

**FACULTAD DE DERECHO**

Escuela Académico Profesional de Derecho

Tesis

**El elemento «peligro para la seguridad pública» en la  
conducción de un vehículo como elemento del tipo  
objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del  
Código Penal**

Eloisa Sharon Puma Huancachoque

Para optar el Título Profesional de Abogado

Arequipa, 2024

Repositorio Institucional Continental  
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

**INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE  
INVESTIGACIÓN**

**A** : Decana de la Facultad de Derecho  
**DE** : Héctor Fidel Rojas Rodríguez  
Asesor de trabajo de investigación  
**ASUNTO** : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación  
**FECHA** : 23 de agosto de 2024

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

**Título:**

EL ELEMENTO “PELIGRO PARA LA SEGURIDAD PÚBLICA” EN LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO COMO ELEMENTO DEL TIPO OBJETIVO DE LA FALTA PREVISTA DEL ART. 451 INCISO 5 DEL CÓDIGO PENAL.

**Autor(es):**

1. Eloisa Sharon Puma Huancachoque – EAP. Derecho

Se procedió con la carga del documento a la plataforma “Turnitin” y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 20 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI  NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores SI  NO   
Nº de palabras excluidas (**en caso de elegir “SI”**): 25
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI  NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

**La firma del asesor obra en el archivo original  
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)**

## **DEDICATORIA**

A Dios, quien ha sido mi guía, refugio y fortaleza. A mis padres Jose y Luzgarda, que son todo para mí, que siempre me acompañan en todos mis sueños y metas.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, fuente de todas las posibilidades.

A mis amados padres, Jose y Luzgarda, por el sacrificio y apoyo incondicional que han brindado a lo largo de mi vida; a mi hermano Joe Brandon, por motivarme a superarme día a día con su constante aliento y cariño.

Finalmente, un reconocimiento especial a mi asesor, el profesor Héctor Fidel Rojas Rodríguez, por su dedicación y paciencia durante el proceso de investigación. También agradezco a la Universidad Continental por la oportunidad de completar mis estudios en la carrera de Derecho.

## RESUMEN

La presente investigación analiza el marco legal peruano referente a las sanciones graduales por exceso de velocidad, evalúa su efectividad en la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico; asimismo, presenta un modo de interpretación sistemático entre el ordenamiento administrativo sancionador en dicha materia, en relación con el artículo 451.5 del Código Penal, buscando establecer una interpretación armónica y coherente de las normas relacionadas con la conducción a excesiva velocidad, a fin de garantizar la protección efectiva de la seguridad en el tráfico vial. Por tanto, se plantea la necesidad de interpretar de manera conjunta las infracciones administrativas y penales relacionadas con el exceso de velocidad, con el objetivo de proteger de forma progresiva la seguridad en el tráfico. Se argumenta que es importante establecer un límite cuantitativo entre ambas infracciones para evitar que conductas extremadamente peligrosas queden sin sanción penal. Esto a raíz de la necesidad de interpretar la tipificación de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal en conjunto con la nueva regulación sancionadora administrativa que estableció el legislador para sancionar los excesos de velocidad.

**Palabras claves:** seguridad vial, elemento peligro, exceso de velocidad, seguridad pública, falta e infracción

## **ABSTRACT**

This research analyzes the Peruvian legal framework regarding gradual sanctions for speeding, evaluating its effectiveness in promoting road safety and preventing traffic accidents; likewise, it presents a way of systematic interpretation between the administrative sanctioning system in this matter, in relation to Article 451.5 of the Penal Code, seeking to establish a harmonious and coherent interpretation of the rules related to driving at excessive speed, in order to guarantee the effective protection of safety in road traffic.

The need to jointly interpret administrative and criminal offenses related to speeding is raised, with the aim of progressively protecting traffic safety. It is argued that it is important to establish a quantitative limit between both infractions to prevent extremely dangerous behaviors from being penalized. This as a result of the need to interpret the classification of the offense provided for in Article 451.5 of the Penal Code in conjunction with the new administrative sanctioning regulation established by the legislator to sanction speeding.

**Keywords:** road safety, danger element, speeding, public safety, offense and offense

## ÍNDICE

Dedicatoria.....	IV
Agradecimiento .....	V
Resumen .....	VI
Abstract.....	VII
Introducción.....	XI
CAPÍTULO I.....	13
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
1.1. Título preliminar de la investigación.....	16
1.2. Tema delimitado.....	17
1.3. Problema de investigación.....	17
1.3.1. Problema Principal: .....	17
1.3.2. Problemas específicos: .....	17
1.4. Hipótesis .....	17
1.4.1. Hipótesis principal.....	17
1.4.2. Hipótesis específicas.....	18
1.5. Objetivos.....	18
1.5.1. Objetivo general .....	18
1.5.2. Objetivos específicos.....	19
1.6. Justificación del estudio .....	19
1.7. Diseño de investigación.....	20
1.8. Método a emplearse.....	21
1.9. Descripción de las técnicas e instrumentos .....	23
1.9.1. Técnicas .....	23
1.9.2. Instrumentos. ....	23
CAPÍTULO II.....	24

EXPOSICIÓN DEL PROBLEMA .....	24
2.1. La velocidad como problema necesitado de regulación adecuada. ....	24
2.2. La infracción administrativa por conducción a excesiva velocidad. ....	26
2.2.1 Aspectos generales de las infracciones de tránsito .....	26
2.2.2 Régimen general de las sanciones de tránsito. ....	27
2.2.3 Procedimiento sancionador.....	28
2.2.4. Autoridades encargadas del control de la velocidad. ....	29
2.2.5. Nuevos límites aplicables para efectos de determinar una infracción por exceso de velocidad. ....	33
2.3. La regulación de la falta por conducción peligrosa en el art. 451.5 del Código Penal. ....	38
2.3.1. El elemento típico “vehículo”.....	39
2.3.2. El elemento típico “seguridad pública”. ....	40
2.3.3. Indeterminación del elemento “exceso de velocidad generador de un peligro” .....	41
2.4. El espacio de incertidumbre acerca de cuál es el marco legal aplicable a los conductores que excedan los límites máximos de velocidad por encima de los 30 km/h. ....	42
CAPÍTULO III .....	44
MARCO TEÓRICO .....	44
3.1 Antecedentes de la investigación.....	44
3.1.1 Antecedentes Nacionales .....	44
3.2 Los límites a la intervención punitiva del Estado.....	47
3.2.1 El Principio de proporcionalidad.....	48
3.2.2 El Principio de Legalidad .....	49
3.2.3. El principio de exclusiva protección de bienes jurídicos .....	50
3.3. Diferencias entre delitos y faltas .....	51

3.3.1. Ideas básicas de la teoría del delito .....	51
3.3.2. Hacia una definición de faltas .....	52
3.3.3. Distinción entre delitos y faltas .....	53
3.4. La distinción entre falta e infracción administrativa .....	54
3.5. El Principio subsidiaridad y los mecanismos de articulación penal y administrativa. ....	56
3.6. El Principio Ne bis In Idem. ....	57
3.7 Los elementos normativos y descriptivos del tipo penal. ....	58
3.7.1. Elementos descriptivos .....	58
3.7.2. Elementos normativos .....	59
CAPÍTULO IV .....	60
CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	60
4.1. Proponer criterios interpretativos para aclarar el alcance del elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal.....	60
4.1.1. Finalidad de la Norma .....	60
4.1.2. Coherencia con el Sistema Jurídico.....	61
4.1.3. Aplicación Práctica y Eficiencia de la Norma.....	61
4.2. Respecto a la Delimitación de los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa referida a la transgresión a los límites de velocidad, prevista en el Código de Tránsito. ....	62
4.3. Respecto a la propuesta de un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para el caso de las infracciones por conducción a excesiva velocidad. .....	63
Conclusiones.....	66
Referencias .....	69
Anexo .....	73

## INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un aspecto de vital importancia en la sociedad actual, ya que el número de accidentes de tráfico y sus consecuencias devastadoras continúan siendo una preocupación global. En ese sentido, el exceso de velocidad se ha identificado como uno de los principales factores que contribuyen a la ocurrencia de accidentes graves en las vías. Con el objetivo de abordar esta problemática, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú ha implementado una serie de medidas y sanciones graduales por exceso de velocidad, plasmadas en el Decreto Supremo N.º 025-2021-MTC, que modifica los límites máximos de velocidad para el tránsito, las cuales entraron en vigor a partir del 14 de enero de 2022 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ONSV], 2022).

El presente proyecto de tesis analiza el marco legal peruano referente a las sanciones graduales por exceso de velocidad, evaluando su efectividad en el desarrollo de la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico. Además, se examina la adecuación y proporcionalidad de estas sanciones, considerando los límites de velocidad establecidos para diferentes zonas, así como el margen de tolerancia establecido.

Para ello, se revisa exhaustivamente la normativa vigente, así como de las investigaciones y estudios sobre la conexión entre los excesos de velocidad y los accidentes de tráfico. Asimismo, se realiza un análisis de la normativa que abordan esta problemática.

La tesis utiliza la dogmática penal como método interpretativo que permite construir un sistema conceptual en el derecho penal. Para ello se parte de un esquema argumentativo de cuatro capítulos: en el primer capítulo se han consignado los aspectos metodológicos sobre los que discurre el presente trabajo. A su vez, en el capítulo segundo, se analiza el estado actual del problema de investigación (exposición del problema), describiendo con exhaustividad los linderos de la situación problemática que motiva la presente investigación.

Por su parte, en el tercer capítulo se ha construido el marco teórico que permite sustentar la propuesta de solución del problema, ello hizo necesario recurrir a los principios de subsidiaridad como clave interpretativa del sistema penal. Finalmente, en el cuarto capítulo se desarrolla la propuesta específica de solución al problema planteado (contrastación de la hipótesis), en este capítulo, sobre la base del marco teórico previamente edificado, se desarrolla una propuesta específica de solución que permite superar el vacío normativo evidenciado como situación problemática.

Con este mecanismo de argumentación y desarrollo de conceptos, el resultado de la investigación permite apreciar que sí existe una correlación entre las infracciones penales y administrativas en materia de conducción dentro de los límites de velocidad autorizados y que los excesos desmesurados en la conducción pueden motivar la intervención del derecho penal, al menos en el nivel de faltas. Esto abre la puerta a discutir si sería necesario, de *lege ferenda*, modificar el Código Penal y elevar a la categoría de delito dicha falta.

El resultado esperado de esta investigación es contribuir al debate sobre la efectividad de las sanciones graduales por exceso de velocidad en la legislación peruana, identificando posibles fortalezas y áreas de mejora. Además, se busca proporcionar recomendaciones y propuestas que permitan optimizar estas medidas con el objetivo de promover una mayor seguridad vial en el país. Se espera que los resultados y conclusiones obtenidos puedan ser utilizados como base para futuras mejoras en las normativas relacionadas con la prevención de accidentes de tráfico en el Perú.

## **CAPÍTULO I**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

A partir del 14 de enero de 2022, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú implementó un sistema de sanciones graduales por exceso de velocidad. Esto implica que las multas aumentan de acuerdo con la magnitud del exceso de velocidad cometido. La normativa incluye modificaciones en los límites máximos de velocidad en zonas urbanas, con velocidades establecidas de 30 km/h en calles y jirones, y 50 km/h en avenidas. Asimismo, se han ajustado los límites de velocidad en las carreteras que atraviesan áreas pobladas, zonas escolares, hospitales y áreas comerciales y residenciales. En este nuevo marco legal, se establece un margen de tolerancia de 5 km/h para determinar si se ha cometido una infracción por exceso de velocidad. La sanción por superar el límite permitido se aplica únicamente si la medición indica que la velocidad excede el límite máximo más el margen de tolerancia.

En términos de sanciones, se especifican tres rangos de exceso de velocidad y sus correspondientes penalidades. Superar el límite máximo de velocidad hasta 10 km/h que conlleva una multa del 18 % de una UIT, para excesos de velocidad entre 10 km/h hasta 30 km/h, la sanción aumenta al 24 % de una UIT, y en caso de superar el límite máximo en más de 30 km/h, la multa alcanza el 50 % de una UIT.

Estas medidas tienen como objetivo principal fomentar el cumplimiento de los límites de velocidad y garantizar la seguridad en las vías, proporcionando un sistema de sanciones que refleje la gravedad del exceso de velocidad cometido.

Se establece un margen de tolerancia de cinco kilómetros por hora (5 km/h) con respecto a los límites de velocidad establecidos. Esto significa que una infracción por exceso de velocidad se sanciona solo cuando el cálculo muestra que la velocidad excede el máximo

permitido en la vía más este margen de tolerancia. En caso de superar este límite, se aplicarán las sanciones correspondientes por exceso de velocidad según la normativa establecida. Este enfoque busca brindar cierta flexibilidad a los conductores mientras se mantiene un marco normativo para mantener la seguridad en las carreteras.

Este nuevo marco legal establece que, si un conductor excede el límite máximo de velocidad en una vía hasta 10 km/h por encima del límite establecido, se le impondrá una multa equivalente al 18 % de una UIT y acumulará 50 puntos en contra en el historial de conducción del conductor.

En el mismo contexto, cuando un conductor excede el límite máximo establecido en una vía con un exceso de velocidad entre 10 km/h hasta 30 km/h, será sancionado con una multa equivalente al 24 % de una unidad impositiva tributaria (UIT) y acumula 60 puntos en contra en su historial de conducción. Asimismo, sobrepasar el límite máximo en más de 30 km/h resulta en una multa más severa, equivalente al 50 % de una UIT, y conlleva la acumulación de 70 puntos en contra en el historial del conductor. Estas medidas buscan desincentivar el exceso de velocidad y promover un comportamiento responsable en la conducción.

