



**FACULTAD DE DERECHO  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**TESIS**

**EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO  
SANCIONADOR Y SU INFLUENCIA EN LA SANCIÓN NO  
PECUNIARIA POR INFRACCIONES DE TRANSITO M2 EN  
LA CIUDAD DE CHICLAYO 2018**

**PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**Autor:**

**Boyer Ramos, Juan Arturo**

**Asesor:**

**Maldonado Gómez Renzo Jesús**

**Línea de Investigación:**

**Ciencias jurídicas**

**Pimentel – Perú**

**2019**

**EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR Y SU  
INFLUENCIA EN LA SANCIÓN NO PECUNIARIA POR INFRACCIONES DE  
TRANSITO M2 EN LA CIUDAD DE CHICLAYO 2018**

**Presentado por:**

**Boyer Ramos, Juan Arturo**

**Presentada a la Facultad de Derecho de la Universidad Señor de Sipán,**

**para optar el Título de:**

**Abogado**

**APROBADO POR**

---

**Dra. Eliana Maritza Barturén Mondragón  
Presidente del Jurado**

---

**Dra. Mariela Verenisse Custodio Cholan  
Secretario del Jurado**

---

**Abog. Yanina Yannet Inoñan Mujica  
Vocal del Jurado**

## **Dedicatoria**

A Dios, por darme la capacidad de poder desarrollarme en todos los sentidos de mi vida en este caso especial en el área académica y formativa, así mismo por crear las condiciones familiares y laborales que han permitido llegar al cumplimiento de mis objetivos.

A mis padres Máxima Gestrudis Ramos de Boyer y Juan Hermógenes Boyer Pacheco, por darme la vida y enseñarme con su ejemplo que nada es imposible y que con mucho sacrificio se logran grandes cosas.

A mi esposa Leonila Bocanegra Paredes y a mis hijos David y Brayan por acompañarme en cada paso y ser mi motor y motivo para seguir adelante y no desmayar en el intento.

Juan Arturo Boyer Ramos

## **Agradecimiento**

De una manera muy especial a usted asesor Metodológico Mg. Maldonado Gómez Renzo Jesús, y a nuestros asesores Temáticos por sus enseñanzas impartidas en cada clase, por su paciencia y sobre todo su apoyo incondicional, lo que ha hecho posible el desarrollo del presente trabajo, además por orientarnos y compartir sus conocimientos

El autor.

## Resumen

La presente investigación tiene como objetivo principal, dar a conocer las razones del porque las personas que conducen en estado de ebriedad y que incumplen la infracción al tránsito M2 no son sancionados administrativamente en la Provincia de Chiclayo, durante el año 2018, con la finalidad de proponer alternativas que conlleven a que la sanción sea aplicada y sobre todo que el infractor la pueda cumplir.

Es por esta razón que el problema de nuestra investigación se enmarca en el análisis normativo del Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009 y modificatorias, en donde se establece el procedimiento sancionador y en el cual participan muchos actores para el cumplimiento de la misma.

Con el propósito de simplificar el procedimiento y efectivizar la sanción al conductor proponemos un solo ente del aparato público que efectivice la sanción en el conductor que ha infringido el código de tránsito al haber manejado un vehículo en estado de ebriedad en la provincia de Chiclayo.

**Palabras claves:** Procedimiento sancionador, conductor, efectivizar la sanción y Reglamento Nacional de Tránsito.

## ***Abstract***

*The present investigation that I have carried out has as main objective to present the reasons why drivers who drive while intoxicated and who fail to comply with the M2 traffic infraction are not sanctioned administratively in the Province of Chiclayo, during the year 2018, with the purpose of proposing alternatives that lead to the sanction being applied and above all that the offender can comply with it.*

*It is for this reason that the problem of our investigation is framed in the normative analysis of the National Traffic Regulation Supreme Decree N ° 016-2009 and amendments, where the sanctioning procedure is established and in which they participate many actors for the fulfillment of it.*

*With the purpose of simplifying the procedure and making the driver sanction effective, we propose a single entity of the public apparatus that carries out the sanction on the driver who has violated the traffic code by driving a vehicle while intoxicated in the province of Chiclayo.*

