



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), septiembre-octubre 2026,
Volumen 10, Número 5.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i5

LA IMPUTACIÓN PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO: COMISIÓN POR OMISIÓN E INCIDENCIA EN EL DOLO EVENTUAL, PERÚ 2025

**CRIMINAL CHARGES IN TRAFFIC ACCIDENTS:
COMMISSION BY OMISSION AND ITS IMPACT ON
EVENTUAL INTENT, PERU 2025**

Phenelope Jhoana Contreras Cabezas
Universidad César Vallejo

La imputación penal en accidentes de tránsito: comisión por omisión e incidencia en el dolo eventual, Perú 2025

Phenelope Jhoana Contreras Cabezas¹

pjcontreras@ucvvirtual.edu.pe

<https://orcid.org/0009-0008-6925-9105>

Universidad César Vallejo

Perú

RESUMEN

La investigación se vinculó con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 16: Paz, justicia e instituciones sólidas y tuvo como objetivo determinar de qué manera la comisión por omisión incide en el dolo eventual en la imputación penal en los accidentes de tránsito. Se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, de tipo básico, diseño fenomenológico y alcance descriptivo-prospectivo. La muestra estuvo conformada por diez especialistas en derecho penal, seleccionados por conveniencia; se emplearon la entrevista y el análisis documental, mediante una guía de entrevista y revisión de doctrina, normativa y jurisprudencia. Los resultados evidenciaron que la conducta omisiva posterior puede constituir un indicio relevante del dolo eventual cuando existe conocimiento del riesgo, deber jurídico y posibilidad real de actuar; asimismo, la posición de garante resultó fundamental para atribuir responsabilidad por omisión. Se concluyó que el dolo eventual se diferencia de la culpa consciente porque, en el primero, el agente acepta la posibilidad del resultado lesivo, mientras que, en la segunda, confía en evitarlo. Por tanto, la omisión posterior debe valorarse conjuntamente con las circunstancias concretas del hecho y no como prueba autónoma suficiente.

Palabra clave: Derecho penal; responsabilidad penal; accidente de tránsito; omisión; dolo.

¹ Autor principal

Correspondencia: pjcontreras@ucvvirtual.edu.pe

Criminal Charges in Traffic Accidents: Commission by Omission and Its Impact on Eventual Intent, Peru 2025

ABSTRACT

The research was linked to Sustainable Development Goal 16: Peace, Justice, and Strong Institutions, and aimed to determine how commission by omission affects eventual intent in criminal charges related to traffic accidents. It was conducted using a qualitative, basic-level approach with a phenomenological design and a descriptive-prospective scope. The sample consisted of ten specialists in criminal law, selected on the basis of convenience; the study employed interviews and documentary analysis, using an interview guide and a review of legal doctrine, regulations, and case law. The results showed that subsequent conduct by omission can constitute relevant evidence of conditional intent when there is knowledge of the risk, a legal duty, and a real possibility of acting; furthermore, the position of guarantor proved fundamental in attributing liability for omission. It was concluded that eventual intent differs from conscious negligence because, in the former, the agent accepts the possibility of a harmful result, whereas in the latter, the agent relies on being able to avoid it. Therefore, subsequent omission must be assessed in conjunction with the specific circumstances of the incident and not as sufficient evidence on its own.

Keyword: Criminal law; criminal liability; traffic accident; omission; intent.

Artículo recibido 10 agosto 2026

Aceptado para publicación: 21 septiembre 2026



I. INTRODUCCIÓN

En la presente investigación se abordó la problemática en relación a la imputación penal en los accidentes de tránsito, centrando el análisis en la comisión por omisión y su incidencia en el dolo eventual. Este tema es muy importante dado que actualmente se han incrementado los accidentes de tránsito en nuestro país, como menciona Carrasco (2025), en el diario virtual Infobae, solo durante el año 2025 se registraron 1,668 fallecimientos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, dichas cifras reflejan la necesidad de analizar con mayor profundidad los criterios de imputación penal aplicables a los accidentes de tránsito, cuando, además de la conducta que genera el riesgo, se produce una omisión posterior, como la falta de auxilio a la víctima, la cual es abandonada en la escena (Oré, 2026).

En ese sentido, con la presente investigación se contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 16 promovido por la Organización de las Naciones Unidas, el cual está relacionado con la paz, justicia e instituciones sólidas.

La investigación también buscó determinar la realidad problemática, en el ámbito internacional, es decir, evidencia que la imputación penal en los delitos derivados de accidentes de tránsito ha generado debate, especialmente sobre la imputación penal. Autores como Wessels (2019) y Myranika (2022) cuestionaron los criterios utilizados para fijar responsabilidad penal en aquellos casos donde el agente revela una posible aceptación del riesgo o una actitud indiferente del resultado lesivo.

Como menciona Pérez (2017) la imputación penal en accidentes de tránsito es tratada tradicionalmente como conducta culposa; sin embargo, en determinados casos, la conducta del agente podría también ser analizada desde la perspectiva del dolo eventual, sobre todo cuando se evidencia una actitud de indiferencia frente al resultado producido tal como menciona Mendoza (2025), es decir el abandono de la víctima.

Asimismo, en la presente investigación se identificó la falta de criterios uniformes en la doctrina respecto a si la omisión posterior al hecho puede influir en la imputación del resultado o si debe considerarse como un comportamiento independiente. Esto debido a que como indica Abdulqayum (2026) y Ruslaninur (2025) la falta de consenso ha generado interpretaciones distintas por nuestros operadores de justicia, lo que evidencia la necesidad de analizar con mayor detalle los alcances de la investigación



Asimismo, resultó pertinente desarrollar una interpretación que permita esclarecer los alcances la investigación, por ello se formuló la siguiente pregunta: ¿De qué manera la comisión por omisión incide en el dolo eventual en la imputación penal en los accidentes de tránsito?