Esta nueva regulación abre un espacio de incertidumbre acerca de cuál es el marco legal aplicable a los conductores que sobrepasen los límites de velocidad por encima de los 30km/h. En efecto, una lectura literal de esta normatividad, pareciera indicarnos que quienes sobrepasen dicho límite de velocidad se hacen acreedores a una misma sanción independientemente de la cuantía del exceso; es decir, una interpretación descontextualizada de la norma, podría llevarnos a pensar que, por ejemplo, da lo mismo infringir el límite de velocidad en 35km/h que excederse en 60km/h.

Pero una interpretación de este tipo desconocería, entre otros, los principios de proporcionalidad y de lesividad. Es evidente que una interpretación como la del ejemplo antes propuesto llevaría a soluciones insatisfactorias de cara a la protección de la seguridad en el tráfico vial. Por ende, debe interpretarse el alcance de la precitada norma sancionadora administrativa en armonía con el alcance de las normas penales que también concurren a proteger dicho bien jurídico, en particular con el artículo 451.5 del Código Penal.

Así, el elemento “peligro para la seguridad pública” previsto en la tipificación de la falta antes indicada (451.5 CP) debe entenderse hoy en día, a la luz de la nueva regulación sancionadora administrativa, en función a la progresividad de la falta administrativa por exceso de velocidad que ha establecido nuestro legislador, pues ambos ordenamientos sancionadores no están desconectados.

Partiendo de la regulación contenida en la referida norma penal, que castiga como falta a quien conduce un vehículo a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública, se puede apreciar un elemento normativo del tipo que sirve de vaso comunicante entre la previsión penal y la que actualmente se puede vislumbrar en el ordenamiento sancionador de tránsito.

Es así que, analizando la lógica de la progresiva gravedad de la conducta que prevé el legislador en sede administrativa, se puede apreciar que éste impone tramos rígidos de exceso de velocidad para aumentar la desvaloración de la peligrosidad de la conducta: de 1 a 10; de 10 a 30 y de 30 a más. Como se aprecia, el criterio para considerar la conducta como cada vez más grave, es el aumento de una determinada cantidad de velocidad (en km/h). tomando como base este criterio de proporcionalidad, la propuesta interpretativa que aquí se plantea es que el tramo de mayor gravedad en sede administrativa, debe entenderse comprendido entre los 30km/h y los 50 km/h, repitiendo la misma cantidad de velocidad del tramo anterior (entre 10 y 30 km/h).

Así, la intervención del derecho penal, mediante la falta prevista en el art. 451.5, se verificaría cuando el conductor sobrepasa los 50 km/h por encima del límite máximo permitido. Esta propuesta interpretativa brinda contenido material y específico al alcance de la falta prevista en la referida norma penal y permite identificar plenamente los alcances de la tipicidad de las faltas.

Esta interpretación conlleva a que las conductas que configuren la tipicidad de la falta, prevista en el art. 451.5 del Código Penal, dejen de ser consideradas infracciones administrativas de tránsito y pasen a ser valoradas como auténticas infracciones de carácter penal, que conlleva a que sean conocidas de manera exclusiva por el juez competente en materia penal. No obstante, cabe advertir que esta solución no es la que actualmente aceptan nuestros tribunales, sino que, en el Perú, una propuesta como la que se sostiene aquí, conllevaría a la imposición simultánea de la sanción penal y administrativa.

Así, en estos casos (conducción por encima de los 50 km/h arriba del límite máximo de velocidad permitida), el sujeto no solo deberá pagar la multa y sumar los puntos en contra correspondientes al tercer tramo de agravación de la infracción administrativa, sino que también se considerará que está cometiendo la infracción penal antes indicada (451.5 CP); por lo que el personal policial que intervenga a un conductor excediendo el límite de velocidad por encima de los 50 km/h deberá no solo imponer la sanción administrativa correspondiente, sino que habrá de formular un parte para su derivación al juez de paz correspondiente y así iniciar un proceso de faltas.

### **1.1. Título preliminar de la investigación**

El elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal.

## **1.2. Tema delimitado**

El elemento “peligro para la seguridad pública” previsto en la falta descrita en el artículo 451.5 CP no puede entenderse solo bajo una interpretación valorativa del concepto “peligro”, sino que debe interpretarse a la luz de la nueva regulación sancionadora administrativa en materia de sanciones de tránsito, introducida por el Decreto Supremo N.º 025-2021-MTC, de fecha 17 de julio del 2021, que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y establece otras disposiciones.

## **1.3. Problema de Investigación**

### ***1.3.1. Problema principal***

¿Cómo se debe entender el elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal?

### ***1.3.2. Problemas específicos***

- ¿Cuáles son los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa referida a la transgresión a los límites de velocidad, prevista en el Código de Tránsito?
- ¿Qué contenido debería tener un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para el caso de las infracciones por conducción a excesiva velocidad?

## **1.4. Hipótesis**

### ***1.4.1. Hipótesis principal***

El elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción debe entenderse como cualquier situación o comportamiento al volante que represente un riesgo significativo

para la vida y la integridad de las personas en el tráfico vial. Una interpretación coherente de esto, respaldada por el artículo 451.5 del Código Penal, ayudará a prevenir accidentes y mejorar la seguridad en las carreteras, especialmente al aplicar el derecho penal en casos de exceso de velocidad.

#### ***1.4.2. Hipótesis específicas***

- Los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa por exceso de velocidad, están vinculados a establecer sanciones proporcionales y graduales. Esta medida garantiza una protección efectiva de la seguridad vial al asegurar que las sanciones se ajusten adecuadamente a la gravedad de la infracción. Así, se protege progresiva y proporcionalmente el bien jurídico de la seguridad en el tráfico vial.
- Un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para infracciones por conducción a excesiva velocidad debería de incluir una delimitación cuantitativa de las infracciones, con categorías de gravedad creciente. Esto permitiría reservar el derecho penal para casos más graves, como superar los 50 km/h por encima del límite permitido, garantizando una adecuada proporcionalidad en las sanciones y una mejor protección de la seguridad pública.

### **1.5. Objetivos**

#### ***1.5.1. Objetivo general***

Proponer criterios interpretativos para aclarar el alcance del elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal.

### ***1.5.2. Objetivos específicos***

- Delimitar los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa referida a la transgresión a los límites de velocidad, prevista en el Código de Tránsito.
- Proponer un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para el caso de las infracciones por conducción a excesiva velocidad.

### **1.6. Justificación del Estudio**

El uso de vehículos automotores, tanto privados como públicos, ha adquirido una relevancia significativa en la vida moderna debido al crecimiento de la población en las ciudades y al aumento de las distancias necesarias para desplazarse diariamente hacia lugares de trabajo, estudios, abastecimiento y más. Este incremento ha dado lugar a una mayor cantidad y variedad de vehículos, así como a un aumento en la extensión de las vías, y, lamentablemente, a un aumento de víctimas de accidentes. Por ende, conducir un vehículo automotor se ha convertido en una actividad de alto riesgo, dada la complejidad y los peligros asociados con la movilidad en las vías públicas.

Además, los individuos más frágiles en las vías públicas, como los peatones, ciclistas y motociclistas, enfrentan un elevado riesgo de sufrir lesiones graves o fatales en colisiones con automóviles. La posibilidad de fallecimiento de un peatón impactado por un vehículo también se incrementa de manera significativa con la velocidad del automóvil implicado en el accidente. Es evidente que la velocidad juega un papel crucial en la seguridad vial, especialmente para aquellos que no están protegidos por vehículos motorizados.

La gestión adecuada de la velocidad en la conducción es un componente esencial de un sistema de tráfico seguro. Por lo que no se trata solo de establecer límites de velocidad y hacer cumplir estas normas, sino de adaptarse a las características específicas de cada vía,

considerando los riesgos y potenciales peligros que puedan surgir. Es crucial tener en cuenta no solo la reglamentación general, sino también evaluar la situación y las condiciones particulares de la vía para garantizar una conducción segura y adecuada.

La disminución de los límites de velocidad tiene efectos positivos en la seguridad vial. En la cual, reduce la probabilidad de que ocurran accidentes de tráfico en las carreteras. Además, en caso de que ocurra un accidente, la reducción de la velocidad disminuye el riesgo de lesiones graves para los involucrados y esta medida fomenta una movilidad urbana segura y sostenible, contribuyendo así a la creación de entornos viales más seguros y habitables para todos.

Asimismo, la reducción de la velocidad en las vías de tránsito es un paso fundamental para asegurar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras. Esta medida se vuelve especialmente crucial para la protección de todos los usuarios vulnerables, como personas con discapacidad, niños, ciclistas y adultos mayores. Al disminuir la velocidad, se crea un entorno más seguro que tiene en cuenta las necesidades y limitaciones de estos grupos, contribuyendo así a la construcción de espacios viales más seguros y amigables para toda la comunidad.

Sobrepasar los límites máximos de velocidad aumenta el riesgo para los peatones que se encuentran en la vía o de que otro vehículo colisione con el mismo, poniendo en peligro la seguridad pública, de modo que se podría producir perjuicio en la vida o salud de las personas que hacen uso de la vía, siendo uno de los factores predominantes en los accidentes de tránsito como es sobrepasar los límites máximos de velocidad establecidos.

### **1.7. Diseño de Investigación**

La *Guía para la investigación* de la Universidad Continental explica que la **investigación bibliográfica** es elaborada a partir de material publicado por otros

investigadores o autores, el cual puede estar constituido por libros, publicaciones en revistas científicas, artículos científicos, tesis, monografías, entre muchos otros. En la investigación bibliográfica se realizan estudios de revisión sistemática de la literatura y meta-análisis. Un estudio que compara las diversas publicaciones en artículos científicos sobre la depresión adolescente sería un ejemplo de este tipo de investigación.

La presente tesis usa este diseño, por lo que la investigación realizada se basa en el análisis de la norma administrativa sancionadora y la norma penal, que deben de interpretarse conjuntamente, a partir de la falta prevista en el artículo 451.5. y la regulación de la infracción administrativa de conducción con exceso de velocidad.

Para tal fin se recurre a la revisión bibliográfica de tres fuentes jurídicas específicas, debido a su importancia práctica: la doctrina, la legislación y la jurisprudencia. Se prioriza, eso sí, los trabajos o pronunciamientos publicados o emitidos en nuestro país, no obstante, cuando la relevancia de la información lo justifica, se recurre también a fuentes extranjeras.

### **1.8. Método a Emplearse**

El método dogmático es una herramienta esencial en el estudio e investigación jurídica que se centra en el análisis de la norma legal como objeto de investigación. Su característica fundamental radica en la interpretación de la ley y su aplicación en diferentes contextos legales. Este método se enfoca en examinar las estructuras del derecho objetivo, particularmente la norma jurídica y el ordenamiento normativo jurídico en su conjunto. Para ello, se basa principalmente en las fuentes formales del derecho objetivo, abordando de manera rigurosa y sistemática la normativa legal para comprender su alcance, interpretación y aplicabilidad en la práctica jurídica.

En torno al conocimiento Ferrajoli (2004) destaca lo siguiente:

La dogmática jurídica se dedica a estudiar las leyes actuales, entender su significado y verificar que cumplan con las reglas para ser válidas. También, aunque no es su enfoque principal, considera los hechos y situaciones a los que estas leyes se aplican. (p. 22).

Terradillos (2014) enfatiza lo siguiente:

La investigación dogmática en derecho se realiza en proyectos colaborativos con hipótesis claras y objetivos verificables, fomentando la interdisciplinariedad. Se analizan las instituciones jurídicas para validar hipótesis, desarrollar teorías y proponer innovaciones mediante una planificación realista, revisión rigurosa y argumentación racional (p. 23).

En este sentido, la dogmática contribuye a la correcta aplicación e interpretación del derecho penal, promoviendo un sistema de justicia más coherente y equitativa.

Al igual que en la ciencia, en el ámbito jurídico, las teorías son difíciles de concretizar, pero la dogmática legal permite crear construcciones teóricas. “Esto significa que, en la dogmática, lo que se realizará será reconstrucciones de normas del ordenamiento jurídico, de modo tal que un encaje junto o dentro de la otra” (Sánchez, 2011, p. 343).

En términos prácticos, para lograr la comprensión de los conceptos, la dogmática emplea un conjunto previo de unidades conceptuales y razonamientos, que puede ser considerado como un “sistema”. Sin embargo, en este proceso de dar sentido, no basta con proporcionar simplemente una explicación del concepto. En conclusión, el trabajo hermenéutico en la dogmática jurídico-penal se centra en hacer comprensibles los conceptos legales y en evaluar si la imposición de una pena es apropiada en casos específicos.

## **1.9. Descripción de las Técnicas e Instrumentos**

### ***1.9.1. Técnicas***

Por tratarse de una investigación de índole bibliográfica, la información por recoger son estudios (doctrinarios), normativa vigente y pronunciamientos jurisprudenciales, prioritariamente emitidos en el ordenamiento jurídico penal y administrativo del Perú.

No se utilizan técnicas de recojo de información de carácter empírico (entrevistas, encuestas y otros métodos propios de la investigación socio-jurídica), sino que se recurre al recojo de información mediante búsqueda en fuente abierta (motor de búsqueda de información en internet, como Google, por ejemplo), así como libros electrónicos (PDF), artículos publicados en revistas electrónicas y publicaciones físicas.