***Keywords:*** *sanctioned procedure, driver, effect the sanction and National Traffic Regulation*

## ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	11
<b>1.1 REALIDAD PROBLEMÁTICA</b> .....	11
<b>1.2 ANTECEDENTES DE ESTUDIO</b> .....	16
INTERNACIONALES .....	16
NACIONALES .....	18
LOCALES.....	22
<b>1.3 ABORDAJE TEÓRICO</b> .....	24
1.3.1 Ius Punendi.....	25
1.3.2 El Procedimiento Administrativo Sancionador De Tránsito..	32
1.3.3 La Sanción .....	45
1.3.4 Conducción En Estado De Ebriedad (Infracción De Tránsito M2).....	56
<b>1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</b> .....	72
<b>1.5 JUSTIFICACIÓN</b> .....	72
<b>1.6 HIPOTESIS</b> .....	73
<b>1.7 OBJETIVOS</b> .....	74
1.7.1 General.....	74
1.7.2 Específico .....	74
<b>II. MATERIAL Y MÉTODO</b> .....	74
<b>2.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN</b> .....	74
<b>2.2. POBLACIÓN Y MUESTRA</b> .....	75
<b>2.3. VARIABLES, OPERACIONALIZACIÓN</b> .....	78
<b>2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD</b> .....	79
<b>2.5. CRITERIOS ÉTICOS</b> .....	79
A. Autonomía.....	79
B. Beneficencia .....	80
C. Justicia .....	80
<b>2.6. CRITERIOS DE RIGOR CIENTÍFICO</b> .....	80
A. Credibilidad o valor de verdad .....	80
B. Transferibilidad o aplicabilidad.....	81
C. Consistencia o dependencia .....	81
D. Confirmabilidad .....	81
E. Validez .....	82
F. Relevancia.....	82

<b>III. RESULTADOS .....</b>	<b>83</b>
<b>3.1.RESULTADOS EN TABLAS Y FIGURAS .....</b>	<b>83</b>
<b>3.2.DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>101</b>
<b>3.2.1 Procedimiento Administrativo Sancionador De Tránsito .....</b>	<b>101</b>
<b>3.2.2 Sanción No Pecuniaria .....</b>	<b>104</b>
<b>IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>107</b>
<b>4.1.CONCLUSIONES.....</b>	<b>107</b>
<b>4.2.RECOMENDACIONES.....</b>	<b>108</b>
<b>V. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>109</b>
<b>VI. ANEXOS.....</b>	<b>115</b>



## Índice de tabla

Tabla N° 1 .....	76
Tabla N° 2 .....	77
Tabla N° 3.- Considera que la Ley que regula el PAS de tránsito referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad .....	83
Tabla N° 4.- Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito .....	84
Tabla N° 5.- Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia .....	85
Tabla N° 6.- Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea .....	87
Tabla N° 7.- El procedimiento administrativo sancionador de tránsito vulnera derechos de los administrados .....	88
Tabla N° 8.- El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas.....	89
Tabla N° 9.- Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito.....	90
Tabla N° 10.- Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito .....	91
Tabla N° 11.- Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo .....	92
Tabla N° 12.- Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria .....	93
Tabla N° 13.- Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2 .....	94
Tabla N° 14.- Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional.....	95
Tabla N° 15.- Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria .....	96
Tabla N° 16.- Cree que nuestra legislación debería considerar la “participación” en la Conducción en Estado de Ebriedad .....	97
Tabla N° 17.- Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria .....	98
Tabla N° 18.- Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria .....	99
Tabla N° 19.- Cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria .....	100

## Índice de Figura

Figura N° 1.- Considera que la Ley que regula el PAS de tránsito referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad .....	83
Figura N° 2.- Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito .....	84
Figura N° 3.- Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia .....	85
Figura N° 4.- Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea .....	87
Figura N° 5.- El procedimiento administrativo sancionador de tránsito vulnera derechos de los administrados .....	88
Figura N° 6.- El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas.....	89
Figura N° 7.- Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito.....	90
Figura N° 8.- Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito .....	91
Figura N° 9.- Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo .....	92
Figura N° 10.- Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria .....	93
Figura N° 11.- Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2.....	94
Figura N° 12.- Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional.....	95
Figura N° 13.- Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria .....	96
Figura N° 14.-Está de acuerdo que las disposiciones como medidas preventivas conllevan a sanciones no pecuniarias .....	97
Figura N° 15.-Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria .....	98
Figura N° 16.-Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria .....	99
Figura N° 17.-Cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria .....	100

