedades, su consumo esté tan arraigado que se percibe como parte de la cultura. Sin embargo, este hábito deteriora las funciones cerebrales y reduce las capacidades cognitivas esenciales para la conducción segura de vehículos. Manejar bajo los efectos del alcohol tiene consecuencias trágicas que se reflejan en cifras alarmantes, al generar preocupación tanto en las autoridades como en la ciudadanía (Pinos-Paredes et al., 2024).

La embriaguez al volante incrementa el riesgo de accidentes, y también produce daños físicos, psicológicos y económicos en las personas involucradas, además de afectar bienes públicos y privados. Estas consecuencias trascienden al entorno social y generan un impacto negativo profundo (Cruz et al., 2020).

En Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal (COIP) (Asamblea Nacional Constituyente, 2021), vigente desde 2014, establece en su artículo 385 los límites de

alcoholemia para conducir: entre 0.3 y 0.8 gramos por litro de sangre se sanciona con multa de un salario básico, cinco puntos menos en la licencia y cinco días de prisión; entre 0.8 y 1.2 gramos, con multa de dos salarios básicos, diez puntos menos y quince días de prisión; y más de 1.2 gramos, con multa de tres salarios básicos, suspensión de licencia por sesenta días y treinta días de prisión. Además, se establece una sanción agravada para quienes conducen en estado de embriaguez un vehículo de transporte público, con 30 puntos menos en la licencia y 90 días de prisión, cuando el nivel de alcohol supera 0.1 gramos por litro de sangre.

El artículo 376 del COIP tipifica el delito de "Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas", sancionándolo con penas de 10 a 12 años de prisión. De igual forma, los artículos 384 y 385 sancionan como contravención la conducción bajo los efectos de drogas o alcohol.

Conducir bajo los efectos del alcohol implica operar un vehículo, ya sea automóvil, motocicleta u otro, mientras se tiene una alteración en las capacidades físicas y mentales, lo cual afecta la seguridad vial. La embriaguez reduce la coordinación, el tiempo de reacción, el juicio y la concentración e incrementa notablemente el riesgo de accidentes. Este comportamiento irresponsable constituye una amenaza para la vida y la integridad de las personas y está penado con sanciones severas conforme a la legislación de cada país.

En este contexto, la gran mayoría de los accidentes de tránsito son producto de la excesiva velocidad, al sobrepasar los límites permitidos por la correspondiente Ley y su Reglamento, también debido al consumo de sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. Sin embargo, resulta ilógico presumir que cuando la persona conduce a excesiva velocidad y ocasionare la muerte de otra en un accidente de tránsito, haya tenido la intención de querer hacerlo, o producir tal efecto. No obstante, es de suma importancia esclarecer el hecho de que cuando la persona no ha querido ocasionar la muerte a otro; pero producto de su imprudencia, negligencia o impericia la ha causado, se está ante la presencia de un homicidio de tipo culposo por lo que, el causante de ello merece ser condenado por aquella acción producida (Gaibor-Yáñez & Bonilla-Jurado, 2020).

En general, las leyes de diversos países fijan límites de concentración de alcohol en sangre o prohíben la conducción bajo efectos de sustancias que alteren la capacidad de manejar. En España, el Código de Tráfico y Seguridad Vial establece un límite general de 0.5 gramos por litro de

alcohol en sangre, con límites más bajos para conductores novatos, profesionales y de transporte público. Las sanciones incluyen multas, pérdida de puntos en la licencia, inmovilización del vehículo y, en casos graves, penas de prisión, trabajos comunitarios o retirada de la licencia. La negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia tiene las mismas consecuencias que conducir en estado de embriaguez y la reincidencia agrava las sanciones.

En Colombia, el Código Nacional de Tránsito Terrestre (NACIONAL, 2002) reformada por la Ley 1696 de 2013) define que un conductor está en estado de embriaguez si tiene 20 miligramos o más de alcohol por cada 100 mililitros de sangre, o si presenta signos evidentes de embriaguez. El artículo 109 del Código Penal Colombiano tipifica como homicidio culposo la muerte causada por conducir en estado de embriaguez y sanciona este delito con prisión de 4 a 9 años y la inhabilitación para conducir de 5 a 10 años. También se establecen agravantes, como una concentración elevada de alcohol, reincidencia o la presencia de menores en el vehículo.

Dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción (PMDA), se hace especial referencia a la necesidad de establecer leyes armonizadas a nivel internacional que, entre otras medidas, establezcan y exijan el cumplimiento de límites en el consumo de alcohol por conductores. Y aun cuando en este Plan no se hace referencia expresa a las drogas y otros tóxicos como factores de riesgo en la conducción (Rodríguez, 2023).