Para las fuentes normativas se utiliza el Sistema Peruano de Información Jurídica (SPIJ) y para las fuentes jurisprudenciales la búsqueda a fuente abierta y el buscador oficial del poder judicial.

### ***1.9.2. Instrumentos***

En virtud del carácter bibliográfico de la presente investigación, tampoco se utiliza instrumentos de recojo de la información propios de investigaciones empíricas, sino que se utiliza como principal instrumento para el tratamiento de la información obtenida la sistematización y comparación de los datos obtenidos mediante su lectura comparada y comprensión global, buscando sistematizar conceptos y armonizarlos, a fin de lograr una interpretación coherente del sistema jurídico en cuanto a la regulación de la conducta de conducción en exceso de velocidad.

## **CAPÍTULO II**

### **EXPOSICIÓN DEL PROBLEMA: LA AUSENCIA DE UNA ARTICULACIÓN SISTEMÁTICA ENTRE LAS INFRACCIONES PENALES Y ADMINISTRATIVAS POR EXCESO DE VELOCIDAD**

#### **2.1. La Velocidad como Problema Necesitado de Regulación Adecuada**

La velocidad elevada en la conducción no solo aumenta la probabilidad de sufrir accidentes de tráfico, sino que también tiene un impacto directo en su gravedad, incrementando la posibilidad de sufrir lesiones graves o incluso la muerte. Superar los límites de velocidad establecidos es considerado uno de los comportamientos más peligrosos al volante, ya que puede desencadenar accidentes mortales o lesiones severas. El cual tiene la importancia crítica de respetar las velocidades máximas permitidas en las vías, ya que no hacerlo puede tener consecuencias devastadoras para la seguridad vial y la vida de quienes comparten la carretera.

En el Perú, entre los años 2010 y 2021, los accidentes de tráfico causados por exceso de velocidad constituyeron un considerable 30.5 % del total de siniestros viales, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Específicamente en el 2021, se destaca que el 62.2 % de las muertes registradas en accidentes de tráfico correspondieron a usuarios vulnerables en las vías, tales como peatones, ciclistas, motociclistas, entre otros. Estas cifras resaltan la necesidad urgente de abordar y controlar el exceso de velocidad en las carreteras, además de mejorar la seguridad para los usuarios más vulnerables, a fin de reducir la alarmante cantidad de accidentes y víctimas en el país (El Peruano, 2022)

Durante el primer trimestre de 2022, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) registró un total de 31,845 infracciones por exceso de velocidad en distintas carreteras nacionales, siendo los conductores de autos y

camionetas tipo pick up responsables del 89.7 % de estas violaciones. En contraste, los vehículos de carga representaron el 7.5 % de las faltas, seguidos por minibuses y microbuses con el 2.2 %, y los buses con el 0.6 %.

En términos regionales, Lima encabezó la lista con la mayor cantidad de infracciones por exceso de velocidad, sumando un total de 24 780. La Libertad ocupó el segundo lugar con 2372 infracciones, seguida de Junín (2,361), Lambayeque (857), Puno (707), Ica (694), Arequipa (52) y Cusco (22).

Respecto a las vías nacionales, la carretera Panamericana Sur fue donde se detectaron más excesos de velocidad, con un total de 14,524 infracciones, seguida por la carretera Panamericana Norte con 13413. También, se registraron excesos de velocidad en la carretera Longitudinal de la Sierra Sur (3,069), Carretera Central (818) y la carretera PE-34H con 21 casos. Estos datos reflejan la urgente necesidad de abordar y controlar el problema del exceso de velocidad en las carreteras nacionales (Plataforma Digital Única del Estado Peruano [GOB]).

En lo que va del 2024, desde enero hasta junio, va dejando 200 fallecidos y 87 heridos, esto según la Policía Nacional del Perú, quienes contabilizaron un total de 194 accidentes, de esta cantidad, 22 se atribuyeron al exceso de velocidad, 18 a la imprudencia temeraria del conductor, 14 a la imprudencia del peatón, 10 a la ebriedad del conductor, 5 a la ebriedad del peatón, y hay otros 99 que todavía están siendo investigados, siendo cifras alarmantes debido al incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores (Infobae, 2024).

## **2.2. La Infracción Administrativa por Conducción a Excesiva Velocidad**

### ***2.2.1 Aspectos generales de las infracciones de tránsito***

El TUO-RNT, en su título VII, refiere los aspectos generales de Infracciones y Sanciones de tránsito en nuestro país. En cuanto a la definición de la infracción administrativa de tránsito, la citada norma indica que se trata de las acciones u omisiones que contravienen el ordenamiento de tránsito, esto es, el TUO-RNT, el cuadro de tipificación, sanción y medidas preventivas aplicables a las infracciones de tránsito y otras (art. 288 del TUO-RNT)

El Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (TUO-RNT), es una norma prescriptiva donde encontramos deberes y prohibiciones dirigidas a los conductores de vehículos y a los peatones, no obstante, puede apreciarse que esta norma le atribuye más deberes y prohibiciones al conductor, por ser quien realiza una actividad denominada por la doctrina como una actividad calificada de riesgosa o peligrosa como viene a ser la conducción de un vehículo motorizado (LP-Pasión por el Derecho, 2022, 22m56s).

Si tenemos un deber o una prohibición, en el Reglamento se va a considerar a una acción u omisión que contraviene lo dispuesto en el Reglamento, el elemento adicional de las infracciones viene a ser la tipificación que es la descripción de la conducta reprochable que se encuentra en el cuadro de sanción y medidas preventivas aplicables a las infracciones de tránsito.

Según el TUO-RNT, en términos de responsabilidad administrativa, el conductor de un vehículo viene a ser el responsable de las infracciones de tránsito que estén relacionadas con su conducta durante la circulación.

Cuando no se puede identificar al conductor que cometió la infracción, se presume que el propietario del vehículo que estaba siendo conducido es responsable administrativamente. Sin embargo, el propietario puede demostrar de manera clara que había vendido el vehículo o que no estaba en su posesión en ese momento, en cuyo caso debe informar sobre el comprador, poseedor o tenedor actual del vehículo como responsable de la infracción. En el servicio de transporte, el conductor es visto como el tenedor del vehículo. No obstante, el propietario o legítimo poseedor del vehículo puede demostrar quién estaba a cargo de la conducción en el momento de la infracción, evitando así que se le atribuya la responsabilidad administrativa y no se le aplique el supuesto previsto en el párrafo anterior. En el caso de infracciones al tránsito de responsabilidad del conductor, cuando un conductor comete infracciones de tránsito que están reguladas en otros reglamentos nacionales además del TUO-RNT, se aplica la normativa específica correspondiente, manteniendo la responsabilidad del infractor según lo establecido en esa normativa específica (artículo 289 del TUO-RNT).

### ***2.2.2 Régimen general de las sanciones de tránsito***

La sanción se establece de acuerdo con la gravedad de la conducta que despliega el conductor, la cual puede tener una calificación de leve (L), grave (G) o muy grave (M). Se implementa un sistema de acumulación de puntos que supervisa continuamente el desempeño de los conductores, asignando puntos en base a las infracciones cometidas. Este sistema tiene como objetivo establecer un control y aplicar medidas correctivas para corregir el comportamiento de los conductores y fomentar conductas que mejoren la seguridad en las vías. En este sistema de acumulación de puntos, los conductores suman puntos en función de la gravedad de las infracciones que cometan.

Las infracciones de tránsito se clasifican en faltas leves (L) que acumulan de 1 a 20 puntos, infracciones graves (G) que suman de 20 a 50 puntos, y las infracciones muy graves

(M) que van de 50 a 100 puntos (Plataforma Digital Única del Estado Peruano [GOB], s.f.). Estos puntos se van añadiendo al historial del conductor.

Asimismo, el puntaje por una infracción dura 24 meses (2 años) desde que la infracción se vuelve definitiva en la sede administrativa. Después de dicho periodo, los puntos se eliminan de forma automática.

Además, cuando un conductor acumula 100 o más puntos en 24 meses, se suspende su licencia por seis meses. En caso de acumular 100 puntos nuevamente después de una suspensión anterior, la suspensión será por un año. La tercera vez que acumula 100 puntos en ese periodo, resulta en la cancelación permanente de su licencia.

Según el artículo 313 del TUO-RNT modificado por la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo N.º 025-2021-MTC, estableciendo en el inciso 2 lo siguiente:

Artículo 313. Sanciones no pecuniarias

(...)

2. Por acumulación de puntos: Las autoridades competentes en el ejercicio de su potestad sancionadora pueden imponer sanciones de suspensión o cancelación de licencia de conducir o inhabilitación del conductor de acuerdo a las reglas establecidas en el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

**2.2.3 Procedimiento sancionador**

Después de recibir la copia del acta de infracción, el infractor puede pagar el 17 % del monto en los primeros cinco días hábiles o el 33 % entre el sexto día hábil y el último día hábil antes de la notificación de la resolución sancionadora. Es importante destacar que

este beneficio no se aplica a ciertas infracciones específicas tipificadas como M1 al M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M27, M28, M29, M31, M32 y M42.

Ahora, Las sanciones por infracciones de tránsito, ya sean leves, graves o muy graves, deben ser aplicadas por las autoridades competentes en materia de tránsito terrestre, según lo establece el artículo 292 del TUO-RNT. Estas autoridades incluyen el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la SUTRAN, las municipalidades provinciales, las municipalidades distritales, la Policía Nacional del Perú, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-INDECOPI, y en ciertos casos, organismos responsables específicos en circunscripciones provinciales conurbadas, establecidos por ley según el artículo 73 de la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Cometer una infracción de tránsito no implica necesariamente que el infractor sea responsable civil por los daños causados, a menos que exista una relación directa entre la infracción y el accidente. Es necesario demostrar el motivo directo entre la infracción y los daños ocasionados para establecer la responsabilidad civil (artículo 295 del TUO-RNT).

#### ***2.2.4. Autoridades encargadas del control de la velocidad.***

##### **2.2.4.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

En materia de tránsito terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene a ser el órgano rector a nivel nacional y tiene las siguientes competencias:

1. *Competencias normativas:* Consisten en evaluar y actualizar el Reglamento Nacional de Tránsito, así como en establecer normas complementarias e interpretar los principios del tránsito terrestre definidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. También tienen la responsabilidad de

asegurar la implementación de medidas necesarias para cumplir con estas normativas en todo el país.

2. *Competencias de gestión:* Responsable de diseñar sistemas para prevenir accidentes de tránsito, crear y mantener el Registro Nacional de Sanciones, y fomentar el fortalecimiento de capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para asegurar una mejor implementación del Reglamento.
3. *Competencias no asignadas expresamente:* Todas las competencias que no están explícitamente asignadas a ninguna autoridad en este Reglamento recaen exclusivamente en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en la Ley N.º 27181.

#### **2.2.4.2. La SUTRAN**

SUTRAN es una entidad que realiza un control permanente de la velocidad de los vehículos a través de cinemómetros ubicados en diferentes tramos con mayor concentración de accidentes de tránsito y la central de gestión y monitoreo, con la finalidad de prevenir y apartar los excesos que pudieran conllevar a la pérdida de vidas humanas.

En el ámbito de tránsito terrestre, la SUTRAN tiene las siguientes competencias en la red vial bajo su jurisdicción:

- a) *Competencia de gestión.* Responsable de recolectar y administrar los recursos derivados de las multas por infracciones de tránsito.
- b) *Competencia de fiscalización.* Responsable de supervisar, detectar infracciones, imponer sanciones y aplicar medidas preventivas por el incumplimiento de las leyes de tránsito. Esto incluye inscribir las papeletas de infracción en el Registro

Nacional de Sanciones, así como aplicar sanciones por acumulación de puntos y mantener actualizado dicho registro en su ámbito de competencia.

#### **2.2.4.3. Las municipalidades provinciales**

En el contexto del tránsito terrestre, las municipalidades provinciales poseen competencias significativas que abarcan aspectos normativos, de gestión y de fiscalización, de acuerdo con el Reglamento Nacional de Tránsito, contenida en el artículo 5° del Reglamento Nacional de Tránsito-Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC, estas competencias se detallan de la siguiente manera:

- i. *Competencias normativas.* Tienen la facultad de emitir normas y disposiciones adicionales que sean necesarias para la aplicación efectiva del Reglamento Nacional de Tránsito en su respectiva área territorial.
- ii. *Competencias de gestión.* Son responsables de la gestión del tránsito conforme al Reglamento Nacional de Tránsito y normativas adicionales. Incluye la recolección y gestión de los fondos obtenidos por multas de infracciones viales. Además, tienen la responsabilidad de instalar, mantener y actualizar los sistemas de señalización de tráfico dentro de su área de autoridad, según las normativas vigentes.
- iii. *Competencia de fiscalización.* Implica la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y medidas preventivas según el Reglamento Nacional de Tránsito. Incluye inscribir infracciones en el Registro Nacional de Sanciones y aplicar sanciones por acumulación de puntos cuando la última infracción ocurre en su jurisdicción. También deben mantener actualizado dicho registro en su ámbito de competencia.

#### **2.2.4.4. Las municipalidades distritales**

En el ámbito del tránsito terrestre, las municipalidades distritales desempeñan un papel esencial centrado en funciones de gestión y fiscalización dentro del ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva (Ley N.º 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre, artículo 17º), y las previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito-Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC.