Asimismo, las interrogantes específicas estuvieron orientadas a determinar: ¿Cómo se presenta la comisión por omisión en los accidentes de tránsito?, ¿De qué manera la posición de garante influye en la imputación penal por comisión por omisión en los accidentes de tránsito? Y ¿De qué manera el dolo eventual se diferencia de la culpa consciente en la imputación penal en los accidentes de tránsito?

La presente investigación se justificó en la necesidad de abordar un problema importante que ha surgido en el ámbito del derecho penal sobre los accidentes de tránsito. Su importancia radicó en que este tipo de situaciones no solo generan consecuencias graves para las víctimas y sus familias, sino que también evidencian dificultades en la aplicación del tipo penal (Waidatt, 2019), especialmente en lo relacionado con la comisión por omisión y su posible incidencia en el dolo eventual.

Desde una perspectiva social y jurídica, el estudio contribuye a promover una interpretación más clara y coherente de la ley en materia penal, evitando fallos contradictorios al respecto.

Asimismo, la investigación encontró su sustento normativo en el artículo 111 del Código Penal peruano, referido al delito de homicidio culposo, así como en el artículo 126, relacionado con la omisión de socorro y exposición a peligro, y en el artículo 408, referido a la fuga del lugar de accidente de tránsito, disposiciones que regulan conductas vinculadas a los accidentes de tránsito y la responsabilidad penal derivada de estos hechos. Del mismo modo, se sustenta en el artículo 2 inciso 1 de la Constitución Política del Perú, el cual reconoce el derecho fundamental a la vida, a la integridad moral, psíquica y física, y al libre desarrollo y bienestar de la persona, bienes jurídicos que resultan afectados en los accidentes de tránsito y cuya protección constituye uno de los fines esenciales del derecho penal.

En el plano teórico, la investigación profundiza en la discusión existente actual, caracterizada por la falta de criterios uniformes respecto a la relevancia de la conducta omisiva posterior en la imputación del resultado. Desde una perspectiva práctica, la investigación ofrece herramientas útiles para los operadores de justicia, al proponer criterios que faciliten la adecuada calificación legal de los hechos en los accidentes de tránsito.



En ese sentido, resultó necesario revisar antecedentes relacionados con la investigación, siendo que, en antecedentes internacionales, se encontraron estudios como los realizados por Mendoza y Gende (2022), cuyo objetivo fue determinar si es posible reducir los accidentes de tránsito en Ecuador. La metodología fue de tipo documental, analizando la legislación de Ecuador, Chile, Colombia y Cuba, así como doctrina y jurisprudencia sobre el dolo eventual.

Asimismo, la investigación elaborada por Waidatt (2019), cuyo objetivo fue determinar si en los homicidios ocurridos en accidentes de tránsito corresponde aplicar dolo eventual o un tipo penal culposo. La metodología fue documental, analizando casos reales de la justicia argentina. La autora concluyó que, en la mayoría de casos, la conducta del agente responde a imprudencia o negligencia, por lo que debe aplicarse el tipo culposo, ya que el conductor nunca tuvo intención de matar, aunque haya previsto el riesgo. Su aporte a esta investigación consistió en desarrollar criterios relacionados con el objeto de estudio.

También la investigación desarrollada por Sanagua (2016), que tuvo como objetivo Analizar la diferencia entre el homicidio culposo por conducción imprudente y el homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito. La metodología fue documental y jurisprudencial, revisando casos relevantes del derecho argentino y comparando las posturas de la doctrina. Como conclusión, el autor señaló que la línea que separa ambas figuras es muy delgada, y que la solución pasa por analizar si el conductor actuó con indiferencia ante el riesgo o si confió en poder evitar el resultado.

Asimismo, el estudio realizado por Méndez (2015), cuyo objetivo fue analizar las teorías sobre el dolo eventual y determinar si los homicidios en accidentes de tránsito causados por conductores ebrios pueden ser encuadrados como delitos dolosos. La metodología combinó el análisis doctrinal con la revisión de expedientes del Tribunal entre 2007 y 2015. La conclusión fue que, en ese período, ningún caso fue procesado bajo la figura del dolo, habiendo sido todos encuadrados dentro del delito culposo.

Del mismo modo, la investigación elaborada por Cocuy (2016), cuyo objetivo fue analizar cómo la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de Colombia trató el dolo eventual y la culpa en accidentes de tránsito. La metodología fue jurisprudencial y doctrinal.

En el ámbito nacional, la investigación realizada por Florián (2023), que tuvo como objetivo analizar de qué modo la autopuesta en riesgo en delitos culposos por accidente de tránsito contribuye a determinar la responsabilidad penal. La metodología fue cualitativa con diseño fenomenológico.

Asimismo, el estudio realizado por Mamani (2024), que tuvo como objetivo analizar la aplicación del dolo eventual en el delito de homicidio ocasionado en accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad. La investigación se fundamentó en la vacilación del elemento subjetivo del tipo penal, concretamente en la distinción del dolo eventual y la culpa consciente. La metodología fue de enfoque cualitativo con análisis doctrinal y jurisprudencial.

Se estudio también, la investigación realizada por Manya y Cusi (2020), cuyo objetivo fue analizar los acontecimientos en los accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de ebriedad y su relación con la pena del delito de homicidio culposo en el distrito de Tambopata durante el año 2019. La metodología fue de enfoque mixto, con diseño no experimental, empleando técnicas de recolección de datos como encuestas y análisis documental. Como conclusión, los autores resaltaron la gravedad de las conductas de conductores ebrios y su impacto directo en la vida e integridad de las personas, advirtiendo la insuficiencia de las sanciones penales para reducir este tipo de hechos.