## **I. INTRODUCCIÓN**

### **1.1 REALIDAD PROBLEMÁTICA**

Dentro del ámbito internacional, Race (2016) en su artículo periodístico hace referencia a las sanciones que son impuestas en España para los conductores que manejan en estado de ebriedad, refiriendo que:

En España conducir tras haber consumido alcohol o drogas está castigado con multas de hasta 1.000 euros, e incluso con penas de prisión, en función de la gravedad. Las tasas de alcohol máximas que permite la DGT son 0,5 gr/l en sangre o 0,25 mg/l en aire espirado, una tasa - que se reduce a 0,3 gr/l o 0,15 mg/l, respectivamente, si se trata de conductores profesionales o conductores noveles-. Si se superan estas cantidades se estará cometiendo una infracción grave o muy grave. La multa por alcoholemia varía entre los 500 euros y 4 puntos en el carnet de conducir a 1.000 euros y 6 puntos según la cantidad detectada. En el caso de los conductores reincidentes, directamente se les aplica una multa de 1.000 euros y 4 a 6 puntos en el carnet.

Asimismo, García (2016) en su artículo periodístico del Diario Alcalá en España, señala que:

Aunque la alcoholemia es un delito sancionado en el ordenamiento jurídico español, es una de las sanciones de tráfico más comunes emitidas a los conductores del país. Sin importar los castigos que se establezcan para estos conductores que deciden conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, no se ha logrado descender el número de infractores.

Desde una perspectiva similar, los diputados locales del partido político Morena presentaron una iniciativa de ley en materia de seguridad vial en la que destaca la suspensión o cancelación de licencias o permisos de conducir cuando los conductores cometan infracciones como reincidencia en exceso de velocidad; manejar en estado de ebriedad; acumulación de infracciones graves, por decisión judicial; cuando exista negativa a reparar, reponer o corregir anomalías detectadas

en la inspección de las condiciones del vehículo, por negarse a someterse a la práctica de un examen médico o químico solicitado por la Dirección de Seguridad Vial o el Municipio, todo ello en razón de que, según indicó Carrera (2018) en una entrevista que le realizó el diario Segundo a segundo de México:

Se solicitó abrogar la legislación vigente, expidiéndose en su lugar la Ley de Seguridad y Movilidad Vial para el Estado de Chihuahua, con el objetivo de que responda a las necesidades de la ciudadanía y sea acorde al desarrollo y momento que vive la entidad. Las cifras no mienten, es indispensable llevar a cabo acciones contundentes en la materia, empezando por abrogar una legislación que tiene 60 años. La ley vigente no cuenta con instrumentos de coordinación de un ejercicio intergubernamental que otorgue facultades y responsabilidades en materia de seguridad vial, ni de afinidad en el que hacer de los municipios. Es necesario incorporar aspectos tecnológicos e involucrar a la ciudadanía en la materia.

De lo anterior se contrasta con lo sucedido en la ciudad de Guadalajara en tanto Ronquillo (2019) en su artículo periodístico del diario Milenio dio a conocer que:

Un total de 86 personas fueron detenidas durante este miércoles y jueves por dar positivo en las pruebas de alcoholemia que aplica la Comisaría de la Policía Vial por medio del programa Salvando Vidas. Esta ha sido la jornada con mayor número de detenidos por consumir alcohol y conducir; con ello se ha prevenido que se susciten accidentes mortales en Jalisco. Durante dicha jornada, los agentes viales aplicaron en total 10 mil 331 pruebas de alcoholemia a igual número de conductores, lo que permitió la detención de 84 vehículos y dos motocicletas. En estas acciones, además se realizaron un total de 59 faltas por conducir y hablar por teléfono celular o no usar el cinturón de seguridad, entre otros motivos.