En términos de vialidad, la instalación, mantenimiento y renovación de sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento correspondiente, ya mencionado en el párrafo anterior.

#### **2.2.4.5. La Policía Nacional del Perú**

En relación al tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través de sus efectivos encargados del control del tráfico y carreteras, tiene competencias definidas por el Reglamento Nacional de Tránsito, que incluye lo siguiente:

Garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas: esto implica asegurar que las vías estén libres y controlar que se cumplan las normas de tránsito y seguridad vial por parte de los usuarios de la infraestructura vial. Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial: la Policía tiene la tarea de supervisar y garantizar que los conductores y usuarios de las vías cumplan con las normativas y prácticas de seguridad vial establecidas. Aplicar medidas preventivas: la Policía tiene la facultad de aplicar medidas preventivas, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Tránsito, para garantizar un comportamiento adecuado y seguro en el tráfico. Ejercer funciones de control y vigilancia del tránsito: los efectivos de la policía dirigen y vigilan el desarrollo normal del tráfico, interviniendo cuando sea necesario para mantener el orden y la seguridad vial. Prevenir, investigar y denunciar infracciones: La Policía tiene el deber de evitar, investigar y reportar

a las autoridades correspondientes las violaciones establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Deben registrar en el Registro Nacional de Sanciones las multas y medidas preventivas impuestas en todas las redes viales (local, rural, urbana, regional y nacional).

#### **2.2.4.6. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-INDECOPI**

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual desempeña un papel relevante en la supervisión del cumplimiento de las normas generales relacionadas con la protección al consumidor en el ámbito del tránsito terrestre. Esta supervisión abarca diversos aspectos, garantizando que se respeten los derechos y la seguridad de los consumidores en el contexto del tráfico y transporte por carretera.

#### ***2.2.5. Nuevos límites aplicables para efectos de determinar una infracción por exceso de velocidad***

A partir del 14 de enero de 2022, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) implementó un sistema de sanciones graduales por exceso de velocidad en el Perú. Este enfoque implica que la sanción aplicada a un infractor que exceda los límites de velocidad será proporcional al grado de exceso. Cuanto mayor sea el exceso de velocidad, mayor será la sanción impuesta al conductor que cometa la infracción.

Este cambio en la normativa de tránsito fue establecido por el MTC a través de la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, realizada mediante el Decreto Supremo 025-2021-MTC, publicado el 17 de julio de 2021. El objetivo principal de esta modificación es promover una conducción más segura y responsable, incentivando a los conductores a respetar los límites de velocidad y reducir los accidentes de tráfico asociados al exceso de velocidad.

El Decreto Supremo 025-2021-MTC introdujo modificaciones en el anexo I, conocido como “Cuadro de tipificación, sanciones, medidas preventivas y control de puntos aplicables a las infracciones al tránsito terrestre” del Reglamento Nacional de Tránsito en Perú. Estas modificaciones implican cambios en la clasificación de infracciones, las sanciones correspondientes, las medidas preventivas y el sistema de control de puntos asociados a las violaciones de tránsito en el país.

Como ya explicamos, el artículo 291 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (“TUO-RNT”) diferencia tres tipos de infracciones, según su gravedad: Leves (L), Graves (G), y Muy Graves (M).

El TUO-RNT prevé que no respetar los límites máximos de velocidad está catalogado como una infracción muy grave (M20) y divide las infracciones de manera escalonada, dependiendo de la cantidad de velocidad en exceso que supera el máximo permitido, castigando dichas infracciones progresivamente graves, con diferentes multas de progresiva cuantía.

Así, en la regulación actual de la infracción denominada M20a, se considera como una infracción muy grave superar el límite máximo establecido para transitar a determinada velocidad en una vía, hasta en 10 km/h en exceso. Esta conducta se castiga con una multa del 18 % de la UIT (al 2024, esto equivale a S/ 927.00 soles) y 50 puntos en contra.

Asimismo, la infracción denominada M20b, es otra de las infracciones consideradas como una infracción muy grave, y se orienta a sancionar a quienes transitan a una velocidad superior a la permitida en más de 10 km/h hasta 30 km/h adicionales. Esta conducta se sanciona con una multa del 24 % de la UIT (al 2024, esto equivale a S/ 1,236.00 soles) y 60 puntos en contra.

Como tercera infracción tenemos la denominada M20c, siendo también una infracción denominada muy grave, establecida para sancionar los casos en los que el exceso de velocidad supera los 30 km/h adicionales al límite de velocidad máximo. Aquí, la multa asciende al 50 % de la UIT (al 2024, esto equivale a S/ 2,575.00 soles) y 70 puntos en contra.

Como última infracción tenemos la denominada M20d, también considerada muy grave, que hace referencia a no respetar el límite mínimo de velocidad establecido en una vía. En este supuesto, la multa es del 18 % de la UIT (al 2024, esto equivale a S/ 927.00 soles) y 50 puntos en contra.

A partir del 18 de julio de 2022, (Plataforma Digital Única del Estado Peruano [GOB], 2022) entraron en vigencia los nuevos límites de velocidad establecidos para calles, jirones y avenidas de las zonas urbanas, así como para las carreteras que atraviesan centros poblados a nivel nacional. Esta medida fue implementada conforme a la Segunda Disposición Complementaria de la norma modificatoria, introducida para actualizar y adecuar los límites de velocidad a la dinámica y seguridad del tránsito en áreas urbanas y carreteras cercanas a comunidades:

A partir de la modificación, se establecieron nuevos límites de velocidad en distintos tipos de vías en Perú. En áreas urbanas, como calles y jirones, se redujo la velocidad máxima permitida a 30 km/h (anteriormente era de 40 km/h), con el objetivo de fomentar una conducción más segura en estos espacios de tráfico local. En las avenidas de zonas urbanas, el límite de velocidad se redujo a 50 km/h (previamente era de 60 km/h), contribuyendo a disminuir la velocidad y mejorar la seguridad de los conductores y peatones.

Asimismo, en las carreteras que atraviesan centros poblados, se aplicaron ajustes en los límites de velocidad. En zonas comerciales, se estableció un límite de 30 km/h (antes era de 35 km/h), en zonas residenciales la velocidad máxima permitida se redujo a 50 km/h

(antes era de 55 km/h) y en áreas cercanas a instituciones escolares y hospitales se fijó un límite de 30 km/h. Estas modificaciones tienen como finalidad garantizar la seguridad de los usuarios en espacios donde la circulación de peatones y vehículos es alta.

En síntesis, las modificaciones en los límites de velocidad buscan promover una conducción más segura y responsable en diferentes tipos de vías, adaptando los límites a las características y necesidades de cada área, con el propósito de reducir accidentes y brindar mayor protección a los usuarios de las vías.

Esta nueva norma detallada en párrafos anteriores tiene carácter preventivo, entonces se entiende que a mayor velocidad mayor será la sanción, cuando el conductor se encuentre conduciendo un vehículo por encima de los límites de velocidad establecidos, estará cometiendo una infracción la cual será sancionada conforme lo establece el Decreto Supremo 025-2021-MTC.

En circunstancias excepcionales, las autoridades responsables de la gestión vial tienen la facultad de establecer límites de velocidad diferentes a los establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito. Esto se basa en las condiciones y características específicas de las vías, como su geometría, condiciones climáticas, densidad y composición del tráfico. El objetivo principal de esta excepción es garantizar la seguridad vial en cualquier tramo de la vía, especialmente en lugares críticos como pasos a nivel, intersecciones, zonas cercanas a instituciones educativas o deportivas, y otros lugares donde haya presencia de usuarios vulnerables.

Para implementar esta excepción, es fundamental instalar una señalización adecuada que informe claramente sobre los límites de velocidad establecidos en cada tramo de la vía. Esto permite a los conductores adaptar su velocidad según las condiciones específicas y

garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía (artículo 167 del Decreto Supremo 025-2021-MTC).

En el caso de las zonas urbanas, reguladas en el artículo 162 y 163, las autoridades competentes tienen la facultad de establecer límites de velocidad por debajo de los límites estándar establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito, utilizando esta excepcionalidad. Es decir, pueden reducir la velocidad máxima permitida en ciertos tramos de vías urbanas para garantizar una conducción más segura y acorde con las condiciones específicas de dichas zonas.

Es esencial que la señalización que indica estos límites de velocidad cumpla con los requisitos técnicos establecidos en la normativa que regula los dispositivos de control de tránsito automotor, así como con los estándares de diseño geométrico de vías, y otras regulaciones previamente aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Esto asegura que la señalización sea clara, precisa y cumpla su función de informar a los conductores sobre los límites de velocidad específicos establecidos para cada tramo de vía en zonas urbanas.

Un objetivo, para el 2024, viene a ser la reducción del número de siniestros de tránsito y el número de fallecidos cuya causa esté relacionada con el exceso de velocidad en la conducción de vehículos y para lograrlo, se plantean estrategias y medidas destinadas a concienciar a la población sobre la importancia de respetar los límites de velocidad, así como a fortalecer la fiscalización y control en las vías para garantizar el cumplimiento de dichos límites.

### **2.3. La regulación de la falta por conducción peligrosa en el art. 451.5 del Código Penal**

En nuestro Código Penal (1991), en el libro de faltas contra la seguridad pública, en su artículo 451 inciso 5, regula el ilícito penal de conducción a excesiva velocidad, bajo la siguiente redacción:

#### **Faltas contra la seguridad pública**

Artículo 451. Será reprimido con prestación de servicio comunitario de quince a treinta jornadas o hasta con ciento ochenta días-multa:

(...)

5. El que conduce vehículo o animal a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública o confía su conducción a un menor de edad o persona inexperta.

(...)”.

El cual establece la infracción penal de conducción a excesiva velocidad. Esta disposición recae en quien conduzca un vehículo a una velocidad que represente un peligro para la seguridad pública. Esta conducta delictiva se consuma al poner en peligro un bien jurídico de naturaleza colectiva: la seguridad pública.

Esta normativa se centra en el aumento del riesgo permitido en la conducción, que, si se materializa, podría ocasionar daños a la vida o integridad de las personas que utilizan las vías públicas. Siendo así que la regulación del ilícito penal de conducción temeraria sanciona a aquellos que conducen a una velocidad excesiva, que generan un peligro para la seguridad pública y, por ende, para quienes transitan en la vía.

Con respecto a los elementos típicos de la infracción, podemos apreciar los siguientes aspectos problemáticos para la identificación del contenido concreto de la prohibición penal:

### ***2.3.1. El elemento típico “vehículo”***

El término “vehículo” se define en el Reglamento Nacional de Vehículos según el Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC, publicado el 12 de octubre de 2003 en el numeral 53 del anexo II de esta norma, como un medio de transporte capaz de desplazarse, ya sea motorizado o no, diseñado para transportar personas o mercancías. Es decir, cualquier bien de consumo sujeto de ser transportable, comerciable, etc. incluso puede realizarse la conducción de un animal; no obstante, ello no es objeto de estudio en la presente investigación

En esa línea, el numeral 84 del mismo anexo establece que un vehículo automotor es aquel que se mueve por su propia fuerza motriz y circula en vías terrestres, excluyendo las vías férreas. En la clasificación vehicular establecida en el anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, el vehículo automotor forma parte de ella. Asimismo, el numeral 83 (anexo II) define un motor térmico como una máquina de combustión interna cuyo encendido puede ser por chispa o por compresión.

Para efectos de la conducta prevista en el tipo penal del art. 451.5 del CP, y en concordancia con la normativa previamente expuesta para la presente investigación se considerará como sinónimos vehículo automotor o motorizado; por tanto, ésta puede realizarse, en los vehículos con motor térmico de dos o más ruedas. En tal definición, conforme a la regulación antes indicada, no están incluidos los vehículos de dos ruedas que no tengan la capacidad de exceder los 50 km/h (p. ejemplo bicimotos). Así lo señala expresamente el D.S. 019-2018-MTC

En este mismo orden de ideas, para González (2015), un vehículo motorizado es un medio de desplazamiento terrestre con propulsión propia, destinado al transporte de personas o cosas, y que requiere permiso de circulación para poder transitar.

Por su parte, el Reglamento Nacional de Vehículos, según el Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC, establece requisitos técnicos para admitir, registrar, circular, operar y retirar vehículos del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT). Estos requisitos aseguran la protección y seguridad de personas y usuarios del transporte, preservan el medio ambiente y mantienen la integridad de la infraestructura vial, promoviendo un transporte terrestre eficiente y seguro.

### ***2.3.2. El elemento típico “seguridad pública”***

A partir de lo anterior, es relevante comprender el concepto de seguridad pública, el cual implica la responsabilidad del Estado en garantizar el ejercicio libre y efectivo de los derechos de todos los ciudadanos. Esto se traduce en la necesidad de proporcionar un entorno seguro y protegido para la población. Además, el Estado debe emplear diversos instrumentos y estrategias para mantener el orden en la sociedad y asegurar la seguridad pública (Valencia, 2002).

“La función de la seguridad pública supone un verdadero resguardo de los derechos como premisa indispensable de su pleno ejercicio y no se predica como el resultado de acciones específicas, sino como componente final de un proceso colectivo que se conforma con una multiplicidad de acciones” (Valencia, 2002, p. 94).

La seguridad pública es un servicio fundamental proporcionado por el Estado para asegurar la protección de todos los ciudadanos y sus propiedades. El Estado tiene la responsabilidad principal de prevenir disturbios sociales y garantizar la integridad física de la población. Este servicio debe ser accesible universalmente y depende de factores como la

efectividad de las fuerzas policiales, el funcionamiento del sistema judicial, las políticas estatales y las condiciones sociales (Foro de Seguridad, s.f.).