Igualmente, el estudio desarrollado por Contreras (2024), que tuvo como objetivo demostrar cómo los vehículos con conducción automatizada han generado un vacío legal en el Código Penal y el Reglamento Nacional de Tránsito peruano. La metodología fue cualitativa de nivel descriptivo, empleando como instrumentos la recopilación documental, la legislación nacional y el derecho comparado. Como conclusión, el autor confirmó que existe un vacío legal en el Reglamento Nacional de Tránsito y el Código Penal frente a los vehículos con capacidad de conducción automatizada, advirtiendo que su adquisición y uso ya se está produciendo en el Perú. Su aporte a esta investigación radica en analizar la responsabilidad penal en accidentes de tránsito desde nuevas perspectivas jurídicas.

La presente investigación tuvo como objetivo determinar de qué manera la comisión por omisión incide en el dolo eventual en la imputación penal en los accidentes de tránsito. Asimismo, como objetivos específicos se buscó describir cómo se presenta la comisión por omisión en los accidentes de tránsito, analizar de qué manera la posición de garante influye en la imputación penal por comisión por omisión



en los accidentes de tránsito y explicar de qué manera el dolo eventual se diferencia de la culpa consciente en la imputación penal en los accidentes de tránsito.

La imputación penal en los accidentes de tránsito, permite determinar la responsabilidad del agente frente a la producción de un resultado lesivo como consecuencia de un accidente de tránsito, las mismas que son distintas según si el hecho se califica como culposo o doloso. Al respecto Cocuy (2016) fue claro al sostener que este proceso no se limita a identificar al conductor que ocasionó el hecho, sino que se exige verificar si su conducta tuvo incidencia real en el resultado producido, considerando tanto lo que hizo cuando estaba conduciendo como lo que hizo después. Durán (2023) y Contreras (2024) coincidieron en que históricamente estos hechos son calificados como delitos culposos, bajo la lógica de que nadie quiso causar el accidente; sin embargo, la valoración jurídica abrió un debate en torno a la posibilidad de imputarlos a título de dolo eventual, particularmente cuando la conducta del agente reveló un alto grado de riesgo y una posible aceptación del resultado lesivo.

Sobre la atribución de responsabilidad penal al conductor, Amoretti (2026) planteó que esta no depende únicamente de probar que hubo imprudencia, sino de analizar el conjunto de la conducta del agente, desde el momento en que generó el riesgo hasta su comportamiento posterior frente al resultado.

En cuanto a la valoración jurídica de la conducta en el tránsito, Iriarte (2021) señala que la imputación penal cumple un rol central al distinguir cuándo un hecho debió calificarse como culposo y cuándo ameritó una imputación más grave como dolosa. Y es ahí donde radica el problema real, esa línea no siempre es clara, y los jueces y fiscales la han trazado de manera distinta según el caso. Sobre los criterios para determinar el tipo penal, en el recurso de nulidad 1987-2021 de Lima se confirmó que para determinar el tipo penal aplicable no basta con verificar que ocurrió un daño, sino que es imprescindible analizar las circunstancias concretas que rodearon el hecho.

La comisión por omisión forma una de las instituciones más relevantes dentro del derecho penal, especialmente cuando se lo vincula a accidentes de tránsito. Su importancia radica en que la responsabilidad penal no solo puede derivarse de una acción, sino también de la inobservancia del deber de actuar frente a una situación de peligro. En ese sentido, Iriarte (2021) señaló que el derecho penal sanciona determinadas omisiones cuando la persona se encuentra obligada a intervenir para evitar la producción del daño.

Por su parte, Florián (2023) sostuvo que la omisión adquiere relevancia penal únicamente cuando la persona tiene la posibilidad real de actuar y, pese a ello, decide no hacerlo. Bajo esta perspectiva, la comisión por omisión permite analizar aquellos supuestos en los que la inacción del sujeto puede generar consecuencias equivalentes a las producidas mediante una conducta activa.

En relación a la posición de garante, esta constituye un elemento esencial para determinar cuándo una omisión puede generar responsabilidad penal. Al respecto, Cabezas (2021) señaló que esta figura permite comprender aquellos supuestos en los que la inacción del sujeto adquiere relevancia jurídica, especialmente cuando previamente ha creado una situación de riesgo. En estos casos, el conductor que origina el peligro asume un deber especial de protección respecto de las personas que podrían resultar afectadas por su conducta. Bajo esta perspectiva, la obligación de actuar no responde únicamente a criterios éticos o morales, sino a un deber jurídico cuyo incumplimiento puede generar consecuencias penales.

Dicho esto, el análisis del deber de auxilio a la víctima resultó igualmente importante. Ricci (2026) nos señala que, la comisión por omisión adquirió toda su fuerza en los accidentes de tránsito precisamente cuando el conductor, conociendo la gravedad de lo que había ocurrido, tomó la decisión de irse sin prestar ningún tipo de ayuda. No se trató de un olvido ni de un error: fue una decisión consciente de no actuar frente a quien lo necesitaba. Sobre la relevancia penal de la conducta omisiva posterior, Candia (2026) planteó que la comisión por omisión obligó a mirar el comportamiento del agente en su totalidad, no solo el instante del accidente sino todo lo que siguió. Oré (2026) reforzó esta idea al sostener que una imputación penal rigurosa en materia de tránsito no pudo construirse ignorando lo que el conductor hizo o dejó de hacer luego del accidente, porque esa conducta posterior pudo ser, en muchos casos, lo que determinó la diferencia.