Por todo lo anterior el presente artículo tiene como objetivo analizar de forma comparada la regulación del homicidio vial por el estado de embriaguez en Ecuador, España y Colombia, con el propósito de identificar las diferencias normativas, los enfoques dogmáticos predominantes y las implicaciones jurídicas que surgen de estas legislaciones.

MATERIALES Y MÉTODOS

El enfoque adoptado en esta investigación fue mixto, con énfasis en métodos cualitativos, centrado en el análisis de la doctrina, jurisprudencia y políticas públicas del derecho ecuatoriano, español y colombiano. Posteriormente se integró una encuesta y entrevista para recoger información relevante de la muestra seleccionada. Con el enfoque dogmático-jurídico, se examina el derecho vigente, mientras que los documentos y la revisión de materiales de enseñanza proporcionaron un estudio en profundidad de las legislaciones, doctrinas y casos representativos de cada país, lo que permitió conocer las implicaciones legales de la seguridad vial.

En cuanto al aspecto cuantitativo, se aplicaron estadísticas para analizar el porcentaje de muertes en el primer trimestre de 2024 y reportar los resultados obtenidos de los instrumentos utilizados. Se aplicó la metodología del derecho comparada para estudiar las similitudes y diferencias regulatorias entre los tres países, con un diseño no experimental basado en datos estadísticos de 2024.

Los métodos empleados en este estudio permitieron un análisis integral de las legislaciones sobre homicidio vehicular por intoxicación en Ecuador, España y Colombia. El método comparativo ayudó a identificar similitudes y diferencias entre los sistemas legales; el método analítico-sintético hizo posible descomponer y recomponer leyes, jurisprudencia y doctrina; el método histórico-lógico permitió seguir la trayectoria del desarrollo legal; el método inductivo-deductivo permitió extraer conclusiones generales a partir de casos particulares y viceversa; el método exegético fue necesario para interpretar textos legales; el método sistémico mostró cómo estas regulaciones se sitúan en el sistema legal de cada país, y aunque el estudio fue principalmente cualitativo, el método estadístico proporcionó un contexto cuantitativo esencial sobre el número de accidentes, condenas y medidas preventivas relacionadas con el estudio (Viorato & Reyes 2019).

En esta investigación, la encuesta, la entrevista y el análisis de contenido fueron los principales instrumentos utilizados. Se llevó a cabo una entrevista no estructurada para captar las respuestas verbales de los sujetos del estudio y determinar las condiciones de los sistemas legales en relación con la ley de tránsito en Ecuador, España y Colombia en comparación con la situación de seguridad vial. Se realizó una encuesta con cuestionario entre jueces, fiscales, así como policías de tránsito, con el objetivo de recopilar información estadística relevante para el problema bajo investigación. Finalmente, el análisis de contenido directo permitió al autor investigar diversas fuentes académicas como libros de texto, documentos e incluso artículos científicos para aprender los conceptos discutidos y examinar la normativa y los procedimientos de gestión del tránsito en los países en estudio (Feria et al., 2020).

Para dominar la problemática, se diseñó una guía de observación, donde se realizó la recopilación analítica documental sobre los sistemas legales de tránsito de Ecuador, España y Colombia. Así mismo, se elaboró una encuesta con cinco preguntas cerradas para obtener información clave que sustente el problema de estudio y brinde posibles soluciones y una entrevista con cuestionario de diez preguntas abiertas.

Se emplearon todas las herramientas enfocadas en la población durante el 2024, como los residentes del cantón Santo Domingo quienes se consideraron como base de esta investigación, junto con un calculador digital donde se determinó el tamaño de la muestra con 95% de nivel de confianza y 5% de margen de error. Se aseguró además que todos los participantes tuvieran óptima oportunidad de participar en la investigación. Los seleccionados intencionalmente fueron jueces y fiscales especializados en tránsito con cinco años de experiencia a través de entrevistas semiestructuradas, mediante un muestreo probabilístico se brindó equidad de participación a todos los seleccionados.

RESULTADOS-DISCUSIÓN

En este estudio se emplea una guía de entrevista que comprende un conjunto de preguntas diseñadas para ocho expertos. Se incluyen jueces especializados en materia penal de tránsito, fiscales de tránsito, al igual de 100 encuestas dirigidas a los abogados en libre ejercicio y ciudadanía en general y por último el análisis del derecho comparado, se obtuvieron los siguientes resultados:

Entrevista

Pregunta 1: Desde su perspectiva profesional o experiencia, ¿puedes describir cómo se tipifica y aborda legalmente el homicidio en situaciones de embriaguez en el sistema legal del país en el que trabajas o tienes conocimiento?