Por otro lado, Vargas (2019) en su artículo periodístico del diario ADN SUR en Argentina, en una entrevista con Ricardo Murcia jefe de la Subsecretaría de Control Operativo del Municipio de Chubut, dio a conocer que:

Pese a todos los esfuerzos y acciones que realizamos desde el Municipio, resulta muy difícil cambiar la conducta de la gente y que tome conciencia acerca de las consecuencias de ponerse al volante bajo los efectos del alcohol. Todavía no podemos llegar con el mensaje de que la principal causa de muerte en accidentes de tránsito en Argentina, son los automovilistas que conducen en estado de ebriedad. Asimismo, gran parte de la comunidad entiende a estos controles como una medida recaudatoria y no como acciones preventivas, cuando las cifras que registramos en cada operativo son altísimas.

Así también en Chile, según informó Díaz (2019) en su artículo periodístico en el diario Bio Bio en la región de la Araucanía:

A más de 5 años de cárcel fue condenado un conductor que ebrio protagonizó dos accidentes de tránsito en Angol. (...) Durante el correspondiente Juicio Oral, el fiscal jefe de Angol, detalló que el acusado conducía su vehículo en estado de ebriedad, con 2,16 gramos de alcohol por litro de sangre. Además, indicó que los hechos por los que acusó resultaron acreditados y el Tribunal Oral lo declaró culpable de los delitos conducción en estado de ebriedad causando lesiones graves, leves y daños y huir del lugar del accidente. Por estos hechos, la justicia lo sentenció a penas que suman 5 años y medio de presidio y la inhabilitación perpetua para conducir vehículos motorizados. El fiscal Gacitúa explicó que, debido a lo alto de la pena, no podrá optar a la sustitución de las mismas, por lo que deberá cumplirla en la cárcel.

Nuestro país no es ajeno a esta realidad, es así que Obregón (2019) en su artículo periodístico publicado en el diario Perú 21, dio a conocer que:

El juez Edwin Cohaila Nima, titular del Segundo Juzgado de Investigación Preparatoria de Tumbes, fue detenido este lunes por la Policía por el presunto delito contra la seguridad pública y peligro común. Según el parte policial, el magistrado fue intervenido por conducir su auto en presunto estado de ebriedad. Los agentes les solicitaron sus documentos personales y del vehículo, pero, según el atestado, este manifestó no tener estos últimos.

El documento policial también señala que "el conductor evidenciaba visibles síntomas de haber ingerido bebidas alcohólicas, presentando aliento alcohólico".

Es así que Vargas (2017) le realizó una entrevista para el Diario Perú 21, al coronel Franklin Barreto jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, quien precisó que:

Un total de 965 conductores fueron intervenidos por la Policía Nacional por conducir en estado de ebriedad y que ya se han impuesto 12 mil 605 papeletas de tránsito por exceso de velocidad.

Cabe mencionar que el exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad y la negligencia de los choferes, figuran entre las primeras 5 causas de accidentes de tránsito mortales del país.

De lo anterior se contrasta con lo ocurrido en Huancayo, así según lo informado por Vargas (2014) en un artículo periodístico del diario Perú 21:

Un chofer en estado de ebriedad, que se desplazaba en un ómnibus interprovincial con 40 pasajeros hacia Lima, fue detectado por inspectores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) en una operación de control en la ciudad de Huancayo.

Julio César Huaynate, con licencia de conducir P21298535 (categoría AIIIc), ya había iniciado el viaje de Huancayo a la capital con evidentes signos de haber ingerido alcohol. Incluso, admitió a los inspectores de la SUTRAN que había "tomado una botella de cerveza". Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Huaynate registra cuatro papeletas. En esta última ocasión se le aplicó la M02, considerada muy grave por manejar un vehículo de transporte público (bus interprovincial) en estado de ebriedad.

La sanción es una multa de S/.1,900, la suspensión de la licencia de conducir por tres años y el internamiento del vehículo en el depósito

municipal. Este chofer también registra faltas graves por no usar el cinturón de seguridad (G28), por sobrecarga (G33) y por conducir un vehículo sin los vidrios de seguridad reglamentarios (G19).