El dolo eventual es, sin duda, una de las figuras más difíciles de probar en el derecho penal, y al mismo tiempo una de las más importantes cuando se trata de accidentes de tránsito graves. La dificultad no está en entenderla, sino en demostrarla en un caso concreto, porque implica meterse en la cabeza del conductor y reconstruir lo que pensó, lo que previó y, sobre todo, lo que decidió frente a ese riesgo. Rodríguez (2021) la definió como aquella forma de imputación subjetiva en la que no persiguió directamente el resultado lesivo, pero lo previó como posible y decidió prolongar su conducta aceptando

que ese resultado se produjera. No hubo intención de matar, pero tampoco hubo intención de evitarlo, y esa indiferencia es precisamente lo que la separa de la simple imprudencia y la acerca al dolo.

Respecto a la indiferencia del agente frente al resultado, Cocuy Mora (2016) fue contundente al señalar que la conducción en estado de ebriedad constituyó uno de los supuestos más claros de dolo eventual, porque quien decide manejar alcoholizado ya sabe desde antes que está generando un peligro para otros y que puede no estar en condiciones de controlarlo.

Seguir manejando en ese estado no fue un descuido: fue una decisión. Sanagua (2016) profundizó en este punto al indicar que la indiferencia del agente frente al posible resultado fue el núcleo del dolo eventual, el elemento que permitió distinguirlo con claridad de la culpa consciente. Mientras en la culpa el conductor pensó que podría esquivar el daño, en el dolo eventual simplemente le dio igual si ocurría o no, y esa actitud fue la que justificó una imputación más grave y una pena más severa.

Sobre la distinción entre dolo eventual y culpa consciente, Méndez (2015) desarrolló criterios que resultaron fundamentales para los operadores de justicia al momento de calificar estos hechos, señalando que la línea divisoria entre ambas figuras estuvo en la actitud volitiva del agente, quien confió en evitar el resultado actuó con culpa; quien lo aceptó con indiferencia actuó con dolo eventual. Y como destacaron Florián (2023) y Mamani (2024), la falta de criterios uniformes para aplicar esta distinción generó decisiones contradictorias que evidenciaron la necesidad de un análisis más riguroso y coherente del elemento subjetivo.

En el ámbito del derecho comparado, el Tribunal Supremo de España desarrolló criterios importantes sobre la conducta omisiva posterior al accidente. La Sentencia del Tribunal Supremo de España, STS 751/2022, precisó que el delito de fuga resulta subsidiario al delito de omisión de socorro, dado que este último requiere la existencia de una persona desamparada en peligro grave y manifiesto. En ese sentido, el Tribunal sostuvo que cuando la víctima fallece de manera inmediata o ya viene siendo auxiliada por terceros, la conducta de socorro resulta objetivamente imposible, por lo que no se configura el delito de omisión de socorro sino el de abandono o fuga del lugar del accidente.

Asimismo, tenemos en el ámbito jurisprudencial peruano, la Casación N° 1563-2019/La Libertad, cual constituyó uno de los pronunciamientos más relevantes sobre la posición de garante. En dicha resolución, la Corte Suprema analizó la responsabilidad penal del gerente de una empresa de transportes

por un accidente ocasionado por el cansancio del conductor, precisando que el deber del garante no desaparece por la delegación de funciones, pues este mantiene la obligación de vigilar que sus subordinados cumplan adecuadamente con las tareas asignadas. Este criterio resultó relevante para comprender cómo la posición de garante incidió directamente en la imputación penal en accidentes de tránsito.

Tenemos también, el Recurso de Nulidad N° 1987-2021/Lima, en donde se abordó un supuesto de homicidio culposo en el que se condenó a un chofer mujer por atropellar a un menor por la calzada, intimando que la imposición de una condena penal exige un nivel de certeza respecto del delito. En los accidentes de tránsito, la imputación penal no solo comprende la acción que ocasiona el accidente, sino también las circunstancias posteriores vinculadas al comportamiento del conductor. Del mismo modo, el Expediente N° 01456-2026-6-1814-JR-PE-31, relacionado con el denominado caso Adrián Villar, evidenció que los tribunales peruanos valoraron la conducta posterior del conductor como un elemento determinante para la imputación de los delitos de homicidio culposo, omisión de socorro y fuga del lugar del accidente, dejando en claro que el accidente en sí no fue el único hecho a juzgar, sino también lo que el conductor hizo después de producido el resultado lesivo.

Finalmente, como supuesto de investigación se consideró que la comisión por omisión incide significativamente en la imputación penal de los accidentes de tránsito, toda vez que cuando el agente, encontrándose en posición de garante y con pleno conocimiento del riesgo generado, omite prestar auxilio a la víctima pese a tener la posibilidad real de hacerlo, dicha conducta omisiva posterior al accidente adquiere relevancia jurídico penal y puede configurar el dolo eventual, determinando así una responsabilidad penal más gravosa.

II. METODOLOGÍA

La presente se realizará bajo un enfoque cualitativo, que permitirá analizar e interpretar los criterios jurídicos relacionados con la comisión por omisión y el dolo eventual en la imputación penal de los accidentes de tránsito.

Asimismo, el estudio tendrá un tipo de investigación básica, puesto que se orientará al desarrollo y comprensión doctrinaria y jurídica de las materias de análisis, buscando ampliar el conocimiento respecto de las mismas.



Del mismo modo, se empleará un diseño fenomenológico, debido a que permitirá comprender, estudiar e interpretar los conocimientos, prácticas y en derecho penal respecto a los elementos de la investigación. A través de este diseño se buscará conocer cómo los participantes comprenden y valoran ello dentro de la imputación penal, permitiendo obtener una visión más profunda del fenómeno objeto de estudio.