Los entrevistados refieren que tanto en Ecuador, Colombia, como en España, el homicidio vinculado al estado de embriaguez es tipificado como un delito grave. En estas jurisdicciones, la ley contempla sanciones severas, las cuales son proporcionalmente aplicadas y dependen del grado de embriaguez y las circunstancias del delito. En Ecuador, por ejemplo, se imponen penas de privación de libertad, mientras que en España se consideran sanciones que incluyen la retirada del permiso de conducir. Esta diferencia en la tipificación afecta la percepción social del delito y la conducta de los conductores.

Pregunta 2: ¿Cuáles consideras que son las principales similitudes y diferencias en las leyes y políticas relacionadas con el homicidio por estado de embriaguez entre Ecuador, España y Colombia?

Los entrevistados en el 100 % manifiestan que las similitudes incluyen el reconocimiento de la embriaguez como un factor agravante que influye en la severidad del delito. Sin embargo, las diferencias son marcadas: Ecuador y Colombia aplican penas de prisión más largas que

España, donde las sanciones suelen ser más cortas, pero también se acompaña de medidas administrativas como la suspensión del permiso de conducir. Colombia, además, ha desarrollado un enfoque más claro sobre la reincidencia, lo cual es menos evidente en el contexto ecuatoriano y peruano.

Pregunta 3: En tu opinión, ¿cómo impacta la legislación actual en el tratamiento y persecución de los casos de homicidio vinculado al estado de embriaguez? ¿Existen aspectos que podrían mejorarse o reformarse?

Los entrevistados responden que la legislación actual establece un marco que permite la persecución efectiva de estos delitos, pero persisten áreas de mejora. Por ejemplo, es crucial fortalecer los programas de prevención y educación pública sobre los peligros de la conducción bajo el efecto del alcohol, así como optimizar los procedimientos de investigación para una mayor rapidez y eficacia en los juicios, lo que puede ayudar a generar un ambiente más seguro en las vías.

Pregunta 4: ¿Cuáles son los desafíos más significativos que enfrentan los sistemas legales en la investigación y juzgamiento de casos de homicidio por embriaguez, y cómo se abordan en la práctica?

Los entrevistados en el 100 % manifestaron que los desafíos incluyen la correcta medición del grado de embriaguez al momento del crimen, la identificación clara de responsabilidades y la necesidad de garantizar justicia para todas las partes involucradas. Estos desafíos a menudo se abordan mediante el uso de tecnología para pruebas de alcoholemia y la formación de personal especializado en la investigación de accidentes de tránsito, pero aún queda mucho por mejorar en cuanto a la capacitación continua de los operadores de justicia.

Pregunta 5: Desde tu experiencia, ¿existen buenas prácticas en la legislación de alguno de estos países que podrían considerarse como ejemplos a seguir para mejorar el tratamiento legal del homicidio en casos de embriaguez en otros lugares?

Los entrevistados en el 100 % concluyeron que Sí, que las campañas de concienciación en España, dirigidas a informar sobre los riesgos de conducir bajo la influencia del alcohol, son una buena práctica que puede ser adoptada más ampliamente en Ecuador y Colombia. Además, la implementación de políticas de tolerancia cero en diversos contextos, ha demostrado ser efectiva en la reducción de accidentes y su integración a las estrategias legales en otros países puede ayudar a mejorar significativamente la respuesta legal frente a estos delitos.

Encuesta

Pregunta 1: ¿Las penas establecidas por el homicidio en estado de embriaguez son adecuadas y proporcionales a la gravedad del delito?

Totalmente de Acuerdo (20%) y De Acuerdo (30%): Solo el 50% de los encuestados manifiesta una opinión favorable sobre la adecuación de las penas, lo que refleja una aceptación moderada del marco legal existente. Ver figura 1.

