



DOI: <https://doi.org/10.23857/dc.v11i4.4589>

Ciencias Sociales y Políticas
Artículo de Investigación

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

The eventual intent in negligent traffic offenses: a legal analysis

A intenção final em infrações de trânsito por negligência: uma análise jurídica

Andrés Damián Chávez-Domínguez ^I
e1314778000@live.ulead.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0004-8678-6960>

Luis Josue Cedeño-Pico ^{II}
e2350640476@live.ulead.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0007-8764-2047>

Jorge Isaac Calle-García ^{III}
jcallegarcia@yahoo.es
<https://orcid.org/0000-0001-6567-2762>

Correspondencia: e1314778000@live.ulead.edu.ec

***Recibido:** 26 de septiembre de 2025 ***Aceptado:** 30 de octubre de 2025 *** Publicado:** 18 de noviembre de 2025

- I. Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador.
- II. Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador.
- III. Doctor en Ciencias de la Educación, Doctor Científico en Ciencias Pedagógicas, PhD., Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Ecuador.

Resumen

En este estudio se examina la posible aplicación del concepto de dolo eventual a los delitos de tránsito que suelen tipificarse como negligentes en el sistema de justicia penal ecuatoriano. Mediante un enfoque dogmático y comparativo, se afirma que algunas actividades, como conducir a alta velocidad o en estado de ebriedad, pueden indicar que el delincuente acepta el riesgo, lo que respaldaría la categorización de dolo. Para que los tribunales puedan evaluar el aspecto volitivo en estas situaciones y ofrecer una respuesta penal más eficaz y proporcionada a conductas de alto riesgo, se propone una modificación normativa del Código Orgánico Integral Penal (COIP). La investigación compara la jurisprudencia comparada con otros países, donde se ha reconocido la finalidad eventual en situaciones de conducción temeraria, con criterios doctrinales que incluyen el consentimiento al resultado, el riesgo permitido y el esfuerzo preventivo. Concluye que es necesaria una reinterpretación normativa del sistema de justicia penal ecuatoriano para fortalecer los principios de proporcionalidad, prevención general y la protección de bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad física. Esta reinterpretación permitiría al juez evaluar el componente volitivo en las infracciones graves de tránsito.

Palabras Claves: Dolo eventual; dogmático; delitos; ebriedad; integridad física.

Abstract

This study examines the potential application of the concept of *dolus eventualis* (reckless intent) to traffic offenses typically classified as negligent in the Ecuadorian criminal justice system. Through a dogmatic and comparative approach, it argues that certain activities, such as driving at high speed or while intoxicated, may indicate that the offender accepts the risk, thus supporting the categorization of intent. To enable courts to assess the volitional aspect in these situations and offer a more effective and proportionate criminal response to high-risk conduct, a normative amendment to the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) is proposed. The research compares jurisprudence with other countries that have recognized *dolus eventualis* in situations of reckless driving, using doctrinal criteria that include consent to the outcome, permissible risk, and preventive effort. It concludes that a normative reinterpretation of the Ecuadorian criminal justice system is necessary to strengthen the principles of proportionality, general prevention, and the protection of fundamental legal rights such as life and physical integrity. This reinterpretation would allow the judge to evaluate the volitional component in serious traffic violations.

Keywords: Reckless intent; legal doctrine; crimes; intoxication; physical integrity.

Resumo

Este estudo examina a potencial aplicação do conceito de dolo eventual (intenção temerária) a infrações de trânsito tipicamente classificadas como negligentes no sistema penal equatoriano. Por meio de uma abordagem dogmática e comparativa, argumenta-se que certas atividades, como dirigir em alta velocidade ou sob efeito de álcool, podem indicar que o infrator aceita o risco, corroborando, assim, a categorização da intenção. Para permitir que os tribunais avaliem o aspecto volitivo nessas situações e ofereçam uma resposta penal mais eficaz e proporcional à conduta de alto risco, propõe-se uma alteração normativa ao Código Penal Orgânico Integral (COIP). A pesquisa compara a jurisprudência com a de outros países que reconheceram o dolo eventual em situações de direção temerária, utilizando critérios doutrinários que incluem consentimento ao resultado, risco permissível e esforço preventivo. Conclui-se que uma reinterpretação normativa do sistema penal equatoriano é necessária para fortalecer os princípios da proporcionalidade, da prevenção geral e da proteção de direitos fundamentais, como a vida e a integridade física. Essa reinterpretação permitiria ao juiz avaliar o componente volitivo em infrações de trânsito graves.

Palavras-chave: Intenção imprudente; doutrina jurídica; crimes; embriaguez; integridade física.

Introducción

En Ecuador, al igual que en otros países, los accidentes de tránsito constituyen un problema jurídico y social de gran magnitud. Estos incidentes no solo causan muertes, sino también lesiones graves, daños materiales y significativos gastos económicos. Según la Agencia Nacional de Tráfico, las cifras son alarmantes. En Ecuador, entre enero y noviembre de 2023 se produjeron 1562 accidentes de tráfico en todo el país causados por conductores irresponsables el cual es reflejado en el (Art 28 del Capítulo Primero tipicidad del COIP) donde habla de la infracción penal como “Alguien está en “posición de garante” cuando su deber legal o contractual es proteger a otra persona, pero, en su lugar, ha creado un riesgo que contribuye directamente al daño de la misma.”. Las cifras siguen acrecentándose cada día más a pesar de las iniciativas para abordar este problema, entre las que se incluyen la educación vial, la coacción de multas y sanciones penales, y campañas de sensibilización (Canestrari,2024).