La investigación será descriptiva prospectiva, debido a que permitirá describir y estudiar la problemática de la investigación. Asimismo, se buscará identificar los criterios doctrinarios, jurisprudenciales y las apreciaciones de los especialistas respecto a la responsabilidad penal derivada de estas conductas, permitiendo comprender cómo se viene interpretando la posición de garante, la comisión por omisión y el dolo eventual en el ámbito del derecho penal. Del mismo modo, el carácter prospectivo de la investigación permitirá formular recomendaciones orientadas a contribuir con una interpretación más clara y coherente de estas instituciones jurídicas.

En relación con las categorías de estudio, la presente considerará como primera categoría la imputación penal en los accidentes de tránsito, cuyas subcategorías comprenden la atribución de responsabilidad penal al conductor, la valoración jurídica de la conducta en el tránsito y los criterios para determinar el tipo penal aplicable. Como segunda categoría se desarrollará la comisión por omisión, integrada por las subcategorías posición de garante del conductor, deber de auxilio a la víctima y relevancia penal de la conducta omisiva posterior. Finalmente, se abordará como tercera categoría el dolo eventual, cuyas subcategorías corresponden a la previsión y aceptación del resultado lesivo, la indiferencia del agente frente al resultado y la distinción entre dolo eventual y culpa consciente.

Estas categorías y sub categorías facilitarán el análisis de los criterios doctrinarios y jurisprudenciales aplicables a la imputación penal, permitiendo comprender la relevancia de la conducta posterior del conductor.

Respecto al escenario de estudio, la investigación se desarrollará en el ámbito jurídico penal, considerando el análisis doctrinario, normativo y jurisprudencial relacionado con los accidentes de tránsito y la imputación penal. Asimismo, se contará con la participación de especialistas en derecho penal, entre ellos abogados penalistas y operadores de justicia con conocimiento en la materia. Los participantes serán seleccionados mediante un criterio de conveniencia, tomando en consideración su



experiencia y conocimiento especializado respecto al objeto de estudio. En ese sentido, la investigación contará con diez participantes, quienes contribuirán con información relevante para el desarrollo del análisis jurídico. En cuanto a las técnicas de recolección de datos, se empleará la entrevista y el análisis documental. La entrevista permitirá obtener información especializada mediante la aplicación de una guía de entrevista dirigida a especialistas en derecho penal, con la finalidad de conocer sus apreciaciones en lo que respecta a la investigación.

Por otro lado, el análisis documental permitirá examinar doctrina, normativa, jurisprudencia y demás documentos relacionados con la problemática investigada, con la finalidad de obtener información relevante para el desarrollo del estudio. Asimismo, como instrumentos de recolección de datos se utilizarán la guía de entrevista, las cuales permitirán organizar y recopilar la información necesaria conforme a las categorías y subcategorías de investigación. Dichos instrumentos serán sometidos a una validación mediante juicio de expertos, contando con la colaboración de tres especialistas, que evaluarán la pertinencia, coherencia y claridad de los instrumentos elaborados para garantizar su adecuada aplicación. En el análisis de datos, se empleará el método analítico, mediante el cual se descompondrán las categorías de estudio, permitiendo explorar de manera independiente cada uno de los objetivos de la investigación para, posteriormente, integrar los hallazgos en una comprensión más amplia. Del mismo modo, se aplicará el método hermenéutico, a través del cual se interpretarán las disposiciones del Código Penal peruano, la doctrina y la jurisprudencia nacional y comparada vinculada a la investigación. Finalmente, se empleará el método de derecho comparado, mediante el cual se analizarán otros ordenamientos jurídicos lo cual permitirá enriquecer el análisis jurídico de la investigación.

En relación con los aspectos éticos, se desarrollará respetando los principios de integridad científica y las disposiciones establecidas en la Guía de Elaboración de trabajos conducentes a grados y títulos de la Universidad César Vallejo, del 2026, así como las normas de citación y referencia APA, séptima edición. Asimismo, se garantizará que el desarrollo del estudio se realice bajo criterios de responsabilidad y transparencia, siempre cumpliendo con los siguientes principios: Respeto de la propiedad intelectual: Se garantizará el reconocimiento de la autoría de las fuentes consultadas mediante el uso de citas y referencias en estilo APA, evitando cualquier forma de plagio. Transparencia: La investigación será desarrollada de manera clara y objetiva, describiendo los procedimientos metodológicos empleados y



permitiendo que la información obtenida pueda ser verificada y comprendida por la comunidad académica. Libertad: La investigación se realizará con independencia académica, sin influencia de intereses políticos, económicos o de cualquier otra índole que puedan afectar la objetividad, imparcialidad y veracidad de la investigación.

III. RESULTADOS

Al aplicar la guía de entrevista semiestructurada a los participantes, los resultados obtenidos se organizaron en función de los objetivos planteados en la presente investigación, integrando las respuestas relacionadas con el objetivo general y los tres objetivos específicos sobre la incidencia de la comisión por omisión en el dolo eventual en la imputación penal de los accidentes de tránsito en Lima durante el periodo 2025-2026.

Respecto al objetivo general, los resultados evidenciaron que la comisión por omisión puede incidir en la valoración del dolo eventual en accidentes de tránsito, siempre que el conductor conozca el riesgo generado, tenga el deber jurídico y la posibilidad real de actuar y, pese a ello, omita evitar o disminuir el resultado lesivo. Los participantes coincidieron en que la conducta posterior, como la fuga o la falta de auxilio, constituye un indicio relevante, pero no suficiente por sí solo para acreditar dolo eventual, pues debe analizarse conjuntamente con las circunstancias del caso y la aceptación del riesgo concreto. Este criterio fue concordante con la Casación 1563-2019/La Libertad, en la que la Corte Suprema estableció que el conocimiento general del riesgo no basta para configurar dolo eventual, sino que resulta necesario acreditar el conocimiento del peligro concreto y la aceptación de su posible resultado.