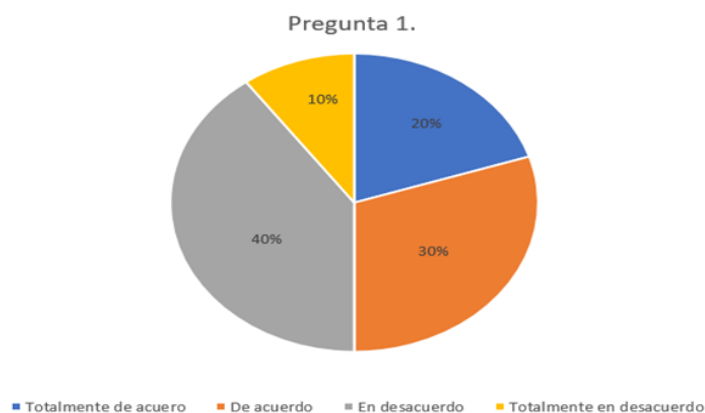


Fig 1: Adecuación de la pena.

Pregunta 2: ¿La actual legislación penal de tránsito en el país brinda medidas suficientes para garantizar la justicia en casos de homicidio por estado de embriaguez?

Solo el 40% cree que la legislación es adecuada, lo cual indica una preocupación significativa sobre su efectividad. y un 60% se expresa en contra de la efectividad de las medidas actuales, lo que resalta una percepción de que la legislación no cumple su propósito. Ver figura 2.

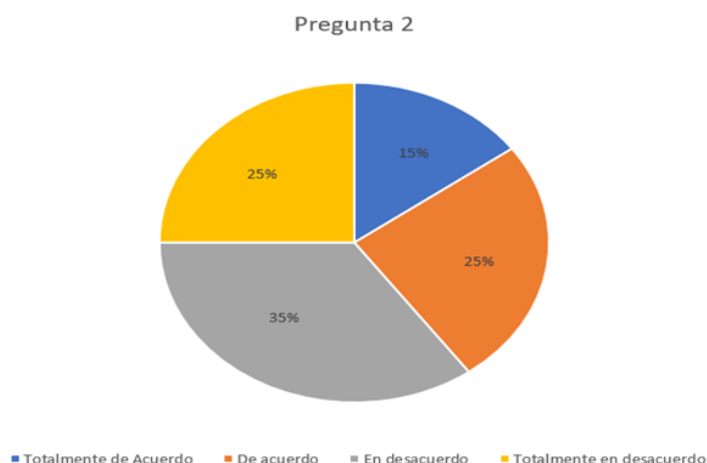


Fig 2: Efectividad de las medidas actuales.

Pregunta 3: ¿Los procedimientos judiciales para juzgar los casos de homicidio en estado de embriaguez, son eficaces y permiten una resolución justa?

Un 45% de los encuestados confía en que los procedimientos actuales son suficientes, pero un 55% expresa desconfianza, destacando la necesidad de mejoras urgentes en la eficacia del sistema. Ver figura 3.

Pregunta 4: ¿Es necesario implementar reformas en el derecho penal para fortalecer las sanciones contra la conducción bajo los efectos del alcohol?

Un 85% apoya reformas en el marco legal sobre sanciones por conducción en estado de embriaguez, lo que indica un consenso sobre la urgencia de cambios, mientras que solo un 15% se opone. Ver figura 4.

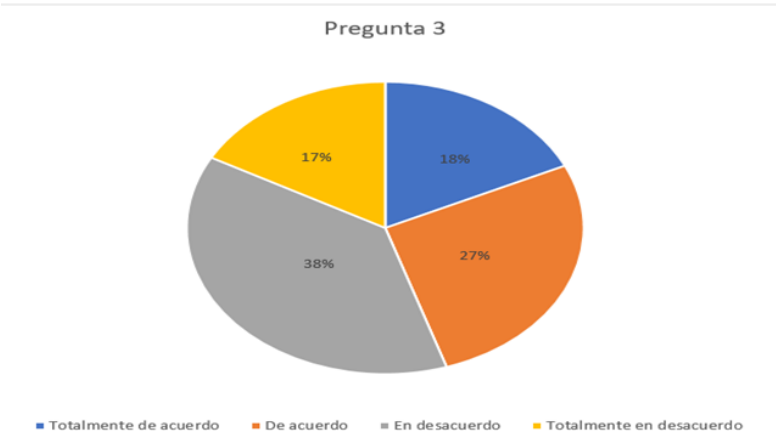


Fig 3: Procedimientos judiciales.