Es así que Salazar (2018) en el noticiero de América TV dio a conocer que:

La legislación vigente contempla sanciones para el conductor infractor causante de un accidente de tránsito de hasta ocho años de cárcel. Así lo recordó también el Ministerio de Justicia, al agregar que también hay consecuencias civiles (reparación civil) tales como el embargo de vivienda o vehículo, o la suspensión o cancelación de la licencia de conducir.

Según el Decreto Legislativo 1194, que regula los procesos en casos de flagrancia, las penas que puede recibir un conductor que maneja luego de consumir alcohol son las siguientes:

1. Si no causa accidente o daños, es intervenido por la Policía Nacional y pasa por la prueba del alcoholímetro. En caso exceda el límite, se le detiene por delito de peligro común, en tanto el vehículo es retenido. Si se halla alguna responsabilidad, podría ser sentenciado a pena privativa de la libertad en cualquiera de sus modalidades, y se procede a la suspensión de la licencia conducir por tres años.
2. Si ocasiona daños y muerte, es detenido durante 24 horas para que su caso sea visto por un fiscal, quien reúne las pruebas. Luego, el juez sentencia una pena de cárcel, en todos los casos, y el conductor, indefectiblemente, va a prisión.

De igual modo en la región Lambayeque durante el año 2017, el jefe de la región policial, coronel PNP Rubén Jerí Juscamaita, detalló que se intervino a más de cuatro mil personas que conducían en estado de ebriedad, precisando que: La multa pasa un segundo plano, cuando se trata de personas irresponsables que ponen en riesgo sus vidas, la de las personas que trasladan y sobre todo la de los transeúntes (Urpeque, 2017).

Por tal motivo se tiene que tomar en cuenta que dicho delito en relación al manejo de estado de ebriedad es un delito de pura actividad y de peligro abstracto que es castigado sin necesidad de acreditar la conducción fue peligrosa o temeraria por la influencia de alcohol en las facultades físicas o psíquicas del sujeto.

## **1.2 ANTECEDENTES DE ESTUDIO**

### **INTERNACIONALES**

Fuentes (2014) en su tesis denominada “*El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial*”, para optar al grado de Magíster en Derecho de la Universidad de León- España, en su conclusión refiere:

El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial es un medio activo de prevención de la seguridad vial, y así tiene que ser considerado y, por tanto, su regulación tiene que girar sobre esa idea. El procedimiento administrativo sancionador es un instrumento de protección de la seguridad vial. Ciertamente es el cauce para la imposición de sanciones, pero el procedimiento sancionador no se agota en esa finalidad, es una herramienta activa y se constituye en la palanca más poderosa de entre las que dispone la Administración para luchar contra la siniestralidad vial.

Gussoni (2017) en su tesis denominada “Consecuencias negativas del derecho administrativo sancionador en el servicio público de taxis.”, para optar al grado de Abogado de la Universidad Abierta Interamericana- Argentina, en su conclusión refiere:

La mal intencionada interpretación por parte de las administraciones, de la adhesión provincial a la ley Nacional de tránsito, género, a través de los años un objetivo desviado hacia la recaudación fructífera del erario público que trajo como consecuencia la existencia general de choferes inescrupulosos, infractores impunes que de hecho registran en un elevado índice de siniestralidad.



Márquez (2014) en su tesis denominada “El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia. Un estudio a partir de los principios legitimadores de la intervención penal”, tesis para optar el grado de Doctor en la Universidad Pompeu Fabra en Barcelona – España, concluye que:

A primera vista, se puede afirmar que la distinción entre el Derecho penal y el administrativo sancionador es de naturaleza cuantitativa pues, según el principio de ultima ratio, aquél se ocupa de las infracciones más graves. A esta conclusión habría que arribar si sólo se atendiese al texto de las disposiciones legales, administrativa (arts. 12 y 65.5 LTSV y 20 RGC) y penal (art. 379.2 CP), que regulan la conducción con una tasa de alcohol. No obstante, esta afirmación es incompleta ya que la diferencia entre el ilícito penal y el administrativo es también de carácter cualitativo. Así, mientras el primero busca proteger bienes concretos en casos concretos y sigue criterios de lesividad, el segundo persigue ordenar, de modo general, sectores de actividad y, por eso, no está obligado a seguir tales criterios, sino que más bien atiende a consideraciones de afectación general, estadística. Mientras el delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia pretende tutelar los bienes jurídicos vida e integridad de quienes intervienen en el tráfico rodado, no siendo suficiente la mera superación de la tasa de alcohol establecida, la infracción administrativa busca proteger las condiciones mínimas que deben existir para la normal circulación de vehículos y, por eso, se configura de forma automática.