Asimismo, debemos tener en cuenta que “la seguridad pública es un servicio que debe brindar el estado para garantizar la integridad de todos los ciudadanos y sus bienes [...] para esto existen fuerzas de seguridad en nuestro caso, la Policía Nacional-que trabajan en conjunto con el Poder Judicial que tiene la misión de aplicar los castigos que estipula la ley” (Alva, 2015, p. 1).

### ***2.3.3. Indeterminación del elemento “exceso de velocidad generador de un peligro”***

De todo lo expuesto hasta aquí, se aprecia que evadir un límite de velocidad pone en peligro la vida e integridad de quien comete la infracción, pero también la de los demás automovilistas o peatones que se encuentran en las vías. En la exposición de motivos del TUO-RNT se señala que, a pesar de la previsión normativa de diversas infracciones, el índice de mortandad originado por los accidentes de tránsito ha ido creciendo, identificando como principales causas de dicho fenómeno: el exceso de velocidad, estado de ebriedad del conductor, imprudencia y el desacato a las señales de tránsito.

En tal virtud, los límites de velocidad están orientados a proteger al ciudadano, ya que la rapidez en la conducción afecta la seguridad pública incluso cuando se está manejando dentro del límite de velocidad permitido, por ejemplo, cuando hay mal tiempo, o en un área de noche que no está bien iluminada (NHTSA, s.f.).

“Durante más de dos décadas, el exceso de velocidad ha estado involucrado en aproximadamente un tercio de todas las muertes en la que están involucrado un vehículo” (Hernández, 2017, párr. 3). A pesar de ello, la norma penal prevista en el art. 451.5 del CP no nos permite identificar una noción de “peligro” que delimite cuándo una conducta

específica es peligrosa en el sentido del tipo penal y cuando no lo es. Si bien sabemos que exceder los límites de velocidad en la conducción, es una conducta de particular gravedad, por las consecuencias para la seguridad y la vida de las personas, el tipo legal de la falta prevista en el 451. 5 del CP no solo describe la velocidad como medio comisivo, sino que se refiere a un exceso de velocidad generador de peligro.

Entonces, puede advertirse una indeterminación de la conducta descrita en el Código Penal, materia de análisis, pues no podría completarse dicho elemento del tipo penal mediante la sola interpretación gramatical de los términos, sino que hace falta, por razón del principio de legalidad, que la conducta esté adecuadamente identificada y delimitada (art. 2.24.d de la Constitución).

#### **2.4. El espacio de incertidumbre acerca de cuál es el marco legal aplicable a los conductores que excedan los límites máximos de velocidad por encima de los 30 km/h**

Como se ha visto en los apartados precedentes, la velocidad es el principal problema de seguridad vial en nuestro país (y en muchos otros), la conducción a una velocidad excesiva es un factor determinante para la producción de accidentes de tránsito, tiene un impacto negativo importante en la calidad de vida, así como la seguridad de los peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de las vías.

La nueva regulación aprobada en el Perú mediante Decreto Supremo N.º 025-2021-MTC abre un espacio de incertidumbre acerca de cuál es el marco legal que se debe aplicar a los conductores que excedan los límites de velocidad por encima de los 30km/h. En efecto, una lectura literal de dicha normatividad, nos indica que la gravedad progresiva de la conducta es valorada negativamente por el legislador, castigándola, proporcionalmente, con sanciones de gravedad progresiva. No obstante, dicha progresiva gravedad y su correspondiente progresivo desvalor, detienen su crecimiento (progresivo) en el límite de

los 30 km/h. Así, quienes sobrepasen dicho límite de velocidad, por ejemplo, por 40, 50 o 60km/h se hacen acreedores a la misma sanción, sin que tenga lugar evaluar la cuantía del exceso de velocidad; es decir, una interpretación puramente literal de la norma, podría llevarnos a pensar que da lo mismo infringir el límite de velocidad en 40km/h o en 60km/h.

Es necesario, por tanto, realizar una labor interpretativa para complementar el sentido de la norma penal. A eso nos dedicamos en los siguientes capítulos del presente trabajo.

## CAPÍTULO III

### MARCO TEÓRICO: EL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIDAD COMO CLAVE INTERPRETATIVA DE LA INTERACCIÓN PENAL-ADMINISTRATIVA SANCIONADORA

#### 3.1 Antecedentes de la Investigación

##### 3.1.1 *Antecedentes nacionales*

En la tesis de Chipana (2023), en su investigación titulada “Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021”, presentada ante la Universidad Autónoma del Perú, para la obtención del grado de título de Abogado, utilizó el tipo de investigación cualitativa jurídica, en el cual se estableció como objetivo general identificar los factores relacionados con los accidentes de tránsito en Villa El Salvador, los cuales provocan muertes y lesiones físicas y psicológicas. Se concluyó que el factor humano, especialmente el conductor, es el más relevante, causando casi el 68 % de los accidentes. Otro factor importante es el vehículo. Asimismo, se realizaron estudios basados en categorías y subcategorías de tráfico vial, siguiendo métodos de España, Colombia y Chile. Dado su éxito, se recomendó a las autoridades peruanas adoptar este modelo para reducir las muertes y lesiones, especialmente entre los peatones.

Lo anterior se relaciona con la presente investigación en el extremo de que el conductor vehicular origina una gran cantidad de accidentes (68 %) por diversos motivos y circunstancias y se recomendó a las autoridades peruanas seguir con este modelo para evitar menos muertes y lesiones entre los peatones. En esos motivos y circunstancias está la velocidad en la que el conductor se desplaza, que es una propuesta en relación a la presente tesis es que se pueda reducir el nivel de accidentes de tránsito poniendo como sanciones más drásticas a mayor velocidad.

En la tesis de Ochavano (2021), titulada “La confusión entre el delito y las faltas en el derecho peruano (similitud de elementos y diferencia de procesos)” del 2021, presentada ante la Universidad San Ignacio de Loyola, para optar el grado académico de Bachiller en Derecho, utilizó el enfoque metodológico básico de diseño descriptivo. Abordó el problema de la confusión que existe en el derecho peruano entre dos figuras penales: los delitos y las faltas. Concluyó que la principal razón de esta confusión radica en considerar como delito lo que en realidad son faltas, producto de una mezcla de conceptos entre ambas categorías; asimismo, concluyó que las teorías predominantes sugieren que esta confusión se debe a que no hay una diferencia cualitativa entre ellas, sino más bien una diferencia de formalidad y un aparente error legislativo al agruparlas juntas en el Código Penal.

Estas conclusiones se relacionan con el tema de estudio en la presente investigación dado que concluyó que la tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad son elementos esenciales para la configuración de los delitos, y a su vez, estos mismos elementos son necesarios para que una conducta se considere falta. Aunque el sistema jurídico penal no ofrece definiciones que permitan diferencias sustantivas entre delitos y faltas, se asume la clasificación bipartita recogida en el Código Penal peruano, atribuyendo la confusión entre delitos y faltas a la inexistencia de diferencias en su naturaleza. Además, se destaca que las faltas surgieron en un momento histórico en el que se estaba produciendo la diferenciación entre el derecho penal y el emergente derecho administrativo sancionador o derecho de Policía, lo que generaba dudas sobre a qué área del derecho pertenecían las faltas.

En la tesis de Espinoza (2017), titulada “Defectos y deficiencias en la regulación jurídica del proceso penal por faltas en el segundo juzgado de paz letrado de la corte superior de justicia de Huancavelica año 2015”, presentada ante la Universidad Nacional de Huancavelica-Facultad de Derecho y Ciencias Políticas para optar el Título Profesional de Abogado, utilizó un enfoque descriptivo. El problema abordado fue sobre los defectos y

deficiencias en la regulación de los procesos por faltas en dicho juzgado durante el 2015 analizando la incompatibilidad de ciertos artículos de la Constitución Política y el Código Procesal Penal en relación con la regulación de los procesos por faltas, además demostró que se han vulnerado principios fundamentales del sistema judicial, como el principio acusatorio y de imparcialidad. Se concluyó que hay incompatibilidades legales entre artículos de la Constitución Política y el Código Procesal Penal, lo que genera inseguridad jurídica y falta de uniformidad en la aplicación por parte de los jueces. Igualmente, se señaló que se vulnera el principio de imparcialidad, ya que los jueces realizan acusaciones directas al agresor en el juicio oral.

Todo ello se relaciona con la presente investigación en el extremo del tipo objetivo de faltas dado que se destaca una deficiencia en la regulación al no permitir que el abogado defensor formule el alegato de apertura para exponer su teoría del caso. Estos aspectos señalan la necesidad de mejorar la regulación jurídica de los procesos por faltas en el mencionado juzgado para garantizar un proceso más justo y equitativo.

### **3.1.2 Antecedentes internacionales**

En la tesis de Mingorance (2019), en su investigación titulada “El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social”, presentada ante la Escuela Internacional de Doctorado UNED, para la obtención del grado de Doctor en Derecho y C.S., utilizó la metodología de carácter deductivo, en la cual se profundiza en la complejidad de abordar la seguridad vial en la sociedad contemporánea, destacando su origen en el desarrollo tecnológico y el crecimiento del uso del automóvil, lo que ha llevado a la denominada “sociedad del riesgo”. Asimismo, se destaca el papel del ordenamiento jurídico como herramienta para controlar conductas consideradas antisociales en este contexto, dando lugar a conceptos como el riesgo permitido y el derecho penal del riesgo, que reflejan la necesidad de un mayor control estatal sobre los nuevos riesgos asociados a la movilidad. Sin embargo,

se plantean cuestionamientos sobre la expansión del derecho penal hacia áreas antes ocupadas por el derecho administrativo sancionador, que generan debates en torno a la efectividad y justificación de algunas conductas penadas en el ámbito de la seguridad vial, especialmente en delitos de peligro abstracto donde la antijuridicidad material es objeto de crítica.

Lo anterior se relaciona con la presente investigación en el extremo de que se han planteado cuestionamientos sobre la expansión del derecho penal hacia áreas antes ocupadas por el derecho administrativo sancionador, donde ya en España han sido abarcadas por el derecho penal sobre algunos ámbitos en la seguridad vial, lo cual en nuestro país si un conductor tendría que tener más prudencia al momento de manejar un vehículo y no exceder los límites máximos de velocidad, y en caso de que ocurra sea abarcado por el derecho penal mediante la falta del artículo 451.5 del CP, recibiendo una sanción más drástica.

### **3.2 Los límites a la intervención punitiva del Estado**

La función punitiva del Estado en un contexto social y democrático se deriva de su soberanía para definir ciertas conductas como punibles y establecer las sanciones correspondientes.

Villavicencio (2003) sostiene lo siguiente: “La función punitiva del Estado social y democrático se origina en su soberanía para identificar como punibles ciertas conductas y establecer la sanción correspondiente” (p. 93). Actualmente, Rojas (2015) sustenta lo siguiente:

Existe un amplio consenso en la doctrina jurídica sobre la importancia de que el poder sancionador se base en los principios establecidos en la Constitución. Tanto el legislador como el aplicador de las normas sancionadoras deben respetar las disposiciones constitucionales y están sujetos al escrutinio del Tribunal

Constitucional. Los principios rectores del derecho sancionador son cruciales, ya que limitan el *ius puniendi* y constituyen los fundamentos del derecho de castigar. Esto deriva del valor normativo directo de la Constitución, estableciendo una relación intrínseca entre la ley penal y los pilares fundamentales de la constitución (p. 131).

Por lo tanto, el Estado de derecho busca que el poder de castigar se ajuste a la ley. El Estado democrático pone el derecho penal al servicio de los ciudadanos. “Políticamente, el Estado es su único titular (monopolio) y se pueden diferenciar matices en el ejercicio del poder penal: función penal judicial, legislativa y ejecutiva” (Villavicencio, 2003, p. 93).

### ***3.2.1 El Principio de proporcionalidad***

La proporcionalidad es una idea amplia que trasciende de lo estrictamente jurídico. Podemos encontrar ideas de proporcionalidad en la matemática, la música o el arte. En el derecho se ha debatido y se sigue debatiendo los alcances del concepto de proporcionalidad (Guzmán, 2017).

En el ámbito del derecho administrativo, el profesor Tirado Barreda considera que el proceso de constitucionalización, es decir, la exigencia de la vigencia práctica de los derechos fundamentales hace que el principio de proporcionalidad y el derecho administrativo se encuentren íntimamente relacionados (Tirado, 2011).

Para el caso de las sanciones penales, Matus (2000) destacó lo siguiente:

Existen dos criterios de proporcionalidad en derecho penal. El primero, proporcionalidad ordinal o relativa, establece que las sanciones deben ser comparables entre delitos de gravedad similar y graduadas según la magnitud del delito. El segundo, proporcionalidad cardinal o no relativa, determina el punto de partida de las penas, influenciado por decisiones políticas sobre la severidad del sistema penal y sus objetivos de prevención y desincentivo (p. 550).

Estos dos criterios de proporcionalidad ofrecen enfoques diferentes para determinar las sanciones penales, ya sea mediante comparaciones graduales entre delitos similares o a través de un punto de partida que considere la gravedad y la efectividad del sistema penal en función de sus objetivos de prevención.

Asimismo, Silva (1992) sostuvo lo siguiente:

El principio de proporcionalidad en el derecho penal busca que las penas sean adecuadas al delito cometido, tanto en términos generales como en cada caso específico, lo cual implica un desafío al determinar qué sanción es justa en cada situación (p. 260).