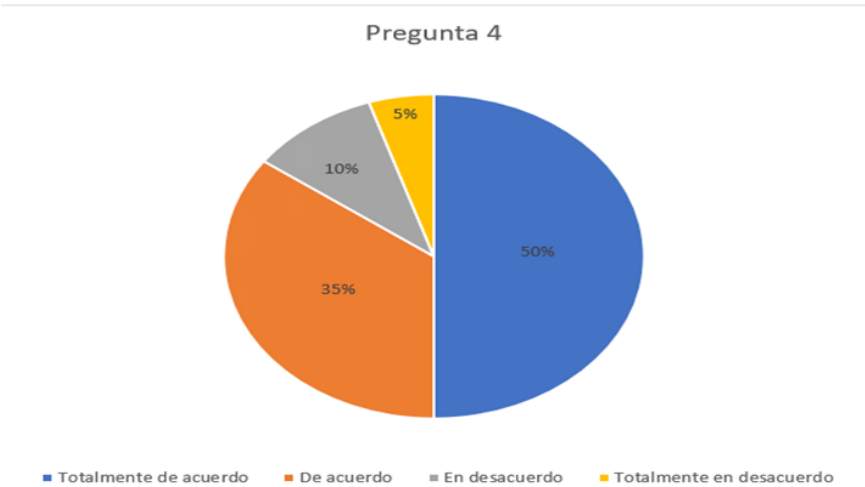


Fig 4: Implementación de nuevas reformas.

Pregunta 5: ¿La capacitación y especialización de los operadores de justicia son fundamentales para el abordaje efectivo de los delitos por conducción en estado de embriaguez?

Un 85% considera fundamental la capacitación de operadores de justicia, sugiriendo un amplio respaldo a la profesionalización del sistema judicial para abordar delitos de tránsito, con solo un 15% que opina que esta formación no es necesaria.

Estudio Comparado al Tipo Penal Contravención por Conducción de Vehículo en Estado de Embriaguez en Ecuador, Colombia y España, 2023

Denominación del Tipo Penal: Designación de la acción ilegal que incurre en una conducta tipificada en la ley y que puede ser objeto de sanción. Esta conducta ilícita es denominada como “Contravención” en los tres países.

Sujeto Activo: Persona que realiza la conducta delictiva. En todos los países, el sujeto activo es una “Persona”

Sujeto Pasivo: El que sufre las repercusiones de un delito o el daño que provoca la conducta del sujeto activo, que probablemente es el ciudadano o las personas que transitan por la calle. No aplica en los tres países.

Verbo Rector: Es la Acción principal que constituye el núcleo del delito. En Ecuador y Colombia, el verbo rector es “Conducir”, mientras que en España se expande a “Conducir, operar o maniobrar”, lo que puede indicar una definición más amplia del tipo de actividades que constituyen el delito.

Objeto Material Del Delito: Elemento físico en el cual recae la acción delictiva, que en casos de delitos de tránsito es el vehículo. Aunque todos se refieren a vehículos, en España se especifica más detalladamente como “Vehículo motorizado”

Bien Jurídicamente Protegido: La ley se enfoca en salvaguardar el interés primordial, lo que justifica la existencia de un tipo penal específico. En los tres países se busca proteger la seguridad vial, la vida y la integridad.

Elementos Subjetivos: Relacionados con el estado mental del sujeto activo en el momento de cometer el delito. Incluyen: Intención o dolo Culpa. Todos los países consideran la “Culpa” como elemento subjetivo del delito.

Gravedad y Nivel de Intoxicación: Evaluación del delito de conducir bajo la influencia del alcohol, determinado por el nivel de alcohol en la sangre y que afecta las penas impuestas. Al conducir vehículos de transporte público o de carga, Ecuador y España cuentan con normas particulares más severas, marcando un nivel menor de alcohol en la sangre tolerado en estos conductores en comparación con conductores de automóviles particulares.

Tanto Ecuador como España expresan la concentración de alcohol en sangre en gramos por litro (g/l). Colombia utiliza miligramos de etanol por 100 mililitros (mg/100ml), lo que requiere una conversión para comparar directamente con los otros países ($1\text{g/l} = 100\text{ mg/100 ml}$). En España, el límite general para todos los conductores supera al de los conductores de transporte público, siendo este último un límite g/l más reducido.

Sanciones: Son aplicables a quienes cometen dicho acto ilícito, adecuándose al tipo penal dentro del ordenamiento jurídico del país. En Ecuador, Colombia y España, conducir en estado de embriaguez se sanciona con medidas administrativas que aumentan en severidad según el nivel de alcohol en la sangre. Solo Colombia y España imponen sanciones de servicio comunitario, obligando a los infractores a realizar horas de trabajo comunitario además de las sanciones administrativas.

Antecedentes del Tipo Penal: Reconocimiento de conducir en estado de embriaguez, como una contravención. En los tres países hay diferencia, porque el primero en reconocer esta contravención fue España, en 2006 y luego fue Ecuador en el 2008. Por último, Colombia en el 2013.