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

En este contexto, la introducción del concepto de dolo eventual en la legislación ecuatoriana un elemento jurídico que ha cobrado mayor relevancia en el debate sobre la responsabilidad por conducción imprudente es el tema central de este estudio. Según la teoría jurídica del dolo eventual, incluso si alguien no tenía la intención de causar daño, corre el riesgo de cometer un delito grave. Otros países han utilizado esta idea para responsabilizar en mayor medida a los conductores ebrios por colisiones mortales (Bustinza, 2023).

Para abordar este asunto, la presente investigación explorará la aplicabilidad y las ventajas de añadir el dolo eventual al Código Penal Orgánico General. Al otorgar más responsabilidad a los conductores, esta idea proporciona más justicia a las víctimas y permite adaptarse mejor a las circunstancias particulares de cada caso. No obstante, la imputación subjetiva en los casos de conducción temeraria acoplaría perfectamente con esta idea. Para ello, se examinarán las ideas jurídicas pertinentes y se analizarán estudios de casos de todo el mundo en los que estas ideas se han aplicado con éxito. También se tendrán en cuenta las posibles barreras y dificultades para adoptar este punto de vista, junto con una evaluación de las ramificaciones éticas y jurídicas. Nuestro objetivo es utilizar este estudio para ayudar al público a debatir y tomar decisiones bien informadas sobre la culpabilidad de los conductores en Ecuador (Canestrari, 2024)

La forma en la cual se aborda este importante asunto podría modificarse drásticamente si se incorporara la imprudencia grave en la ley. Esto garantizaría que la ley cumpliera su función preventiva al exigir a los conductores que respeten siempre las normas de tráfico, lo que reduciría el número de víctimas mortales (en el Art.34 y 37 en la SECCIÓN TERCERA CULPABILIDAD del COIP) nos refiere sobre Una persona solo es responsable penalmente si es capaz de entender su acto y sabe que es ilegal. Es por ello que, la Embriaguez: tiene sus diversos aspectos sin responsabilidad si la intoxicación fue accidental y total con responsabilidad atenuada si fue accidental pero solo disminuyó la conciencia. Responsabilidad plena Si fue voluntaria y no afectó significativamente la conciencia y Responsabilidad agravada la cual es si fue premeditada para cometer el delito. A la luz de lo anterior, la recomendación metodológica es la siguiente: Se han utilizado varios métodos para recopilar los datos: deductivo, aplicando un análisis normativo específico del dolo eventual; histórico, analizando la evolución del dolo eventual a lo largo del tiempo; explicativo, abordando las causas de las deficiencias del sistema en la imputación de la conducción temeraria; y dogmático, combinando las evaluaciones doctrinales más pertinentes (Bustinza, 2023).

Marco Teórico

De acuerdo con el artículo 371 del Código Orgánico Penal Integral del Ecuador, todas las infracciones de tránsito se consideran actos u omisiones responsables en el ámbito de la seguridad vial y el transporte. La sección segunda, Delitos de tránsito culposos, recoge estos delitos penales. Los delitos y las faltas son los dos tipos de infracciones de tránsito. La seguridad vial, que es el conjunto de derechos legales protegidos por la Constitución, incluyendo la vida, la integridad y la propiedad, se ve perjudicada o puesta en peligro por estas acciones.

Una infracción se considera culpable si el infractor violó el deber objetivo de diligencia y el resultado fue perjudicial, aunque no tuviera intención maliciosa. La idea de que todo el mundo tiene la obligación de actuar con sensatez y responsabilidad para proteger a los demás se conoce como deber objetivo de diligencia. Se considera objetivo porque se basa en lo que habría hecho una persona razonable y prudente en una situación similar, y no solo en sus intenciones. Hay cuatro formas de incumplir el deber objetivo de diligencia: incapacidad, descuido, negligencia y desobediencia a la autoridad.

Aunque el conductor no tenga intención de causar daño o un accidente, las infracciones de tráfico son responsables debido a la falta de intención consciente en la actividad. Pero si el conductor por ejemplo está en estado de ebriedad cuando causó la colisión, la imputación subjetiva debe ser diferente, ya que, sabía que sus acciones podían causar daño (en la Sección Tercera Culpabilidad art 34, Art 37, Capítulo Tercero Participación Art 41 COIP) refiere que la Para que un sujeto tenga responsabilidad penal, una persona debe ser repugnante y comportarse a sabiendas de que sus acciones son inaceptables. Responsabilidad por consumo de alcohol o embriaguez. Una persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol, drogas, psicotrópicos o preparados que los contengan en el momento de la infracción será sancionada. Si la infracción es causada por un caso fortuito y el infractor estaba inconsciente al momento de cometer la conducta, no hay responsabilidad; si la infracción es causada por alguien que comete la infracción o la justifica, siempre constituye un factor agravante la Participación que tiene las personas que cometen el delito como infractores.

Si nos tomamos en serio la resolución del problema, debemos abandonar la mentalidad culpable. Lo mejor es incluir conceptos de la doctrina actual. Cuando alguien sabe que su conducta puede dañar a otras personas, pero aun así la lleva a cabo, está actuando con dolo eventual, lo que proporciona una imputación más precisa del comportamiento.