### ***3.2.2 El principio de legalidad***

El principio de legalidad, reconocido en las leyes supremas de los Estados, es crucial debido a la autoridad del Estado sobre los ciudadanos y su capacidad de afectar sus derechos. El Estado moderno interviene extensamente en la vida de las personas, por lo que es fundamental que sus acciones estén respaldadas legalmente para proteger los derechos de las personas (Islas, 2009, p. 98).

Para el autor Villavicencio, afirmó lo siguiente: “El principio de legalidad limita el ejercicio de la función punitiva estatal exclusivamente a las acciones u omisiones previstas en la ley como infracciones punibles: *nullum crimen, nulla poena sine lege.*” (Villavicencio, 2003, p. 94).

El principio de legalidad no es solo una exigencia de seguridad jurídica, permitiendo conocer previamente los delitos y las penas, sino también una garantía política de que los ciudadanos no serán sometidos a penas que la sociedad no acepte (Mir Puig, 2016).

El principio de legalidad en el derecho penal establece que las normas penales deben aplicarse literalmente, sin interpretaciones basadas en costumbres, decisiones judiciales previas o analogías con otras leyes (Donna, s.f.).

En el ordenamiento peruano, el legislador ha previsto formulas expresas del principio de legalidad en el artículo 2, numeral 24, inciso d, de la Constitución Política del Perú y en el artículo II del Título Preliminar del Código Penal.

### ***3.2.3. El principio de exclusiva protección de bienes jurídicos***

El principio de protección de bienes jurídicos como principio legitimador y limitador, es uno de los principios más debatibles, que hoy en día, es una garantía fundamental del derecho penal, que solo debe intervenir si existe una amenaza de peligro para concretos bienes jurídicos, asimismo el Estado no puede castigar conductas que no lesionen o pongan en peligro bienes jurídicos (Fernández, p. 95)

Roxin (s. f.), como se citó en Abanto, (s. f.) “ha defendido la teoría de la protección de bienes jurídicos como tarea del derecho penal, pues constituiría un principio irrenunciable para limitar el poder de la intervención estatal” (p. 8). Asimismo, explica que los bienes jurídicos no son solo ideas abstractas, sino aspectos reales y concretos de la realidad. Esto no significa que tengan que ser objetos físicos, sino que deben ser partes del mundo empírico, que podemos observar y experimentar.

La intervención del Estado es legítima cuando protege intereses que son ampliamente valorados por la sociedad, y la intervención penal solo es justificada si protege bienes jurídicos esenciales para las personas y la sociedad. Según el principio de lesividad, no se puede aplicar una sanción penal sin que exista un conflicto jurídico que afecte un bien jurídico, total o parcialmente (Villavicencio, 2003).

En el artículo IV del título preliminar del Código Penal, se establece el principio de lesividad. Para que una conducta se considere ilícita, no basta con que cumpla formalmente con los elementos de un delito; además, es necesario que dicha conducta haya puesto en peligro o dañado un bien jurídico específico.

### **3.3. Diferencias entre Delitos y Faltas**

Como hemos explicado previamente, la intervención punitiva está sujeta a ciertos principios limitadores como: legalidad, proporcionalidad, lesividad, última ratio o subsidiariedad. De los mencionados, uno de los más destacados es el principio de última ratio, que establece que el derecho penal debe emplearse como último recurso cuando otros controles sociales han fallado en proteger bienes jurídicos.

#### ***3.3.1. Ideas básicas de la teoría del delito***

Para Peña & Almanza (2010), el delito es una valoración de la conducta humana influenciada por el criterio ético prevaleciente en la sociedad y puede ser clasificado en diversas concepciones:

**Concepciones formales.** Sostiene que el delito es una acción humana que va en contra de lo que la ley ordena o prohíbe y que está castigada con una pena. Es la ley la que define qué acciones son consideradas delitos y les da sus características. Si una ley que define un delito es eliminada, ese delito deja de existir. Por lo tanto, el delito es una construcción artificial creada por la ley.

**Concepciones substanciales.** Establece que un acto voluntario humano sea considerado delito, debe cumplir con ciertos elementos: debe ser una acción humana que sea típicamente antijurídica, culpable y sancionada con una pena de carácter criminal.

**Concepción jurídica del delito.** Es todo acto humano voluntario que se adecua al presupuesto jurídico de una ley penal.

Los niveles de análisis en el estudio del delito comprenden tres elementos interconectados: tipo, antijuricidad y culpabilidad. Estos componentes del delito están intrínsecamente relacionados en una secuencia lógica necesaria. Estos niveles de análisis son esenciales para comprender y aplicar el derecho penal de manera coherente.

- La tipicidad se refiere al encaje de una conducta humana en el tipo penal establecido por la ley.
- la antijuricidad radica en el incumplimiento de lo establecido en la norma jurídica, representando una contradicción con el ordenamiento.
- la culpabilidad es una característica del sujeto que permite imputarle, a título de culpable, un hecho que es típico y antijurídico.

Entonces, la tipicidad, la antijuricidad y la culpabilidad son características comunes a todo hecho delictivo. Se inicia con la tipicidad, ya que solo la conducta típica permite valoraciones posteriores. Luego se investiga la antijuricidad, comprobando si la conducta fue conforme a derecho. Si es típica y antijurídica, se le puede atribuir el hecho (Muñoz y García, 2010).

### ***3.3.2. Hacia una definición de faltas***

En nuestro ordenamiento jurídico penal, las infracciones penales se clasifican formalmente en delitos y faltas. Así, nuestro Código Penal regula una parte general, una especial (libro segundo) y un libro tercero referido a las faltas.

El artículo 440 del Código Penal establece que las disposiciones de la parte general de dicho código se aplican tanto a delitos como a faltas. Esto significa que las normas y principios generales que rigen la comisión de actos ilícitos son aplicables tanto a acciones consideradas como delitos, que son conductas más graves, como a faltas, que son conductas menos graves. Las faltas pueden ser tanto dolosas (realizadas con intención) como

imprudentes (realizadas sin intención, pero con negligencia o imprudencia), todo ello en concordancia con lo establecido por el autor Carrara, citado por Barragán (2022), quien definió al dolo como “la intención más o menos perfecta de ejecutar un acto que se conoce contrario a la ley” (p. 11), que está configurada en la voluntad, es decir, la intención se arraiga en la voluntad, la cual se podría definir como la facultad de decidir por sí mismo si se llevara a cabo o no una acción específica.

Los delitos y las faltas son dos categorías de infracciones a la ley que se distinguen por su gravedad y el impacto en los bienes jurídicos de la sociedad. Los delitos representan violaciones más serias y significativas de la ley, y su respuesta implica la intervención de la justicia, incluyendo la Policía Nacional, el Poder Judicial y el Ministerio Público.

La diferencia fundamental entre delito y falta, según el Código Penal, radica en las sanciones correspondientes a cada tipo de conducta ilícita. Los delitos, que representan infracciones más serias, conllevan sanciones más graves y suelen implicar penas privativas de libertad, en cambio las faltas son infracciones de menor gravedad en comparación con los delitos. Aunque también están prohibidas por la ley, las sanciones que se les imponen son menos severas.

### ***3.3.3. Distinción entre delitos y faltas***

Como ya se mencionó, los delitos se consideran infracciones más graves que las faltas y, materialmente, no se las puede distinguir; sin embargo, podemos establecer algunas diferencias basadas en su diferente intensidad o en sus consecuencias. Así:

- Un delito suele involucrar daños significativos a personas o bienes, mientras que una falta puede ser una infracción menor o un comportamiento inadecuado.
- Las sanciones para los delitos suelen ser más graves que las sanciones para las faltas. Los delitos pueden ser castigados con multas más elevadas, penas de

prisión más largas, inhabilitación para ciertas actividades y otras sanciones graves. Por otro lado, las sanciones para las faltas suelen ser más leves.

- Los procedimientos judiciales para los delitos son más complejos y formales que los procedimientos para las faltas. Los delitos se juzgan ante jueces penales especializados mediante los procesos declarativos establecidos en el Código Procesal Penal, mientras que las faltas se juzgan ante juzgados de paz, mediante un proceso declarativo especial (art. 482 y ss del Código Procesal Penal).
- Los delitos y las faltas tienen diferentes plazos de prescripción, en general, los delitos tienen plazos de prescripción más largos que las faltas, mientras que el plazo de prescripción para una falta es menor (ver art. 440.5 del CP).

### **3.4. La Distinción entre Falta e Infracción Administrativa**

Las infracciones administrativas representan un tipo de conducta menos grave en comparación con los delitos, pero que aun así tienen un impacto en la armonía y el orden social. Estas conductas implican acciones u omisiones que perturban la paz y la convivencia ordenada de la sociedad.

El concepto de infracción en el ámbito administrativo se centra en entender los requisitos esenciales para aplicar una sanción administrativa a una persona. En este contexto, se establece que la sanción debe imponerse a un individuo que ha transgredido las normas y lo ha hecho de manera culpable. Para ello, se sigue la definición de delito, identificando a la infracción administrativa como una acción que es típica, antijurídica y culpable (Cano, 2009), enfatizando la importancia de establecer con precisión los elementos constitutivos de la infracción para garantizar la seguridad jurídica y la protección de los derechos de los ciudadanos.

La distinción entre faltas penales no es fundamentalmente distinta de las infracciones administrativas. Se argumenta que no se debe conceptualizar de manera diferente, ya que tanto el derecho penal como el administrativo sancionador son expresiones de un mismo poder estatal para sancionar ciertas conductas de los individuos. La infracción está ligada a una norma administrativa imperativa cuya violación constituye la infracción. Los responsables pueden ser tanto personas físicas como jurídicas y pueden ser considerados responsables por dolo o culpa.

Tanto la falta como la infracción administrativa son acciones que pueden ser sancionadas por la ley, pero hay algunas diferencias entre ambas:

- Una falta es una acción que se considera contraria a la ley, pero que no llega a ser considerada como un delito y una infracción administrativa es una acción que va en contra de las normas establecidas por una autoridad administrativa.
- Las faltas pueden ser acciones que pueden causar un daño menor o incomodidad a terceros y las infracciones administrativas pueden estar relacionadas con temas de seguridad pública, salud, medio ambiente, etc., y pueden tener un impacto más significativo en la sociedad.
- Las faltas son sancionadas por la autoridad judicial, mientras que las infracciones administrativas son sancionadas por una autoridad administrativa.
- Las sanciones para las faltas suelen ser multas económicas, prestaciones de servicios a la comunidad o la privación temporal de ciertos derechos, mientras que las sanciones por infracciones administrativas pueden incluir multas, clausuras temporales o permanentes, revocación de permisos o licencias, etc.
- El procedimiento para sancionar una falta suele ser un proceso judicial formal, que incluye la presentación de pruebas y la defensa legal y en el caso de las

infracciones administrativas, el procedimiento puede ser más sencillo y estar basado en la presentación de pruebas documentales o testimonios.

- las faltas y las infracciones administrativas se diferencian por la naturaleza de la acción, la gravedad de la misma, la autoridad que impone la sanción, el tipo de sanciones y el procedimiento para la sanción.
- La distinción más resaltante entre faltas e infracciones administrativas es que las faltas son acciones que se consideran contrarias a la ley penal y son sancionadas por la autoridad judicial, mientras que las infracciones administrativas son acciones que van en contra de las normas establecidas por una autoridad administrativa y son sancionadas por dicha autoridad administrativa.

### **3.5. El Principio Subsidiaridad y los Mecanismos de Articulación Penal y Administrativa**

Villavicencio (2003) definió el principio de subsidiariedad: “Se trata de la última ratio o extrema ratio, en el sentido que sólo debe recurrirse al derecho penal cuando han fallado todos los demás controles sociales.” (p. 96). El derecho penal debe ser el último recurso del Estado debido a la gravedad de sus sanciones. Los ataques leves a los bienes jurídicos deben manejarse mediante otras ramas del derecho o formas de control social.

Por su parte, Chicharro, citado por Achá (2013), definió que la subsidiariedad es una regla que indica que una instancia superior no debe reemplazar a una inferior hasta que esta última demuestre incapacidad para realizar una acción o alcanzar un objetivo específico. No obstante, obliga a la instancia superior a intervenir cuando se constate esa incapacidad en la instancia inferior.

Este principio no debe ser percibido como una restricción a la intervención estatal, sino que puede servir como justificación para su acción. Así, se busca evitar intervenciones

injustificadas y asegurar que la aplicación del derecho penal sea proporcionada y necesaria, alineada con la idea de que debe ser el último recurso utilizado en la resolución de conflictos y la protección de bienes jurídicos. Como lo refleja Carnevali (2009): “El principio de subsidiariedad se convierte así en instrumento de legitimación, que también supondrá impedir actuaciones injustificadas de la Comunidad” (p. 408).

En resumidas cuentas, la doctrina reconoce al principio de subsidiariedad como fundamental en la intervención penal, lo cual implica que el derecho penal solo debe aplicarse cuando otras áreas del ordenamiento jurídico no resultan suficientes.

### **3.6. El Principio *Ne bis In Idem***

Considerando la definición establecida en el EXP. N.º 1670-2003-AA/TC-Lambayeque, se tiene que este principio:

(...) Tiene una doble configuración: por un lado, una versión sustantiva y, por otro, una connotación procesal. a) Desde el punto de vista material, el enunciado nadie puede ser castigado dos veces por un mismo hecho. Significa que una persona no puede recibir dos sanciones por la misma infracción (Fundamento 3, literal a).