Reincidencia: Aumento de sanciones en caso de que una violación ocurra en múltiples ocasiones. En Colombia, la recurrencia se aplica como una de las medidas para imponer castigos más severos.

Circunstancias Agravantes: La negativa del conductor a someterse a un test de aliento para detectar alcohol aumentará la penalización. En Ecuador, Colombia y España, la negativa a someterse al test de aliento para detectar alcohol puede considerarse como una circunstancia agravante.

Penas Máximas: Diferenciación de la pena máxima ajustada a la persona que cometa dicha contravención. En relación con Colombia y España, tienen en común la cancelación definitiva de la licencia de conducir por pérdida de esta, sanción considerada la pena máxima. Por su parte, la restricción de libertad en Ecuador es aplicable como la pena más exorbitante.

Medidas Alternativas no Punitivas: Las medidas que no son punitivas y que se proponen como alternativa implican acciones o sanciones que buscan prescindir de un castigo severo. Conducir en estado de embriaguez en Ecuador, Colombia y España se considera una conducta punible que conlleva la imposición de medidas punitivas tales como el pago de multas económicas, la suspensión temporal de la licencia de conducir y otras sanciones que aumentan de severidad conforme aumenta el grado de alcohol etílico en la sangre.

En España, aun cuando la privación de libertad sea una de las sanciones pertinentes a quien cometa dicha contravención, siempre existe la posibilidad de que esta sea sustituida por la prestación de servicio comunitario, lo que vendría a ser una medida no punitiva.

Los tres países analizados, Ecuador, Colombia y España, comparten una visión común sobre la gravedad del homicidio vial en estado de embriaguez, al establecer penas privativas de libertad significativas para quienes cometen estos delitos. Todos han implementado medidas de prevención, como controles de alcoholemia y campañas de concientización y se evidencia un compromiso por mejorar la seguridad vial.

No obstante, existen diferencias en las penas que impone cada país. Tanto Ecuador como Colombia imponen sanciones de 4 a 12 años, mientras que España establece un máximo de 6 años junto con la revocación del permiso

de conducir. Esta variación puede indicar diferencias culturales y enfoques en la penalogía. La efectividad de la política preventiva también varía, al ser España un referente en el uso de controles aleatorios que ha llevado a la reducción en los accidentes. Por otro lado, Ecuador y Colombia aún enfrentan desafíos en la implementación de sus políticas.

El homicidio por conducir bajo la influencia del alcohol es un problema mundial que necesita una acción legislativa integral unificada. Si bien los tres países tienen algunas medidas punitivas en lugar, hay una necesidad de medidas preventivas que eduquen sobre el peligro de conducir bajo los efectos del alcohol, la cooperación internacional junto con la polinización cruzada de prácticas puede fortalecer algunas de estas iniciativas hacia un entorno más activo y seguro.

En España, el ejercicio del Derecho Penal impone castigos únicos y específicos para los delitos cometidos en el transcurso de la conducción de vehículos a motor y estas infracciones están clara y expresamente definidas dentro del marco del Código Penal del Reino de España (Estado, 2024).

Lo manifestado en el artículo 383 del Código Penal detalla, de manera clara y precisa, la pena de prisión como la privación del derecho a poseer un mecanismo de dirección para vehículos de motor y motocicletas, así como, por un tiempo que oscila entre más de 2 años e inferior a 6 años. Esto aplica al conductor que circule con una tasa de alcohol en sangre que sea superior a 0.60 mg/l, o que presente claros y evidentes síntomas que pongan de manifiesto una inferencia contemporánea, al indicar que ha ingerido alcohol.

Este marco legal busca sancionar de manera contundente a aquellos que ponen en riesgo no solo su vida, sino también la de terceros al conducir bajo la influencia del alcohol. Por otra parte, en el artículo 384 del Código Penal se establece una pena de prisión que varía de 3 a 6 meses, o una alternativa que consiste en una multa económica que puede oscilar entre 6 y 12 meses, complementada con trabajos en beneficio de la comunidad que tienen una duración que puede ir de 31 a 90 días.