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

Aunque originalmente estaba incluida en el anterior Código Penal ecuatoriano, la idea de propósito que considera el COIP ahora es deficiente porque no clasifica sus múltiples grados. Para incorporar la intención futura, los legisladores ecuatorianos deben realizar los ajustes necesarios en sus tipos o grados. Es evidente que dar una forma de intención eventual no solo evita la impunidad de los delincuentes al procesarlos desde un mejor punto de vista, sino que también beneficia a los fiscales y jueces al mejorar el sistema legal y procesal.

Estado del Arte

En la sección consiguiente se considera el conjunto de conocimientos sobre el dolo eventual en las infracciones de tráfico. Este análisis exhaustivo muestra cómo la jurisprudencia y el derecho penal interactúan de diversas y complejas maneras. La norma de culpabilidad o intencionalidad que debe aplicarse a las infracciones de tráfico cometidas por conductores ebrios es el primer punto de controversia. El artículo 371 del Código Penal Orgánico General establece un régimen de responsabilidad para todas las infracciones de tránsito, por lo que esta controversia ecuatoriana no es una excepción. La mayoría de los académicos jurídicos contemporáneos sostienen que este régimen es incorrecto porque, a pesar de la falta de intención deliberada, el agente prevé la posibilidad de que su actividad pueda causar daños y, sin embargo, actúa.

Otro punto de controversia en el ámbito del dolo eventual es la distinción entre esta y la culpa consciente, ya que ambos puntos de vista parecen similares a primera vista. La negligencia deliberada se diferencia de la negligencia consciente en que el infractor rechaza el resultado porque cree que no se producirá o que no habría actuado de ese modo, aunque en ninguno de los dos casos busque conscientemente ese resultado. Sin embargo, en última instancia, el resultado se tolera o se acepta.

Por último, existen desacuerdos entre los intendentes de justicia, así como en el ámbito de la doctrina del derecho penal. Esto se debe a que la imprudencia se aplica en la práctica procesal y, como resultado, las diferentes jurisdicciones tienen enfoques jurídicos y jurisprudenciales distintos. Algunos tribunales han adoptado un enfoque riguroso a la hora de reconocer la imprudencia en estas situaciones, alegando que la decisión de conducir demuestra un desprecio por la vida de otras personas. Otros tribunales han seguido adoptando una postura más flexible, teniendo en cuenta las circunstancias particulares y las pruebas disponibles.

El dolo eventual

La razón para utilizar el término intención última. En primer lugar, analizaremos el concepto de intención y sus múltiples niveles. A continuación, se llevará a cabo un examen de los componentes

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

de la imprudencia, junto con un análisis de sus causas y las teorías que la distinguen de la negligencia deliberada. Además, se analizará el desarrollo de la imprudencia en la teoría penal. Esta investigación proporcionará una comprensión más profunda de la aplicación jurídica de la imprudencia y su importancia a la hora de determinar la responsabilidad dentro del sistema de justicia penal.

Dolo

La culpabilidad de una persona en los casos penales se determina en gran medida por el concepto de dolo, que es fundamental en el derecho penal. Originalmente derivado del derecho romano de Justiniano, se conocía como *dolus* o *dolus malus* *propositum*, que se traduce como «intención delictiva» o el deseo y la acción deliberados de cometer un delito. Dolo también se conocía como *dolus*, *voluntas*, *sciens*, *malita* en el derecho canónico, lo que significaba que era lo mismo que ser malicioso, astuto o deshonesto (Art. 26 COIP).

El dolo se define como el acto ilegal de saber y tener la intención de cometer o abstenerse de cometer un acto, incluso cuando somos conscientes de que hacerlo es contrario a la ley. Este es el nivel más grave de responsabilidad, sin embargo, el comportamiento fraudulento siempre es delictivo por ley y, como tal, repugnante para quien comete el acto ilegal. El comportamiento intencional no puede justificarse con exenciones de responsabilidad penal, como la legítima defensa, la necesidad o el cumplimiento de una obligación.

En Ecuador, la definición de intención se establece específicamente en el artículo 26 del Código Penal Integral. La definición de intención en el derecho penal es esencial para proporcionar claridad jurídica en relación con la intención delictiva. Esto no solo garantiza la protección de los derechos del acusado y la diferenciación de los grados de culpabilidad (Art. 34 COIP), sino que también contribuye a la determinación precisa de la responsabilidad penal. Además, promueve la coherencia en la aplicación de la ley al proporcionar un marco claro para la interpretación y evaluación de casos similares, lo cual es fundamental para un sistema judicial justo y equitativo.

El dolo tiene dos componentes principales: el componente intelectual se basa en el conocimiento del delito y la comprensión de sus elementos; el componente volitivo o emocional es el deseo de cometer el acto, normalmente ilegal, y las consecuencias resultantes, que son los componentes objetivos del delito; y el acto delictivo deseado. La intención puede dividirse en tres categorías o grados: la intención última, también conocida como tercer grado, la intención indirecta, a menudo conocida como segundo grado, y la intención directa, también conocida como primer grado.

Concepto de dolo eventual

Aunque no sea su intención, el dolo eventual sugiere que el individuo es consciente de que su conducta puede causar daño, pero aun así la lleva a cabo, aceptando el resultado sin tomar ninguna medida para impedirlo. Se considera un tipo de intención distinto debido a sus atributos únicos. Además, se distingue de los otros dos grados de propósito en que, en el caso de la intención eventual, el individuo considera que la conclusión es una posibilidad plausible, pero en el caso de la intención directa e indirecta, el agente considera que el fin regular e ilegal es inevitable. Según el renombrado magistrado argentino y distinguido profesor de derecho penal Eugenio Zaffaroni, la intención adquiere las características de una eventualidad cuando el sujeto considera intencionalmente que el resultado es algo probable y luego integra directamente esta probabilidad en su voluntad de actuar. Esta definición enfatiza la importancia de tener en cuenta la probabilidad del resultado en lugar de solo pensar en él.