Esto evitaría un abuso del poder sancionador y protegería las garantías del Estado de derecho. Este principio impide que una persona sea sancionada más de una vez por la misma infracción si hay identidad de sujeto, hecho y fundamento. b) En su vertiente procesal, tal principio significa que “(...) Nadie pueda ser juzgado dos veces por los mismos hechos (...)” significa que un mismo hecho no puede ser objeto de dos procesos distintos. Esto impide, por un lado, tener dos procedimientos diferentes (como uno administrativo y otro penal) y, por otro, iniciar dos procesos en el mismo ámbito jurídico (como dos procesos administrativos por el mismo hecho) (Tribunal Constitucional, 2004, (Fundamento 3, literal b)).

En tal sentido, se infiere que este principio aplica tanto entre el derecho penal y el derecho administrativo sancionador.

### **3.7 Los Elementos Normativos y Descriptivos del Tipo Penal**

#### ***3.7.1. Elementos descriptivos***

Los elementos descriptivos son aquellos que representan una realidad observable, como “matar” y “otro” en el delito de homicidio. Sin embargo, estos elementos a veces requieren criterios valorativos para ser precisos. Por ejemplo, determinar el momento exacto de la muerte (¿cuándo deja de latir el corazón o cuando cesa la actividad cerebral?) implica una elección valorativa. Lo mismo ocurre con el concepto de “otro”, cuya distinción respecto del feto no siempre puede basarse solo en criterios biológicos (Mir Puig, 2016, p. 231).

Los elementos descriptivos no intentan ofrecer una interpretación diferente a la que se desprende de su sentido común. Debido a que se refieren a hechos concretos de manera cercana, estos elementos descriptivos requieren generalmente un componente de valoración legal mínimo y se comprenden mejor a través de términos cotidianos y habituales.

Se destaca la importancia del análisis conceptual y estructural en la dogmática del derecho penal. Este análisis permite identificar características propias de una ciencia en el sentido riguroso. Se afirma que la explicación y la sistematización de las estructuras lingüísticas fundamentales del derecho penal constituyen una disciplina teórica. En el contexto de la dogmática del derecho penal, estos análisis tienen una influencia vinculante similar tanto a la lógica formal como a las contribuciones de las ciencias experimentales. En otras palabras, estos análisis muestran cómo las formas conceptuales de la realidad resisten y proporcionan seguridad en la formulación de enunciados legales.

### ***3.7.2. Elementos normativos***

Los elementos normativos se refieren a una realidad determinada por una norma jurídica o social. Existen dos tipos: los normativos jurídicos, basados en leyes, y los normativos sociales, basados en normas sociales. Estos pueden dividirse en elementos valorativos (relacionados con una valoración) y elementos referidos a un sentido (relacionados con un significado específico) (Puig, 2016).

En la tipificación penal, se realiza una evaluación que implica cierto grado de subjetividad. Ejemplos de estos elementos incluyen términos como “honor” o “buenas costumbres”. Estos términos no son valoraciones puramente personales, sino que están sujetos a normas judiciales, sociales y ético-jurídicas que representan comportamientos ampliamente reconocidos y conocidos por su carácter público y generalizado. El juzgador debe aplicar estos elementos conforme a las normativas y estándares establecidos.

La naturaleza normativa y valorativa de los conceptos y juicios utilizados en la doctrina penal se mencionan en los textos doctrinales, en los que se observa menos frecuencia y seguridad en esta afirmación. Tanto la legislación como la jurisprudencia también utilizan conceptos y juicios de esta índole. La tarea de revelar y destacar esta naturaleza recae en la doctrina, que busca además aportar coherencia valorativa mediante el uso de conceptos normativos.

Se deducen directamente de juicios de experiencia, sino a través de juicios de valoración jurídica o social. Estos elementos implican una valoración especial y su interpretación depende de normas y criterios valorativos establecidos por el sistema jurídico o social en el que se aplican.

## CAPÍTULO IV

### CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS

#### **4.1. Proponer criterios interpretativos para aclarar el alcance del elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal**

##### ***4.1.1. Finalidad de la norma***

##### **Resultado**

El elemento “peligro para la seguridad pública” se interpreta como cualquier conducta de conducción que, debido al exceso de velocidad, tenga el potencial de causar accidentes graves, poniendo en riesgo la vida y la integridad de las personas. Esto incluye evaluar si la velocidad excesiva, podría resultar en un daño significativo, alineándose con el objetivo de proteger la seguridad pública.

##### **Discusión**

Esta interpretación se centra en la finalidad y el propósito de la norma penal. En este caso, el art. 451.5 del CP tiene como objetivo principal proteger la seguridad pública, entendida como la responsabilidad del Estado en garantizar un entorno seguro para todos los ciudadanos. Valencia (2002) señala que la seguridad pública es esencial para proteger los derechos y permitir su pleno ejercicio. No es el resultado de acciones individuales, sino el componente final de un proceso colectivo compuesto por múltiples acciones. La norma penal busca prevenir comportamientos que pongan en riesgo la vida y la integridad física de las personas, garantizando un entorno seguro y protegido. En este sentido, la conducción a una velocidad excesiva afecta la seguridad pública más aun cuando se está manejando por encima del límite máximo permitido.

#### ***4.1.2. Coherencia con el sistema jurídico***

##### **Resultado**

El elemento “peligro para la seguridad pública” se interpreta en coherencia con las regulaciones establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos, que proporcionan un marco para determinar qué comportamientos son peligrosos. Esto implica que cualquier exceso de velocidad debe ser evaluado dentro del contexto de las normas de tráfico existentes, garantizando que la interpretación de la norma penal sea consistente con el marco regulatorio más amplio y cumpla con el principio de legalidad (art. 2.24.d de la Constitución).

##### **Discusión**

La interpretación sistemática implica analizar la norma en el contexto del sistema jurídico en su conjunto. Según el Reglamento Nacional de Vehículos, los límites de velocidad y otras regulaciones buscan garantizar la seguridad vial (Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC). En la exposición de motivos del TUO-RNT se señala que, a pesar de la previsión normativa de diversas infracciones, el índice de mortandad originado por los accidentes de tránsito ha ido aumentando, identificando como uno de los principales causantes de fenómeno es el exceso de velocidad. La normativa establece que los límites de velocidad están orientados a proteger al ciudadano, ya que exceder el límite máximo de velocidad afecta la seguridad pública (NHTSA, s.f.).

#### ***4.1.3. Aplicación práctica y eficiencia de la norma***

##### **Resultado**

El elemento “peligro para la seguridad pública” se interpreta de manera que facilite su aplicación práctica y eficiencia en la prevención de accidentes de tráfico. Esto incluye considerar cómo la norma puede ser implementada y pasen a ser abarcadas por el derecho

penal (faltas) para lograr su objetivo de reducir la velocidad excesiva y mejorar la seguridad vial.

### **Discusión**

La interpretación pragmática se enfoca en la aplicación práctica y la eficiencia de la norma. Para que la norma penal del art. 451.5 del CP sea efectiva en su propósito de proteger la seguridad pública, debe ser clara y aplicable de manera práctica por las autoridades competentes. Esto incluye la implementación de medidas como la vigilancia de los límites de velocidad, la educación vial y las sanciones proporcionales a la gravedad de la infracción. La exposición de motivos del TUO-RNT identifica que, a pesar de las normas existentes, el índice de mortandad ha aumentado, para lo cual sugerimos que, si se excede el límite de velocidad de 50km/h, estos pases a ser abarcadas por el derecho penal (faltas). Este criterio se relaciona con el principio de subsidiariedad y la idea de que el derecho penal debe intervenir cuando otros controles sociales han fallado en proteger los bienes jurídicos colectivos esenciales.

#### **4.2. Respecto a la delimitación de los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa referida a la transgresión a los límites de velocidad, prevista en el Código de Tránsito**

### **Resultados**

Mediante la presente investigación se evidenció que la lógica de la progresividad de la conducta de infracción administrativa se basa en la idea de que las infracciones administrativas pueden ser categorizadas en diferentes niveles de gravedad y que las sanciones correspondientes deben ser proporcionales a la gravedad de la infracción cometida.

Asimismo, en mérito a la información analizada se tiene que, en el ámbito de las infracciones administrativas, la progresividad de la conducta se traduce en la existencia de una escala de sanciones que va desde las menos graves hasta las más graves, y que se aplica en función de la naturaleza y la gravedad de la infracción cometida, buscando garantizar la adecuada proporcionalidad entre la gravedad de la infracción y la sanción correspondiente.

### **Discusión**

Respecto al primer hallazgo, sobre la base de los resultados de nuestro estudio sobre el principio de proporcionalidad, resulta claro que las infracciones leves deben ser sancionadas con medidas menos drásticas, en comparación con las infracciones graves que ameritan sanciones más severas.

Adicionalmente, una concepción única del *ius puniendi*, que abarca al derecho penal y al administrativo sancionador, permite identificar que la delimitación cuantitativa de ambos tipos de infracción (penal y administrativa) en correspondencia con la gravedad de la infracción. De este modo, se puede lograr una mejor protección de la seguridad en el tráfico vial y una adecuada proporcionalidad en la aplicación de las sanciones correspondientes.

### **4.3. Respecto a la propuesta de un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para el caso de las infracciones por conducción a excesiva velocidad**

#### **Resultados**

Una forma de introducir un límite a la conducta descrita en una infracción administrativa respecto de una infracción penal de la misma naturaleza es delimitando la gravedad de la infracción mediante criterios cuantitativos.

Analizando la lógica de la progresiva gravedad de la conducta que prevé el legislador en sede administrativa, se puede apreciar que éste impone tramos rígidos de exceso de

velocidad para aumentar la desvaloración de la peligrosidad de la conducta: de 1 a 10; de 10 a 30 y de 30 a más. Como se aprecia, el criterio para considerar la conducta como cada vez más grave, es el aumento de una determinada cantidad de velocidad (en km/h).

Tomando como base este criterio de proporcionalidad, la propuesta interpretativa que aquí se plantea es que el tramo de mayor gravedad en sede administrativa debe entenderse comprendido entre los 30km/h y los 50 km/h, repitiendo la misma cantidad de velocidad del tramo anterior (entre 10 y 30 km/h).

En ese orden de ideas, la introducción de un límite a la conducta descrita en una infracción administrativa para diferenciarla de la infracción penal (falta) se puede lograr mediante dicha delimitación cuantitativa. En este caso, se establecerían diferentes categorías de infracciones, siendo las administrativo-sancionadoras las menos graves hasta y diferenciándolas de las infracciones penales que resultarían en infracciones proporcionalmente más graves, por lo que se reservan para ellas sanciones penales (faltas).

### **Discusión**

Una interpretación errónea de la norma en materia de tráfico vial podría llevar a soluciones que no son satisfactorias para la protección de la seguridad vial por varias razones: puede generar confusión en cuanto a cuáles son las normas y las medidas de seguridad que se deben seguir en el tráfico vial, lo que puede aumentar el riesgo de accidentes y poner en peligro la vida de los usuarios de la vía; puede minimizar la gravedad de las infracciones en el tráfico vial, lo que podría llevar a una aplicación inadecuada de las sanciones correspondientes, esto puede enviar un mensaje equivocado a los conductores y disminuir la percepción de la importancia de respetar los límites máximos de velocidad permitidos; también puede dificultar la mejora continua de la seguridad vial, lo que puede repercutir negativamente en la prevención de accidentes.

Es visible que una interpretación errónea de la norma nos lleva a soluciones que no son satisfactorias a la protección de la seguridad en el tráfico vial, que es un bien jurídico de especial incidencia en la vida de las personas, particularmente, como reiteramos, por efectos de la velocidad. Entonces, debe interpretarse el alcance de la precitada norma sancionadora administrativa en armonía con los principios de proporcionalidad y legalidad, para dar contenido adecuado y armónico tanto a la normatividad sancionadora como a las normas penales que también concurren a proteger dicho bien jurídico.

Por lo tanto, debe realizarse una interpretación adecuada y rigurosa de las normas de tráfico vial, con el objetivo de garantizar la seguridad de los usuarios de la vía y fomentar el cumplimiento efectivo de los límites aplicables para efectos de determinar una infracción por exceso de velocidad.

El cumplimiento efectivo de los límites de velocidad se logra mediante la implementación de sistemas de control de velocidad, que permiten detectar a los conductores que superan los límites de velocidad establecidos. Asimismo, se establecen sanciones y multas para quienes incumplen estos límites, lo que contribuye a generar conciencia y responsabilidad en los conductores sobre la importancia de respetar las normas de tráfico.

Asimismo, el elemento “peligro para la seguridad pública” previsto en la tipificación de la falta antes indicada (451.5 CP) debe entenderse hoy en día, a la luz de la nueva regulación sancionadora administrativa, en función a la progresividad de la falta administrativa por exceso de velocidad que ha establecido nuestro legislador, pues ambos ordenamientos sancionadores no están desconectados.