Álvarez (2014) en su investigación: “El Procedimiento Administrativo Sancionador Y El Principio De No Autoincriminación”, tesis para optar al grado de Licenciado en Derecho de la Universidad Panamericana – México, concluye que:

(...) En el ámbito administrativo sancionador no puede suscitar duda que el derecho a no declarar contra sí mismo, rige y ha de ser respetado, en todo aquel procedimiento seguido con el objeto de imponer cualquier sanción administrativa, pues el derecho de defensa de los particulares no quedaría salvaguardado si se admitiera que la Administración puede compeler u

obligar al administrado a confesar la comisión o autoría de los hechos antijurídicos que se le imputan o pudieran imputar o a declarar en tal sentido.

Vargas (2014) en su investigación: “Indefensión de los administrados ante los procedimientos administrativos sancionadores a causa de la consignación en garantía para dar trámite a los recursos administrativos en el Distrito Metropolitano de Quito.”, para optar al grado de Abogada de la Universidad Central Del Ecuador, concluye que:

La imposición de la consignación de la multa en garantía del resultado del procedimiento como requerimiento procesal para dar trámite a los recursos administrativos, es una arbitrariedad de la Administración, pues atenta contra el libre acceso a la justicia establecido en el artículo 75 de la Constitución, por el motivo de que muchos de los administrados no cuentan con los recursos económicos necesarios para pagar la consignación, aún menos para la interposición del recursos administrativos en sede administrativa, lo que produce la indefensión de los administrados ante las resoluciones sancionadoras de los procedimientos administrativos sancionadores.

## **NACIONALES**

Contreras (2017) en su investigación: “El debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito en el Servicio de Administración Tributaria de Lima 2016”, para optar el título profesional de Abogada de la Universidad César Vallejo, concluye que:

Se recomienda una manifestación concreta debidamente motivada en derecho con calor resolutorio, por la autoridad administrativa dentro de los plazos establecidos por ley, de esta manera preservar el derecho al debido procedimiento reconocido en el inciso 3 del artículo 139 de la Constitución Política del Perú, no solo tiene una dimensión estrictamente jurisdiccional, sino que se extiende también al procedimiento administrativo de esta manera el administrado se encuentra facultado a Impugnar decisiones

establecidas por los órganos quienes inician el procedimiento, debiendo establecer mediante los fundamentos de hecho y de derecho, dentro de los plazos establecidos, así también señalar los puntos contradictorios, los agravios ocasionados, las carencias que motivaron los defectos de motivación, los ordenamientos jurídicos no establecidas, es decir obviadas la cual cause indefensión al administrado y pueda recurrir a su superior mediante un recurso de apelación por cuestión de puro derecho.

Vásquez y Bautista (2017) en su tesis denominada “Fundamentos Jurídicos Para No Aplicar Sanción Administrativa Derivada De Delitos De Conducción En Estado De Ebriedad Cuando Se Ha Sancionado Penalmente Al Conductor”, tesis para optar el grado de Abogado en la Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo en Cajamarca, concluyó que:

Nuestro sistema penal ya cuenta con herramientas lo suficientemente severas para sancionar a quienes conducen un vehículo motorizado en estado de ebriedad y/o, como consecuencia de ello, causan la muerte de otro, como agravante del tipo penal. Medidas cautelares, imputaciones a título doloso o culposo y beneficios penitenciarios; otra cosa es, desde luego, el uso que se hace de las mismas. Por lo tanto, resultaría incensario la imputación adicional de una sanción de orden administrativo ya que la pena impuesta alcanza a cubrir el fin de protección de la sanción administrativa.