Uno de los más grandes filósofos del derecho, Mario Garrido Montt, determina que el dolo eventual surge cuando una persona considera hacer algo incorrecto, incluso cuando no busca consecuencias legales. Los dos componentes fundamentales del caso clásico de intención directa la voluntad o intención deliberada del sujeto, o lo que espera lograr son reconocidos por la doctrina y las decisiones judiciales. El otro es el componente cognitivo o intelectual, es decir, el conocimiento o la comprensión de que esta acción es ilegal.

Origen del dolo eventual

El desarrollo de la jurisprudencia y el derecho penal a lo largo del tiempo es donde se originó la idea de la intención eventual. Apareció por primera vez en el ámbito del derecho penal como un derivado de la intención indirecta o de segundo grado. Sin embargo, a medida que fue ganando importancia con el tiempo, desarrolló características y componentes únicos, hasta convertirse en un tipo de intención distinto de la intención indirecta. Como resultado de ello, ahora se reconoce como una entidad separada. La intención lateral, como tipo particular de intención, se definió y perfeccionó en la jurisprudencia cuando surgieron casos en los que los jueces tenían que decidir si una persona tenía la intención de cometer un delito, aunque no tuviera el deseo directo de hacerlo, esta idea cobró importancia en cada situación.

La irrupción del “dolo eventual” en la Teoría del Delito

La teoría penal define un delito como una conducta típica, ilegal y culpable. El primer componente fundamental de un delito es la conducta, que se define como el comportamiento humano voluntario,

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

ya sea positivo o negativo, que tiene por objeto alcanzar un objetivo específico. Toda acción humana es una conducta, pero el derecho penal debe abordar esa conducta. La conducta humana cobra importancia cuando pone en peligro o infringe los derechos legales. Los delitos intencionales son aquellos que se cometen con intención deliberada, mientras que los delitos por negligencia se cometen por descuido o negligencia por parte del autor. Una idea novedosa que despojó a la «intención» de sus cualidades esenciales y las sustituyó por componentes pseudopsicológicos difíciles de verificar, la intención final es producto del dogma. Antes de la implementación de este nivel de propósito.

Evolución del dolo en Ecuador

A pesar del ordenamiento del actual Código Penal Orgánico General, aprobado en 2014 y revisado en 2020, Ecuador ha tenido históricamente un código penal reducido. Sin embargo, según la primera enmienda de 1837, que establecía que cualquier infracción de la ley conlleva intención y malicia, existía una presunción de intención en el anterior sistema inquisitivo, lo que significaba que la carga de la prueba recaía sobre el acusado. En 1872 se creó una nueva ley penal y se reiteró la presunción de conducta intencionada que se había aplicado a los acusados desde 1837 en lo que respecta a la intención. Esta codificación se distinguía por no prescribir el componente cognitivo de la intención como elemento necesario.

El Código Penal Orgánico General vigente se limita a regular el propósito en el marco del elemento de la voluntad, sin tener en cuenta inicialmente el componente intelectual de la conducta. La definición de intención sufrió cambios significativos como resultado de las reformas de 2020, que ahora reconocen tanto el conocimiento como la voluntad. Aunque la definición sea correcta y se reconozcan ambos componentes, sigue siendo limitada e insuficiente, ya que no tiene en cuenta la categorización de los distintos grados. Por lo tanto, no puede utilizarse hasta que se implemente una reforma que incorpore la intención eventual como un grado de intención. Por esta razón, los legisladores ecuatorianos deben considerar la nueva doctrina del derecho penal actual e integrar esta idea.

Análisis de jurisprudencia comparada

Existe un creciente número de jurisprudencia relacionada con la imprudencia temeraria en cuestiones de seguridad vial. Los tribunales de varios países que han adoptado esta teoría jurídica siguen emitiendo sentencias que la respaldan. Existen países, que han decidido incluir el delito de imprudencia temeraria en los accidentes de tráfico y aplicarlo cuando un agente causa daños o pone en peligro derechos legales protegidos y el resultado es bastante probable. A modo de ejemplo,

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

consideremos el recurso número 1035/2018, basado en la sentencia 22/2018 que la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo español dictó el 14 de enero de 2019. Este caso se refiere a un recurso contra una sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Guipúzcoa que declaró al acusado culpable de dos delitos, uno de los cuales estaba relacionado con la seguridad vial.

En lo Normativo

En esta sección se presentan las líneas jurídicas y jurisprudenciales más importantes relativas a la imprudencia temeraria en las infracciones de tráfico cometidas por conductores (Art.18 en el título I la infracción penal en general y Art. 34 en la sección tercera culpabilidad del COIP) nos refiere que el Delito penal de este tipo de conducta es común, ilegal y culpable, y este Código especifica cómo se puede castigar. Mientras que la Culpabilidad en una persona debe ser culpable y actuar a sabiendas de que sus acciones fueron ilegales para ser penalmente responsable. Se analizará tanto el concepto nacional de imprudencia temeraria como el punto de vista jurídico internacional al respecto. También se examinará la jurisprudencia pertinente con el fin de comprender y evaluar la importancia de la imprudencia temeraria. A continuación, se ofrece una descripción de las leyes y la jurisprudencia pertinentes. Desde el punto de vista nacional, se aplicará la Constitución de la República del Ecuador, que reconoce la necesidad de salvaguardar los recursos que conforman la seguridad vial, incluyendo la vida, la propiedad y la integridad.