Esto sucede cuando el conductor circule con una tasa de alcohol en sangre que se sitúe por encima de 0.25 mg/l e inferior a 0.60 mg/l. Este enfoque en la legislación busca ser decisivo a la hora de combatir la conducción bajo los efectos del alcohol y promover así la seguridad en las carreteras. De igual manera, en lo que respecta a la responsabilidad civil, esta corresponde específicamente a quienes resulten ser responsables de acuerdo con los artículos 1902 y 1903 del Código Civil. Esto implica que

las personas que causen daño en un accidente de tráfico deben asumir las consecuencias legales establecidas. Asimismo, también es considerada la responsabilidad de la entidad aseguradora, que debe hacerse cargo de los daños según los términos que se prevén en este último, estando condicionado a la vigencia del seguro obligatorio que corresponde, lo cual es fundamental para garantizar que las víctimas puedan recibir la compensación adecuada por los daños sufridos.

En Colombia, en un contraste notable con la legislación vigente en otros países hispanohablantes y en un continuo ejercicio de comparación con el caso ecuatoriano, se dio a conocer recientemente la actualización al artículo 111 51 de la Ley 769 de 2002, conocida popularmente como el Código Nacional de Tránsito (Nacional, 2002).

Entre las diversas medidas propuestas, se establecen en primer lugar pruebas rápidas que son no invasivas, las cuales se consideran condiciones necesarias para aquellos conductores que hayan tenido su licencia de conducción suspendida durante un periodo considerablemente largo. Es absolutamente esencial que estos conductores requieran estar paz y a salvo, lo que implica que deben cumplir con normativas que aseguren no solo la seguridad de ellos mismos sino también la seguridad de otros usuarios de la vía (Chipana, 2023).

Cuando se trata de las infracciones de manejar en estado de ebriedad, es crítico destacar que el hecho se conceptualiza como un delito de quebrantamiento abstracto de peligro. Esto implica que, en términos jurídicos, no es posible encontrar un individuo en específico al que se le pueda distinguir como un posible ofendido del delito. La forma en que está configurado este delito permite que no sea necesario que se cause un perjuicio a una persona determinada a un bien jurídico determinado para que la infracción se configure. Se busca evitar la creación de situaciones de peligro, por lo tanto, se centra en la capacidad de daño (Quispe, 2022).

Es muy importante y crítico ser preciso en la formulación del verbo controlador ya que ofrece una elucidación efectiva de los comportamientos específicos que componen el delito y evita posibles construcciones competitivas que pueden interpretarse de manera divergente al resultar en una aplicación de la norma que no sea uniforme. De esta manera, se garantiza que la ley castigue solo aquellos actos que representan un peligro actual y concreto para la seguridad vial y fortalece así, de la misma manera, la función preventiva y educativa de la ley de forma integral. Esto beneficia una mejor comprensión y una implementación más efectiva de la ley por parte de los ciudadanos y las autoridades competentes.

El caso no autorizado muestra que los tres países enfrentan un problema común en relación con el delito de manejar ebrio, que es en gran medida culpa de las personas que infringen las normas de seguridad sanitaria al realizar esta actividad. No obstante, como establece la ley, todos los actos humanos considerados como delitos son susceptibles de sanción en el territorio. Por lo tanto, la ausencia de una consecuencia penal para el homicida potencial que actúa tras haber cometido un delito civil presenta una contradicción clara en relación con los diferentes delitos reconocidos en el territorio, especialmente aquellos que el gobierno califica como más severos, la mayoría de los cuales involucran agentes registrados de múltiples países presentes en la región.

En relación con este asunto, se han destacado diferencias en la sistematización de una norma civil que busque declarar inimputable al individuo ebrioso y en cómo se aplica la normativa penal. El primer aspecto es complejo, ya que abarca una variedad de enfoques, desde aquellos que buscan proteger al embriagado por causa de fuerza mayor, hasta los casos en los que entidades jurídicas pueden delinquir sin que la embriaguez del sujeto decisor tenga relevancia. Esos aspectos diferenciales justifican que el estudio se concentre en la particular y enredada realidad jurídica de múltiples figuras que se han resistido a éxito que funcionan en muchos contextos (Izurieta et al., 2024).

El artículo otorga al operador jurídico la potestad de construir un juicio de atipicidad subjetiva que se configura a partir de los resultados del test definitivo que se le practica al acusado. En virtud de la interpretación extensiva que la doctrina ha hecho de la norma vigente, se sostiene que la prueba definitiva no solamente permite concluir indubitadamente cuál era el nivel ético del acusado en el instante en que se perpetra la infracción penal, sino que además sirve para sustentar otros aspectos cruciales del caso. Esto resulta acertado porque los resultados que se obtienen con el test son determinantes en la valoración de la responsabilidad penal del procesado, porque puede otorgar un cuadro más completo y cabal de la realidad y de las circunstancias en que se produjo el hecho que se indaga.