Respecto al primer objetivo específico, los resultados evidenciaron que la comisión por omisión se presenta cuando el conductor, después de generar una situación de riesgo, incumple el deber jurídico de evitar o reducir un resultado más grave. Los participantes identificaron como conductas de mayor relevancia penal el abandono de la víctima, la falta de auxilio y la fuga del lugar del accidente, destacándose el deber de asistencia previsto en el artículo 126 del Código Penal. Estos hallazgos guardaron relación con el Expediente 01456-2026-6-1814-JR-PE-31, en el que la omisión de socorro y la fuga posterior al accidente formaron parte de la imputación penal, reforzando la relevancia jurídica de la conducta omisiva cuando el agente tenía la posibilidad real de actuar.

Con relación al segundo objetivo específico, los resultados evidenciaron que la posición de garante constituye un elemento esencial para atribuir responsabilidad penal por comisión por omisión, cuando el conductor creó o incrementó previamente una situación de riesgo y tenía el deber jurídico de neutralizarla o reducir sus consecuencias. Los participantes coincidieron en que esta posición permite equiparar jurídicamente la inacción con la causación activa del resultado, conforme al artículo 13 del Código Penal; sin embargo, precisaron que debe determinarse según las circunstancias concretas y no presumirse automáticamente. Este hallazgo guardó correspondencia con la Casación 1563-2019/La Libertad, que vinculó la posición de garante con el control efectivo y el deber de vigilancia sobre la fuente de peligro.

Finalmente, respecto al tercer objetivo específico, los resultados evidenciaron que la diferencia entre dolo eventual y culpa consciente radica principalmente en la actitud del agente frente al resultado previsto: en el dolo eventual, el conductor conoce el riesgo concreto y acepta la posibilidad del resultado lesivo; mientras que, en la culpa consciente, reconoce el peligro, pero confía en poder evitarlo. Los participantes señalaron que esta distinción exige valorar integralmente el grado de riesgo generado, el conocimiento del peligro y las circunstancias concretas del hecho. Este hallazgo coincidió con la Casación 1563-2019/La Libertad, que estableció que el conocimiento general del riesgo no resulta suficiente para configurar dolo eventual, sino que debe acreditarse el conocimiento del peligro concreto y la aceptación del resultado, criterio concordante con el Recurso de Nulidad 1987-2021/Lima Este, que destacó la necesidad de una valoración integral de las circunstancias del caso.

IV DISCUSIÓN

La discusión de los resultados se desarrolló siguiendo el orden de los objetivos de investigación, contrastando los hallazgos obtenidos mediante las entrevistas con los planteamientos doctrinales y antecedentes considerados en el estudio, a fin de identificar convergencias y divergencias. Respecto al objetivo general, los resultados guardaron correspondencia con Rodríguez (2021), quien sostuvo que en el dolo eventual el agente no busca directamente el resultado lesivo, pero lo representa como posible y continúa con su conducta aceptando su eventual producción. Los cuatro operadores jurídicos coincidieron en que la conducta omisiva posterior al accidente constituye un elemento relevante para valorar el dolo eventual, en concordancia con Mendoza-Granizo y Gende-Ruperti (2022). Sin embargo,



se identificó una diferencia respecto de su valoración probatoria: Rojas Cotrina y Moreno Arizola la consideraron un elemento adicional que no resulta determinante por sí mismo, mientras que Mechato Bruno y Alvarez Cabrera le atribuyeron mayor fuerza indiciaria para evidenciar la actitud del agente frente al resultado. Esta diferencia reflejó la dificultad práctica advertida por Mamani (2024) para delimitar el elemento subjetivo en los accidentes de tránsito.

En relación con el primer objetivo específico, los hallazgos evidenciaron que la comisión por omisión se presenta cuando el conductor, después de generar una situación de riesgo, incumple el deber jurídico de actuar para evitar o disminuir un resultado más grave. Este resultado coincidió con Florián (2023), quien señaló que la omisión adquiere relevancia penal cuando el sujeto posee una posibilidad real de intervenir y, pese a ello, decide no hacerlo. Asimismo, existió concordancia con Candia (2026) y Oré (2026), quienes sostuvieron que la imputación penal requiere valorar integralmente la conducta del conductor, considerando tanto el momento del accidente como su actuación posterior. En ese sentido, los entrevistados mostraron una posición ampliamente coincidente sobre la relevancia jurídico-penal de la omisión posterior dentro de las circunstancias concretas del hecho.

Respecto al segundo objetivo específico, los resultados permitieron advertir que la posición de garante constituye un elemento relevante para determinar cuándo la inacción puede adquirir significado jurídico-penal frente al resultado producido. Este hallazgo se relacionó con Cabezas (2021), quien vinculó esta figura con la creación previa de una situación de riesgo. No obstante, surgió una diferencia entre los participantes: Rojas Cotrina y Moreno Arizola sostuvieron que la posición de garante no debía presumirse por la sola condición de conductor, sino establecerse según las circunstancias concretas del caso; mientras que Mechato Bruno y Alvarez Cabrera otorgaron especial relevancia a la generación previa del riesgo. Esta discusión guardó relación con Gaibor Yáñez y Bonilla Jurado (2020), quienes identificaron dificultades para establecer criterios precisos de responsabilidad en supuestos de conducción riesgosa.