Además, se maneja el artículo 243 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el cual brinda una definición más detallada para facilitar la aplicación efectiva de la Ley y promover la Seguridad Vial en Ecuador. Adicionalmente, se analizará el artículo 26 del Código Orgánico Integral Penal, la presente medida introduce el concepto del dolo, esto es crucial para diferenciar entre una acción involuntaria y aquella que se llevó a cabo con la intención de causar daño o infringir normas. Desde el ámbito internacional estos cuerpos han incorporado directa o indirectamente la figura del dolo eventual, posibilitando así su aplicación en la esfera jurisdiccional.

Metodología

La investigación se desarrolló bajo un enfoque dogmático-jurídico y comparado, orientado a examinar la normativa nacional e internacional relativa al dolo eventual y su aplicación en delitos de tránsito. Se aplicaron los siguientes métodos:

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

- Inductivo-deductivo: Para partir de casos particulares de siniestros de tránsito y arribar a conclusiones generales sobre la pertinencia del dolo eventual.
- Analítico-sintético: Para descomponer los elementos del dolo, la culpa consciente y la imprudencia, y reconstruirlos en una visión integral aplicable al tránsito.
- Dogmático-jurídico: Centrado en la interpretación normativa del COIP, la Constitución de la República y la legislación comparada.

Asimismo, se utilizó una encuesta estructurada aplicada a 10 expertos, la encuesta fue realizada en la Facultad de Derecho de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí ha docentes en materia penal y a jueces en materia penal de la ciudad de Manta (2025), con el fin de obtener percepciones sobre la utilidad del dolo eventual en la tipificación de delitos de tránsito. Los resultados fueron sistematizados y analizados en cuadros y figuras, con base en criterios de proporcionalidad, intervención mínima y seguridad jurídica.

Población y muestra

En la ciudad de Manta hay una población de 35 jurisconsultos en materia penal, y se escogió una muestra de 10 juristas, docentes de la facultad de derecho de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí y Jueces, de la ciudad de Manta (2025). Los resultados se presentan a continuación:

Cuadro 1. La muestra de la encuesta fue realizada en la Facultad de Derecho de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí a docentes en materia penal y a jueces en materia penal de la ciudad de Manta (2025)

Población	Cantidad	Porcentaje
Jueces	4	4%
Experto Penal	6	6%
Total	10	10%

Nota muestra y porcentaje obtenido en el abordaje a los participantes

Recolección de información

Se utilizó la herramienta Google Forms para desarrollar la recolección de datos tipo cuestionario, ya que facilita el procesamiento, el alcance y el mantenimiento de los datos. Según (Tamayo y Tamayo, 2020), la encuesta busca captar algunos de los problemas que nos afectan principalmente; la realidad en unos pocos hechos clave e identifica el objeto de estudio.

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

Resultados de la encuesta

Pregunta 1.- ¿Conoce usted la diferencia entre culpa consciente y dolo eventual?

Cuadro 2. diferencia entre culpa consciente y dolo eventual (2025)

Respuesta	porcentaje
Si	10%
No	0%

Nota un porcentaje mayor afirma conocer la diferencia entre culpa consciente y dolo eventual

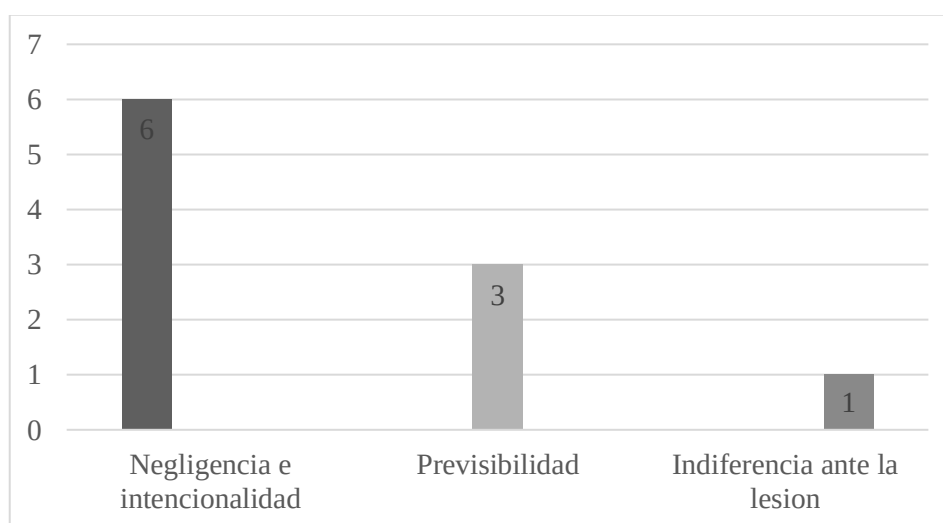
Fuente (Chávez y Cedeño, 2025)

Interpretación

Este resultado evidencia un alto nivel de conocimiento teórico entre los participantes, probablemente por su formación jurídica. El reconocimiento de esta diferencia conceptual demuestra que los profesionales del derecho identifican que el dolo eventual implica la aceptación consciente del riesgo, mientras que la culpa consciente se basa en la confianza de que el resultado lesivo no ocurrirá. Esto indica que el debate sobre la aplicación del dolo eventual no se origina en un desconocimiento doctrinal, sino en la falta de desarrollo normativo y jurisprudencial dentro del COIP.