## CONCLUSIONES

En la presente investigación titulada “El elemento peligro para la seguridad pública en la conducción de un vehículo como elemento objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal” se establecieron un objetivo general y dos objetivos específicos, en mérito a lo cual se plasman las siguientes conclusiones:

1. Respecto al problema principal, se estableció el objetivo general de proponer criterios interpretativos para aclarar el alcance del elemento “peligro para la seguridad pública” en la conducción de un vehículo como elemento del tipo objetivo de la falta prevista del art. 451 inciso 5 del Código Penal; en ese sentido, la conclusión integral de este análisis es que la norma, al interpretar el concepto de “peligro para la seguridad pública” como cualquier comportamiento de conducción que conlleve exceso de velocidad y potencialmente genere accidentes graves, se fundamenta en su objetivo central de salvaguardar la vida y la integridad de las personas en el contexto del tráfico vial. Esta interpretación, alineada con el marco normativo del Reglamento Nacional de Tránsito y el principio de legalidad, establece una base sólida para su aplicación práctica y eficiente. Esto implica la implementación de medidas concretas, como la vigilancia de los límites de velocidad, programas educativos en materia vial y la aplicación de sanciones proporcionales, con el único fin de reducir los incidentes asociados al exceso de velocidad y mejorar de manera significativa la seguridad en las carreteras, cumpliendo así con la misión fundamental de garantizar un entorno seguro y protegido para todos los ciudadanos.
2. Respecto al abordaje del primer problema específico, se estableció el objetivo de delimitar los alcances de la falta prevista en el artículo 451.5 del Código Penal, en relación con la infracción administrativa referida a la transgresión a los límites

de velocidad, prevista en el Código de Tránsito. En ese sentido, se concluye que esta investigación pone de relieve la importancia de establecer un sistema de sanciones progresivas y proporcionales en el ámbito de las infracciones administrativas vinculadas a los límites de velocidad, en comparación con las infracciones penales. Esta lógica se fundamenta en la premisa de que las infracciones pueden ser clasificadas en distintos niveles de gravedad, requiriendo sanciones que estén en relación con la naturaleza y el impacto de la infracción cometida. Así, las infracciones leves deben ser objeto de medidas disciplinarias menos severas en comparación con aquellas de mayor gravedad, lo cual garantiza una mejor protección de la seguridad en el tráfico vial y una aplicación equitativa de las sanciones correspondientes. Es decir, la interpretación del tipo penal debe estar en armonía con la regulación administrativa en materia de tránsito, ya que ambas buscan proteger el mismo bien jurídico: la seguridad pública en el tráfico vial. Por lo que se propone una lectura sistemática y coherente de las normas administrativas y penales para proteger el bien jurídico de la seguridad en el tráfico de manera progresiva y proporcional.

3. Respecto al abordaje del segundo problema específico, se estableció el objetivo de proponer un mecanismo de articulación penal-administrativo sancionador para el caso de las infracciones por conducción a excesiva velocidad. En ese sentido, se ha determinado que una forma de hacerlo sería mediante la delimitación cuantitativa, estableciendo diferentes categorías de infracciones que van desde las menos graves hasta las más graves y estableciendo sanciones penales para las infracciones más graves. De esta manera, se busca establecer un límite claro y determinado para la conducta sancionable, lo que puede contribuir a la prevención de infracciones y al fortalecimiento del sistema de control y

sanción. Ello permite establecer criterios de graduación de la falta y lograr una mejor protección de la seguridad en el tráfico vial, así como una adecuada proporcionalidad en la aplicación de las sanciones correspondientes. Así, el derecho penal se reserva para los casos más graves de exceso de velocidad y no se aplica de manera indiscriminada a todas las infracciones administrativas. Asimismo, se concluye como propuesta que la intervención del derecho penal se dé cuando el conductor supere los 50 km/h por encima del límite máximo permitido, lo que brinda un contenido claro y específico al alcance de la falta prevista en la norma penal.

## REFERENCIAS

- Abanto, M. (s.f.). Acerca de la teoría de bienes jurídicos. *Revista Penal*. 3-44.  
[https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a\\_20130208\\_01.pdf](https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20130208_01.pdf)
- Achá, D. (2013). *El principio de subsidiariedad en la Unión Europea*. Corporación Editora Nacional. [https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4012/1/SM123-Ach %C3 %A1-EI %20principio.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4012/1/SM123-Ach%20C3%A1-EI%20principio.pdf)
- Alva, C. (agosto 2015). *Seguridad pública ¿podemos mejorarla?* Actualidad gubernamental, (82), 1-2.  
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/biblioteca/Biblio\\_con.nsf/999a45849237d86c052577920082c0c3/44B09334F76C3E7705258026005A2287/\\$FILE/ACTUALIDADGUBERNAMENTAL82.PDF](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/biblioteca/Biblio_con.nsf/999a45849237d86c052577920082c0c3/44B09334F76C3E7705258026005A2287/$FILE/ACTUALIDADGUBERNAMENTAL82.PDF)
- Barragán, C. (2019). *Del Dolo y la Teoría del delito. La importancia de su penalidad en el juicio de reproche*. *Revista Sapientia*, (4), 8-21.  
<https://revistasapientia.organojudicial.gob.pa/index.php/sapientia/article/view/297/212>
- Cano, T. (mayo-diciembre 2009). *La culpabilidad y los sujetos responsables en las infracciones de tráfico*. *Revista de Documentación Administrativa* (284-285), 83-119.
- Carnevali, R. (2009). *El principio de subsidiariedad y su papel en la determinación de las competencias sancionatorias de la Unión Europea. Relación con el principio de complementariedad de la Corte Penal Internacional*. *Revista IUS ET PRAXIS*, (15), 397-415.
- Chipana Miranda, J. (2023). *Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en villa el salvador, 2021*. [Tesis de Título, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú. <https://hdl.handle.net/20.500.13067/2273>
- Donna, E. (s.f.). *Precisiones sobre el principio de legalidad, parte de la biblioteca Jurídico virtual del Instituto de investigación Jurídicas de la UNAM*. [Archivo PDF]. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2564/7.pdf>
- El Peruano. (16 de agosto del 2022). *Nuevos límites de velocidad-Fiscalización de la norma emitida por el MTC está a cargo de la Policía Nacional del Perú*. <https://elperuano.pe/noticia/179728-nuevos-limites-de-velocidad>
- Espinoza. (2017). *Defectos y deficiencias en la regulación jurídica del proceso penal por faltas en el segundo juzgado de paz letrado de la corte superior de justicia de Huancavelica año 2015*. [Tesis de Título Universidad Nacional de Huancavelica]. Repositorio de la Universidad Nacional de Huancavelica.  
<http://repositorio.unh.edu.pe/handle/UNH/1569>
- Fernández, D. (1994). *Los Limites del ius puniendi*. Universidad de Murcia.

- Ferrajoli, L. (2004). *Epistemología jurídica y garantismo*, Distribuciones Fontamara S.A.
- Foro de Seguridad. (s.f.). *Qué es la Seguridad, una definición de qué es la Seguridad, y qué significan Seguridad Pública y Seguridad Privada*.  
[https://www.forodeseguridad.com/blog/que\\_es\\_la\\_seguridad.htm](https://www.forodeseguridad.com/blog/que_es_la_seguridad.htm)
- González, R. (5 de junio de 2015). *Vehículos Motorizados en Chile*.  
<https://chile.leyderecho.org/vehiculos-motorizados/>
- Guzmán, J. (diciembre 2017). *La idea de proporción y sus implicaciones en la dogmática penal*. Polít. Crim. Vol. 12, (24), 1228-1263.  
<https://scielo.conicyt.cl/pdf/politcrim/v12n24/0718-3399-politcrim-12-24-01228.pdf>
- Hernández, L. (11 de octubre de 2017). *Los peligros y consecuencias de manejar con exceso de velocidad*. <https://noticias.autocosmos.com.co/2017/10/11/peligros-al-conducir-con-exceso-de-velocidad>
- Infobae. (18 de julio del 2024). *200 fallecidos han dejado los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en lo que va del 2024*.  
<https://www.infobae.com/peru/2024/06/22/las-pistas-de-lima-metropolitana-se-tienen-de-sangre-194-accidentes-de-transito-y-200-muertos-en-lo-que-va-del-2024/>
- Islas, R. (2009). *Sobre el principio de legalidad*. Anuario de Derecho Constitucional latinoamericano año XV, 97-108. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r23516.pdf>
- LP-Pasión por el Derecho (16 de junio del 2022). *Clase gratuita: Infracciones de tránsito*. [Archivo de video]. <https://www.youtube.com/watch?v=LKEgA4IckLU&t=349s>
- Matus, J.P. (2000). *Reseña de “censurar y castigar” de Andrew Von Hirsch*. IUS ET PRAXIS, vol. 6, (2) 547-554.
- Mingorance, J.A. (2019). *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social*. [Tesis Doctoral en la Escuela Internacional de Doctorado, UNED]. Repositorio UNED. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis>
- Mir Puig, S. (2016). *Derecho penal parte general, estructura del tipo penal y clases de tipos penales*. Reppertor.
- Muñoz, F. y García Aran M. (2010). *Derecho penal parte general*. 8va edición, TIRANT LO BLANCH.
- NHTSA. (s.f.). *Exceso de velocidad*. <https://www.nhtsa.gov/es/conducir-de-forma-riesgosa/exceso-de-velocidad>
- Observatorio Nacional de Seguridad. (14 de enero del 2022). *Desde hoy se aplicará sanciones graduales por exceder límites de velocidad*.  
<https://www.onsv.gob.pe/post/desde-hoy-se-aplicara-sanciones-graduales-por-exceder-limites-de-velocidad/>

- Ochavano, W. (2021). *La confusión entre el delito y las faltas en el derecho peruano (similitud de elementos y diferencia de procesos)*. [Tesis para obtener el título profesional de Derecho]. Repositorio de la Universidad San Ignacio de Loyola. <https://hdl.handle.net/20.500.14005/11386>
- Peña, O. y Almanza, F. (2010). *Teoría del delito. Manual práctico para su aplicación en la teoría del caso*. APECC.
- Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (19 de julio del 2022). Entró en vigencia nuevos límites de velocidad en zonas urbanas a nivel nacional. *Gob.pe*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/633296-entro-en-vigencia-nuevos-limites-de-velocidad-en-zonas-urbanas-a-nivel-nacional>
- Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (s.f.). ¿Cómo funciona el sistema de licencias de conducir por puntos? *Gob.pe*. [https://www.gob.pe/343-sistema-de-licencia-de-conducir-por-puntos %20cambio %2004 %20diciembre %202021](https://www.gob.pe/343-sistema-de-licencia-de-conducir-por-puntos-%20cambio-%2004-%20diciembre-%202021)
- Plataforma Digital Única del Estado Peruano. (s.f.). Más de 31,845 excesos de velocidad fueron detectados entre enero y marzo del 2022. *Gob.pe*. <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/604900-mas-de-31-845-excesos-de-velocidad-fueron-detectados-entre-enero-y-marzo-del-2022>
- Rojas, H. (2015). *Fundamentos del derecho administrativo sancionador*. Instituto Pacifico Editores S.A.C.
- Sánchez, M. (2011). La metodología de la investigación jurídica: características peculiares y pautas generales para investigación en derecho. *Revista Telemática de filosofía del derecho*, (14), 317-358. <http://www.rtd.es/numero14/11-14.pdf>
- Silva, J. M. (1992). *Aproximación al derecho penal contemporáneo*. José María Bosch Editor S.A. Universidad Pompeu Fabra (Barcelona).
- Terradillos, J. (2014). *Lineamientos metodológicos para la investigación jurídica N.º1*. [Centro de Investigación Capacitación y Asesoría jurídica (CICAJ)], Pontificia Universidad Católica Del Perú. [https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/175356/Lineamiento %20de %20Investigaci %c3 %b3n %201 %20Versi %c3 %b3n %20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/175356/Lineamiento%20de%20Investigaci%C3%B3n%201%20Versi%C3%B3n%20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Tirado, J. A. (2011). Principio de proporcionalidad y sanciones administrativas en la jurisprudencia constitucional. *Revista de la Facultad de Derecho-Pontificia Universidad Católica del Perú*, (67), 457-467.
- Tribunal Constitucional. (2004). Expediente N.º 1670-2003-AA/TC-Lambayeque. Lima: 26 de abril de 2004. <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/01670-2003-AA.html>
- Valencia, V. (2002). *La seguridad pública como un derecho humano*. [Archivo PDF]. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2297/16.pdf>

Villavicencio, F. (2003). Límites a la función punitiva estatal. *Derecho & Sociedad*, (21), 93-116.

## ANEXO

### Anexo 1. Nuevas sanciones por exceso de velocidad (Decreto Supremo 025-2021-MTC)

# SI CORRES MÁS, MAYOR ES EL PELIGRO

NUEVAS SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD



INFRACCIÓN M20		
Infracción	Sanción	Puntos que acumula
a) Superar el límite máximo establecido hasta en 10 km/h adicionales	18% UIT	+50
b) Superar el límite máximo establecido en más de 10 km/h hasta en 30 km/h adicionales	24% UIT	+60
c) Superar el límite máximo establecido en más de 30 km/h adicionales	50% UIT	+70

ENTRARÁN EN VIGENCIA A PARTIR DEL VIERNES 14 DE ENERO DEL 2022 #RutasConVida





## EN ZONAS URBANAS

**ANTES:**

Calles y Jirones

Avenidas




**AHORA:**

Calles y Jirones

Avenidas




## EN PASO DE CARRETERAS POR CENTROS POBLADOS

**ANTES:**

En zonas comerciales

En zonas residenciales

En zonas escolares





**AHORA:**

En zonas comerciales y en zonas escolares/hospitales

En zonas residenciales




LAS MUNICIPALIDADES TIENEN PLAZO HASTA EL 17 DE JULIO DEL 2022 PARA ACTUALIZAR LA SEÑALIZACIÓN