Finalmente, respecto al tercer objetivo específico, los entrevistados coincidieron en que la diferencia entre dolo eventual y culpa consciente se encuentra principalmente en la actitud asumida por el agente frente al resultado previamente representado. Este resultado coincidió con Waidatt (2019), al considerar relevante no solamente aquello que el conductor pudo prever, sino su comportamiento frente a dicha

previsión. Asimismo, los criterios relacionados con el nivel de riesgo generado, el conocimiento del peligro y las circunstancias concurrentes al accidente guardaron correspondencia con Mendoza-Granizo y Gende-Ruperti (2022). En conjunto, los resultados evidenciaron una amplia convergencia entre los operadores jurídicos y el marco teórico desarrollado. Las principales divergencias se concentraron en el valor probatorio de la conducta omisiva posterior y en los criterios necesarios para determinar la posición de garante, aspectos que evidenciaron la necesidad de efectuar una valoración integral de las circunstancias particulares de cada accidente de tránsito.

V. CONCLUSIONES

Respecto al objetivo general, se concluyó que la comisión por omisión incide en la configuración del dolo eventual en los accidentes de tránsito en Lima cuando el conductor, habiendo previsto el riesgo concreto derivado de su conducta, decidió no actuar pese a contar con la posibilidad real de hacerlo, lo que constituye una manifestación de indiferencia frente al resultado lesivo.

En cuanto al primer objetivo específico, se concluyó que la comisión por omisión en los accidentes de tránsito se manifestó cuando el conductor, tras generar una situación de riesgo, incumplió el deber jurídico de evitar o reducir un resultado más grave, expresándose principalmente en el abandono de la víctima, la omisión de prestar auxilio y la fuga del lugar del accidente, conductas que el ordenamiento penal peruano sanciona de manera autónoma en los artículos 126 y 408 del Código Penal, y que se evidenciaron con claridad en los hechos del Expediente 01456-2026-6-1814-JR-PE-31.

Sobre el segundo objetivo específico, se concluyó que la posición de garante influye de manera determinante en la imputación penal por comisión por omisión, en tanto constituye el fundamento jurídico que permite equiparar la inacción del conductor con una conducta activa causante del resultado. No obstante, se concluyó también que dicha posición no debe presumirse automáticamente por la sola condición de conductor, sino que debe determinarse en cada caso concreto a partir del control efectivo que este ejerció sobre la fuente de peligro generada, tal como lo precisó la Corte Suprema en la Casación 1563-2019/La Libertad.

Finalmente, respecto al tercer objetivo específico, se concluyó que el dolo eventual se diferencia de la culpa consciente por la actitud del conductor frente al resultado representado como probable, mientras que en el dolo eventual el agente acepta la posibilidad de que dicho resultado se produzca, en la culpa

consciente confía en que no llegará a ocurrir. Se concluyó, además, que la sola constatación de un riesgo generado no basta para afirmar la existencia de dolo eventual, siendo necesario acreditar el conocimiento de la situación concreta de peligro y la aceptación del resultado, criterio que la Corte Suprema aplicó al recalificar de dolosos a culposos los hechos analizados en la Casación 1563-2019/La Libertad.

REFERENCIAS

- Aguilera Almeida, J., & Alcívar Junco, G. (2025). *Scielo*. Obtenido de Consideraciones legales y constitucionales sobre accidentes de tránsito en Ecuador: Un estudio de revisión: https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2665-01692024000400343
- Amoretti Navarro, M. (2026). *Breves reflexiones sobre el caso Villar: ¿Por qué la dogmática importa?* Obtenido de <https://polemos.pe/breves-reflexiones-sobre-el-caso-villar-por-que-la-dogmatica-importa/#post-22051-footnote-1>
- Cabezas Cabezas, C. (2021). *Scielo*. Obtenido de Driving Offences under Alcohol Influence or Mood Altering Substances as Crimes of Endangerment: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-68512010000100007&lng=en&nrm=iso
- Carro-Pérez, E., Hernández-Gómez, A., Mendoza-De Los Santos, O., & Herrera-Barajas, B. (2025). *Scielo*. Obtenido de Risk Behaviors and Knowledge of Automobile Components Associated with Traffic Accidents in Workers and University Students in Southern Tamaulipas: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-785820250001000093&lang=en
- Contreras Gutiérrez, J. (2024). *La responsabilidad penal derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos con capacidad de conducción autónoma (Tesis de título profesional)*. Lima: Universidad Tecnológica del Perú.
- Corilloclla Lavado, E. (2025). *Homicidio culposo por autopuesta en peligro en accidentes de tránsito y su responsabilidad penal. Distrito de Huancavelica - 2024 (Tesis de maestría)*. Huancavelica: Universidad Nacional de Huancavelica.
- Costas Gascón, A. (2015). *Imputación objetiva en los accidentes de tráfico. Una perspectiva práctica*. Obtenido de <https://burjcdigital.urjc.es/items/5ba329c8-6da1-45a8-b1cb-6e04af7563c3>