Pregunta 2.- ¿Qué criterios considera más útil entre culpa consciente y dolo eventual?

Figura 1. Criterios más útiles entre culpa consciente y dolo eventual (2025)



Nota Criterios más útil entre culpa consciente y dolo eventual Fuente (Chávez y Cedeño, 2025)

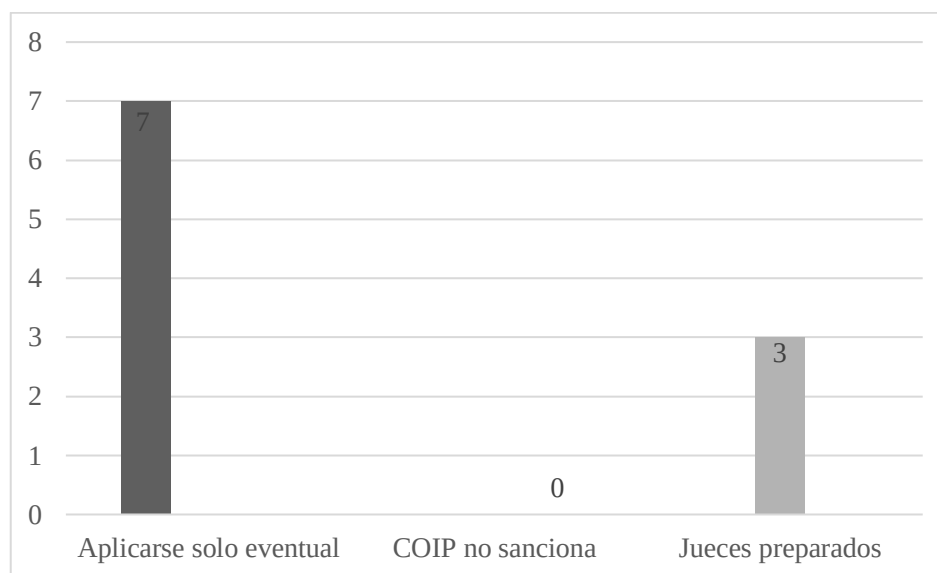
El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

Interpretación

Según el 6% de los encuestados, el mejor criterio para diferenciar entre negligencia e intencionalidad es la aceptación del riesgo. El 3% seleccionó la previsibilidad del resultado y el 1% la indiferencia ante la lesión. Esta tendencia sugiere que los encuestados perciben el dolo eventual como una figura más justa y adecuada para sancionar conductas gravemente imprudentes, especialmente aquellas donde el agente prevé el riesgo y decide actuar. El uso de esta figura permitiría un tratamiento penal más proporcional y acorde con el principio de culpabilidad, evitando que hechos de alta gravedad se califiquen como simples infracciones culposas.

Pregunta 3 ¿Casos a su juicio donde se aplicó dolo eventual en lugar de culpa?

Figura 2. Aplicación del dolo eventual en lugar de culpa (2025)



Nota aplicación del dolo eventual en lugar de culpa. Fuente (Chávez y Cedeño, 2025)

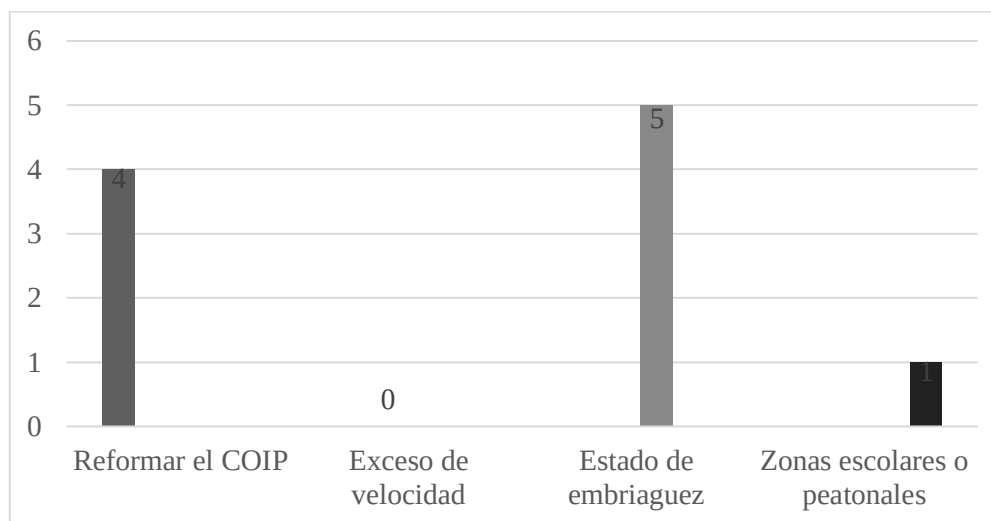
Interpretación

Según el 7% de los encuestados, han presenciado casos en los que debería haberse utilizado la intención eventual. El 0%, estas acciones no están suficientemente sancionadas por el COIP. Los jueces solo están parcialmente preparados para aplicar la intención eventual, según el 3%. La legislación vigente y la realidad judicial difieren claramente, lo que exige una revisión legislativa o interpretativa. Este hallazgo refuerza la necesidad de una reforma legislativa que incorpore y defina claramente el dolo eventual para evitar resoluciones contradictorias.