CONCLUSIONES

La figura del homicidio vial asociado al estado de embriaguez, que combina el resultado fatal con la condición subjetiva del conductor, tiene su origen en variadas fuentes, el derecho, como una manifestación última de la cultura de una sociedad, no puede ignorar los influjos de dicha cultura; por lo tanto, la penalización del homicidio

vial debido al consumo de alcohol por parte del conductor refleja esta interacción cultural.

Se destaca que, en ausencia de mecanismos de control más eficaces, la sociedad opta por distribuir los daños individuales de manera que, en vista de la probabilidad elevada de incidentes sociales o criminales, la asignación equitativa de penas converja sin que exista una sospecha razonable hacia el responsable. Además, se indica que existe responsabilidad cuando se ignoran las advertencias sobre el consumo de alcohol, y la determinación y aplicación de sanciones, como multas o suspensiones, subrayan la protección de intereses morales en un marco de derecho penal liberal.

A través de un análisis comparativo exhaustivo de los sistemas jurídicos de Colombia, España y Ecuador, se puede concluir que estos países concuerdan en establecer la responsabilidad para aquellos conductores que causen la muerte de terceros bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, las sanciones correspondientes varían, ya que en Colombia y Ecuador el enfoque legal adoptado se caracteriza por una tendencia regalista.

El impacto de los accidentes de tránsito por embriaguez es devastador para las víctimas y sus familias y también para la sociedad, que debe asumir costos económicos, de salud y de confianza en la seguridad vial. La falta de políticas preventivas y sanciones efectivas plantea un desafío para las autoridades, quienes deben implementar estrategias integrales como campañas de concienciación, controles de alcoholemia rigurosos y políticas públicas enfocadas en reducir los siniestros por consumo de alcohol al volante.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asamblea Nacional Constituyente. (2021). *Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento 180*. Gobierno del Ecuador. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Castillo, D., Coral, C., & Salazar Méndez, Y. (2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Revista Politécnica*, 46(2), 21-28. http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?pid=S1390-01292020000500021&script=sci_arttext
- Chipana, M., J. (2023). *Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador*. Lima, Perú Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú]. <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/2273/Chipana%20Miranda%2C%20Jorge.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Cruz, P. I., Pozo, L., Jefferson, & Gómez, N., Víctor. (2020). El estado de embriaguez en los conductores de vehículos y su incidencia en los accidentes de tránsito en el Ecuador 2020. *Revista digital de Ciencia, Tecnología e Innovación*, 7(Nro. Especial), 633-642. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8298054>
- Estado, J. D. (2024). *Código Penal*. BOE. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>
- Feria Avila, H., Matilla González, M., & Mantecón Licea, S. (2020). La entrevista y la encuesta: ¿métodos o técnicas de indagación empírica?. *Didasc@ lia: didáctica y educación*, 11(3), 62-79. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7692391>
- Gaibor-Yáñez, I. D., & Bonilla-Jurado, D. M. (2020). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 50(133), 243-258. <http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-38862020000200243&script=sciarttext>
- Izurieta, P., Vega, S., Maldonado, S., & Delgado, M. V., N°. (2024). Análisis de intervenciones de Seguridad Vial para reducir accidentes de tránsito en Ecuador. *Revista Tecnológica ESPOL*, 36(Extra 2), 112-134. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=10130838>
- Nacional, G. (2002). *LEY 769. Código Nacional de Tránsito Terrestre*. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf
- Pinos-Paredes, V. L., Chonga-Chávez, M. G., Ceron-Rubio, R. G., Salinas-Morocho, N. A., & Dueñas-Reyes, D. P. (2024). Estado de embriaguez como agravante en delitos de tránsito en Ecuador: un análisis integral. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 7(1), 6-13. <https://doi.org/10.62452/22krbh82>
- Quispe Cotrina., Y. E. (2022). *Criterios para Determinar la Reparación Civil en el Delito de Conducción de estado de ebriedad en la Provincia Celendín 2021* [tesis de grado, Universidad César Vallejo.]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/103951/Quispe_CYE-SD.pdf?sequence=1
- Rodríguez, L., Luis Carlos (2023). *Los Delitos de Tránsito en Iberoamérica. Hacia una Norma Común y un Sistema Alternativo de Pruebas de Embriaguez*. [Programa de Doctorado en Ciencias Forenses, Universidad de Murcia]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=315515>
- Viorato Romero, N. S., & Reyes García, V. (2019). La ética en la investigación cualitativa. *Revista CuidArte*, 8(16). <https://doi.org/10.22201/fesi.23958979e.2019.8.16.70389>