- Durán Huaringa, R. (14 de Junio de 2023). *Homicidio imprudente en el tránsito vial: jurisprudencia contradictoria a partir de dogmática aplicada incorrectamente*. Obtenido de <https://revistas.pj.gob.pe/revista/index.php/ropj/article/download/738/1036?inline=1>
- Escobar Veas, J. (2021). *Scielo*. Obtenido de Sujeto activo del delito de omisión de auxilio en accidentes de tránsito: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-33992018000201003&script=sci_arttext_plus&tlng=es
- Espin Nieto, G., & Medina Medina, V. (2024). *Revista de Investigación Código Científico*. Obtenido de Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo: <https://revistacodigocientifico.itslosandes.net/index.php/1/article/view/608>
- Florián Murillo, G., Morales Salazar, P., Recalde Gracey, A., & Ulloa Escobedo, C. (2023). *Scielo*. Obtenido de La autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito y la responsabilidad penal: <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/download/6902/10496?inline=1>
- Florián Murillo, J. (2023). *Autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito en la determinación de la responsabilidad penal, Perú 2023 (Tesis de doctorado)*. Lima: Universidad César Vallejo.
- Hernández Yepes, O., & Gómez Aguirre, D. (2023). *Scielo*. Obtenido de The principle of opportunity in culpable homicide and injuries in traffic accidents.: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1692-85712013000200006&script=sci_abstract
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: McGraw-Hill Interamericana.
- Iriarte, P. (30 de agosto de 2021). *¿El Código Penal peruano adscribe el dolo eventual?* Obtenido de <https://enfocodederecho.com/el-codigo-penal-peruano-adscribe-el-dolo-eventual/>
- Izarra Bravo, C. (2025). *Alicia Concytec*. Obtenido de La imputación objetiva como piedra angular para atribuir responsabilidad penal en accidentes de tránsito: https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UCVV_12409f4c58e74611b431387ef6099820



- Javier Andrada, M., & Leticia Bertone, C. (2023). *Scielo*. Obtenido de Análisis de las defunciones por accidentes de tránsito en los registros oficiales de La Rioja - Argentina.: https://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1812-95282017000200006
- Kartolovich Sernaque, J. (2026). *Portal Jurídico*. Obtenido de ¿La autopuesta en peligro de la víctima elimina el deber de auxilio? Análisis del homicidio por omisión impropia en accidentes de tránsito: <https://polemos.pe/la-autopuesta-en-peligro-de-la-victima-elimina-el-deber-de-auxilio-analisis-del-homicidio-por-omision-impropia-en-accidentes-de-transito/>
- Kehinde Yunus, A. (2026). *SSRN*. Obtenido de An Analysis of Criminal Negligence in Road Traffic Accidents in Nigeria : https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=6233678
- Li-García, J. (2024). *Scielo*. Obtenido de Principle of proportionality and legislative amendment to intentional homicide in traffic accident crimes: https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2542-33712024000100114
- LP - Pasión por el Derecho. (2026). *Evaluaron apelación de prisión preventiva contra Adrián Villar*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/vivo-cesar-nakazaki-defiende-a-adrian-villar-en-audiencia-de-prision-preventiva/>
- Mayer Lux, L., & Vera Vega, J. (2023). *Scielo*. Obtenido de Sistemática y técnica legislativa en materia penal: un estudio a partir de los delitos nucleares de la Ley de Tránsito chilena: <http://www.scielo.org.pe/pdf/derecho/n88/0251-3420-derecho-88-155.pdf>
- Méndez Zotelo, E. E. (2015). *Los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, ¿Pueden eventualmente caer bajo el ámbito de los delitos dolosos?* Obtenido de Universidad Autónoma de Encarnación: <https://www.unae.edu.py/ojs/index.php/invjuridica/issue/view/1>
- Mora Chacón, K., Rosas López, C., & Ulchur Ruíz, M. (2026). *Scielo*. Obtenido de Analysis of Road Accidents in Colombia: Departmental Patterns and Trends from Vehicle Records: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-750X2025000300003&lang=en



- Moreno Arévalo, M., & Arandia Zambrano, J. C. (2021). *Scielo*. Obtenido de Preparation of university law students on the application of the principle of innocence in traffic offenses with injuries: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202021000400080
- Myranika, A. (2022). *International Journal Social Sciences*. Obtenido de Law enforcement of criminal acts of traffic violations: <https://sciencescholar.us/journal/index.php/ijssh/article/view/3829>
- Pérez Sasso, C. A. (2017). *El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino*. Argentina: Universidad de Buenos Aires.
- Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas*. (2025). Obtenido de La aplicación de la imputación objetiva para el juzgamiento del delito de lesiones causadas por accidente de tránsito: <https://revistalex.org/index.php/revistalex/article/view/379>
- Rodríguez González, L. (2021). *La comisión por omisión y el dolo eventual*. Icava: Valladolid.
- Sanagua, S. (2016). *Homicidio culposo por manejo inexperto, imprudente, negligente o antirreglamentario de un vehículo automotor y el homicidio simple por dolo eventual*. Obtenido de Universidad Empresarial Siglo Veintiuno: <https://repositorio.21.edu.ar/handle/ues21/13650>
- ScienceDirect*. (2021). Obtenido de The impact of traffic violations on the estimated cost of traffic accidents with victims: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457509002991>
- Tapia Páez, E., Ortega Pérez, M., & Sánchez Rovalino, R. (2024). *Scielo*. Obtenido de Guilty Traffic Crimes When the Victim is the Spouse, Partner or Partner of the Offender: https://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?pid=S2528-78342024000200097&script=sci_arttext
- Van Dijk, A. (2025). Obtenido de Criminal Liability for Serious Traffic Offences: Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic: <https://research.rug.nl/en/publications/criminal-liability-for-serious-traffic-offences-essays-on-causing/>



- Van Weezel, A. (2020). *Scielo*. Obtenido de Injerencia y solidaridad en el delito de omisión de auxilio en caso de accidente: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-34372018000300771&script=sci_arttext&tlng=pt
- Waidatt, M. D. (2019). *El homicidio en los accidentes de tránsito. ¿Culpa o dolo? (Trabajo final de grado)*. Córdoba: Universidad Siglo 21.
- Zaffaroni, E. (2007). *Manual de Derecho Penal - Parte General (Tomo I)*. Lima: Ediciones Jurídicas.