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

Pregunta 4.- ¿Considera usted que el COIP, sanciona adecuadamente las conductas viales gravemente imprudentes?

Figura 3. el COIP sanciona las conductas viales graves (2025)



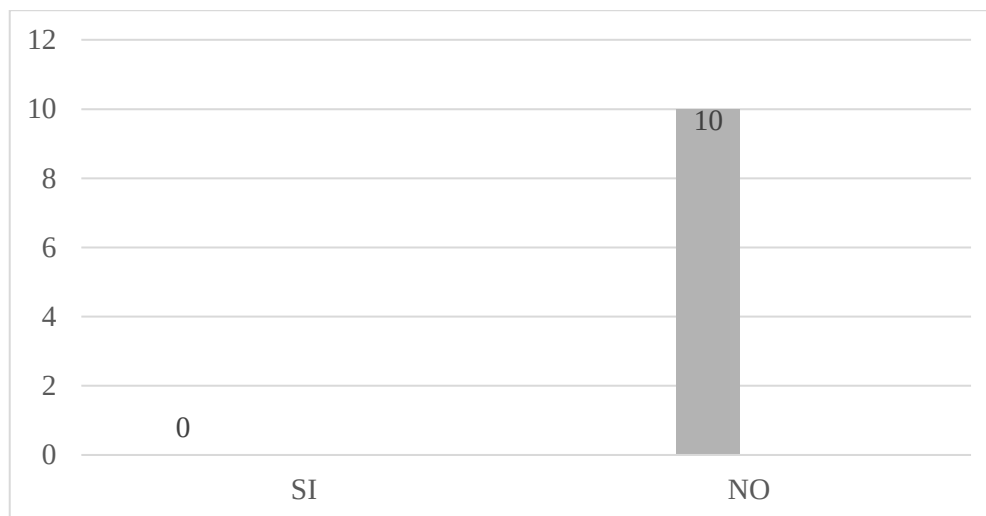
Nota: el COIP sanciona las conductas viales graves. Fuente (Chávez y Cedeño, 2025)

Interpretación

Según el 4% de los encuestados, el COIP debería modificarse para mencionar específicamente la intencionalidad eventual en las infracciones de tránsito. Su uso se justificó con mayor frecuencia por las siguientes razones: exceso de velocidad (0%) y ebriedad (5%). Zonas peatonales o escolares (1%). La mayoría de los encuestados considera que el COIP no sanciona adecuadamente las conductas viales de extrema imprudencia. Esto refleja la percepción general de que la legislación penal ecuatoriana no responde proporcionalmente ante hechos que, por su gravedad y previsibilidad, deberían encuadrarse como dolosos. La falta de una categoría intermedia, como el dolo eventual, impide que las sanciones sean acordes con la magnitud del daño causado, generando una sensación de impunidad en la sociedad.

Pregunta 5.- ¿Despenalización de los delitos culposos de tránsito?

Figura 4. Despenalización de los delitos culposos de tránsito



Nota: Despenalización de los delitos culposos de tránsito. Fuente (Chávez y Cedeño, 2025)

Interpretación

Los resultados indican que el 10 % no está de acuerdo con una despenalización total de los delitos culposos de tránsito, aunque sí apoyan una revisión selectiva. Esto sugiere que los encuestados reconocen la necesidad de mantener la sanción penal en casos donde la conducta del agente exceda la mera imprudencia y revele aceptación del riesgo. En otras palabras, respaldan la idea de mantener sanciones severas para conductas con dolo eventual, pero flexibilizar el tratamiento de infracciones menores que no impliquen intencionalidad.

Discusión

Los resultados obtenidos permiten afirmar que, aunque existe conocimiento doctrinal sobre el dolo eventual entre los profesionales del derecho, persiste una brecha entre la teoría y la práctica judicial. La unanimidad de reconocer la diferencia conceptual entre culpa y dolo refleja madurez académica, pero el hecho de que los tribunales continúen calificando conductas gravemente imprudentes como culposas, evidencia una deficiencia legislativa estructural. Según los estándares establecidos por la teoría penal moderna, esta aceptación del resultado negativo, desde un punto de vista teológico, constituye un tipo de intención eventual (Roxin, 2022). La capacidad del sistema de justicia penal para imponer sanciones proporcionadas en situaciones de riesgo extremo se ve limitada por el estricto

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

marco del Código Orgánico Integral Penal (COIP), que categoriza las infracciones de tránsito únicamente como negligentes.

Asimismo, la oposición mayoritaria a la despenalización total de los delitos de tránsito sugiere una postura equilibrada: los encuestados no buscan endurecer indiscriminadamente el sistema penal, sino ajustarlo a los principios de culpabilidad y prevención general.

En consecuencia, los resultados empíricos respaldan la hipótesis de este artículo: la falta de reconocimiento normativo del dolo eventual en el COIP provoca inseguridad jurídica, decisiones dispares y sanciones que no guardan proporción con la gravedad del daño causado. La inclusión expresa de esta figura en la legislación ecuatoriana permitiría una aplicación más justa y técnica del derecho penal de tránsito.

El análisis de las respuestas muestra una percepción crítica hacia el COIP, considerado insuficiente para sancionar adecuadamente comportamientos de alto riesgo vial. La figura del dolo eventual surge, así como una alternativa necesaria para lograr coherencia y proporcionalidad en el derecho penal ecuatoriano.

Conclusión

El Código Orgánico Integral Penal (COIP), que regula los delitos de tránsito en Ecuador, tiene un tratamiento penal limitado por una interpretación exclusivamente responsable de estas infracciones, como lo demuestra este estudio. Específicamente, las infracciones de tránsito se definen en los artículos 376 y 377 del COIP como acciones u omisiones responsables, lo que significa que el agente actúa con negligencia, imprudencia o imprudentemente sin intención de generar las consecuencias. Se ha demostrado, desde una perspectiva dogmática, que el dolo eventual es un tipo de imputación subjetiva aceptada por la doctrina penal moderna, y que su uso en el sector vial no solo es factible, sino también necesario para garantizar la eficacia del sistema sancionador, la proporcionalidad de la pena y la protección efectiva. El análisis doctrinal y comparado demuestra que la ausencia de regulación expresa del dolo eventual en el COIP genera inseguridad jurídica y otros criterios en la jurisprudencia. Mientras algunos tribunales lo asimilan a la culpa consciente, otros consideran que se trata de una forma de dolo directo atenuado. Esta ambigüedad dificulta la labor de fiscales y jueces, y puede derivar en resoluciones contradictorias.

La incorporación del dolo eventual en la legislación ecuatoriana fortalecería el principio de proporcionalidad y permitiría imputar con mayor justicia los delitos de tránsito derivados de

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

conductas como la conducción en estado de ebriedad. Además, se alinearía con tendencias internacionales, donde esta figura ha demostrado utilidad en casos de seguridad vial. No obstante, también es necesario considerar el riesgo de un uso excesivo del dolo eventual que desplace a la culpa consciente, ampliando innecesariamente el poder punitivo del Estado. Por ello, su aplicación debe estar delimitada a conductas en las que el autor reconoce de manera clara el riesgo de causar un daño grave y, aun así, decide actuar.

Conflictos de Interés

Los autores afirman que no existe conflicto de intereses en la elaboración del presente artículo.

Referencias

1. Andrade, V. (2020). El principio de proporcionalidad en delitos de tránsito. *Revista Jurídica de la Universidad Técnica Particular de Loja*, 12(1), 59–74.
2. Cobo del Rosal, M., & Vives Antón, T. (1992). *Derecho penal. Parte general*. Editorial Ariel.
3. Código Orgánico Integral Penal. (2014). Registro Oficial Suplemento 147. Asamblea Nacional del Ecuador.
4. Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449. Asamblea Nacional.
5. Coronel, L. E., & Guamán, P. E. (2022). Análisis de la aplicación del dolo eventual en el juzgamiento de delitos de tránsito en la legislación ecuatoriana [Tesis de maestría, Universidad de Otavalo]. Repositorio UOtavalo. <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/items/53db40ba-61c8-4d2a-bce7-2be9f52974ae>
6. Corte Suprema de Justicia de Argentina. (2018). Fallos 341:1234. Centro de Información Judicial.
7. Corte Suprema de Justicia de Colombia. (2015). Sentencia SP-12345-2015. Rama Judicial de Colombia.
8. Guevara, R. (2021). Interpretación judicial del dolo eventual en Ecuador: desafíos y propuestas. *Revista de Ciencias Jurídicas*, 10(2), 88–104.
9. Jakobs, G. (2003). *Derecho penal. Parte general: Fundamentos y teoría de la imputación*. Marcial Pons.
10. López, J. A. (2019). La imputación subjetiva en el derecho penal ecuatoriano. *Revista Jurídica de la Universidad de Cuenca*, 26(2), 45–62.

El dolo eventual en delitos culposos de tránsito: un análisis jurídico

11. Mendoza-Granizo, T., & Gende-Ruperti, C. (2022). El dolo eventual en accidentes de tránsito en el Ecuador. 593 Digital Publisher CEIT, 7(5-3), 239-255. <https://doi.org/10.33386/593dp.2022.5-3.1447>
12. Muñoz Conde, F. (2016). Derecho penal. Parte general (22ª ed.). Tirant lo Blanch.
13. Ortega, M. (2020). Responsabilidad penal en accidentes de tránsito: ¿culpa o dolo eventual? Revista Penal y Sociedad, 18(1), 77-91.
14. Pérez, C. (2022). La conducción temeraria como expresión del dolo eventual. Revista de Derecho Penal Contemporáneo, 15(2), 33-50.
15. Ramírez, D. (2021). El dolo eventual en el derecho penal latinoamericano: análisis comparado. Revista Iberoamericana de Derecho Penal, 9(3), 101-120.
16. Roxin, C. (2000). Derecho penal. Parte general. Tomo I: Fundamentos. La estructura de la teoría del delito (2ª ed.). Civitas.
17. Salinas Pérez, J. S. (2023). La posibilidad del dolo eventual en delitos de tránsito provocados por la influencia del alcohol [Trabajo de titulación, Universidad San Francisco de Quito]. Repositorio USFQ. <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/13515/1/213899.pdf>
18. Silva Sánchez, J. M. (2005). La expansión del derecho penal. Thomson-Civitas.
19. Tribunal Supremo de España. (2007). Sentencia STS 1040/2007. Poder Judicial Español.
20. Zaffaroni, E. R., Alagia, A., & Slokar, A. (2002). Derecho penal. Parte general (2ª ed.). Ediar.

©2025 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).|