Herrera (2017) en su investigación: “La ineficacia del procedimiento administrativo sancionador por infracciones al reglamento de tránsito en la Municipalidad de Lima Metropolitana”, para obtener el Título Profesional de Abogado en la Universidad César Vallejo, en su conclusión señala:

Se ha probado ineficacia en el procedimiento administrativo sancionador por infracciones al reglamento de tránsito en la municipalidad de Lima Metropolitana” regulado por el Servicio de la Administración Tributaria de Lima Metropolitana “en los procesos administrativos que ejecuta el SAT del servicio de la municipalidad de Lima metropolitana, incumpliendo la ley

general 27444 al no cumplir con los procesos de acuerdo como fija la ley al tener observancias durante el proceso y su no aplicación justa y motivada en favor de los administrados.

Mamani (2017) en su investigación: “Dilación en la imposición de sanciones administrativas por la municipalidad provincial de Puno e incremento del delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, 2015 – 2016”, para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, en su conclusión establece:

(...) el incremento del nivel de la comisión de delitos de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad e incluso aquellos que causan lesiones en personas como consecuencia de hecho precedente, genera gran carga procesal tanto en las autoridades administrativas involucradas (en este caso la Municipalidad Provincial de Puno y el Ministerio Público) como del mismo Poder Judicial, problemática que se ha verificado y que genera la necesidad la implementación de mecanismos legales para procurar superar la problemática advertida.

Vega (2016) en su investigación: “Los Recursos Administrativos y la Nueva Prueba en los Procedimientos Administrativos Sancionadores para el transporte público en la Ordenanza Municipal N° 1599 de la Municipalidad Metropolitana de Lima”, para obtener el Título Profesional de Abogado, en la Universidad César Vallejo, en su conclusión indica:

(...) los administrados se ven limitados al no poder considerar el recurso de reconsideración y prueba nueva en la Ordenanza Municipal N° 1599-MML, es por ello que se ve vulnerado su derecho al debido procedimiento y derecho de defensa en los procedimientos administrativos sancionadores en las infracciones de tránsito en la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Albuquerque y Cabeza (2017) en su tesis denominada “Cuestionamientos A La No Aplicación Del Ne Bis In Ídem En El Delito De Conducción En Estado De Ebriedad, Considerado En El Pleno Jurisdiccional Distrital Penal De La Corte

Superior De Justicia De Lima Del 20 De diciembre De 2011”, tesis para optar el título profesional de abogado, en la Universidad San Juan Bautista, concluye que:

Los factores que influyeron en la decisión del Pleno Jurisdiccional Distrital Penal de la Corte Superior de Justicia de Lima de 2011, para establecer diferencias de tipo cualitativo entre el Derecho Administrativo Sancionador y el Derecho Penal, en los delitos de conducción en estado de ebriedad, son: considerar que las infracciones administrativas, no ponen en peligro o lesionan Bienes Jurídicos y desconocer el hecho de que algunas de las infracciones del Derecho Administrativo Sancionador también poseen diferencias de tipo Cuantitativo o de Intensidad con el Derecho Penal. La Teoría Cualitativa no es la más adecuada para establecer diferencias entre el Derecho Administrativo Sancionador y el Derecho Penal, pues como ya se estableció, en algunos casos entre el Derecho Administrativo Sancionador y el Derecho Penal existen también diferencias de tipo cuantitativo. La Teoría Cuantitativa es la más adecuada para establecer diferencias entre las sanciones del Derecho Administrativo Sancionador y del Derecho Penal, en los casos de conducción en estado de ebriedad, debido a que en ambas sanciones se pone en peligro un Bien Jurídico protegido por el Derecho: La Seguridad Pública.

Chate (2017) en su tesis denominada “El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015”, tesis para optar el grado académico de Maestro de Derecho Penal y Procesal Penal en la Universidad César Vallejo, concluye que:

Se tiene un inadecuado tratamiento legal de las formas de participación en el delito de conducción en estado de ebriedad son deficientes, en la medida que no permite identificar dichas formas de participación, por cuanto que a pesar de constatarse por los operadores jurídicos (Policías de Tránsito y Fiscales), que los acompañantes copilotos o terceros también pueden estar en estado de ebriedad igual que el conductor irresponsable, pero no se formula denuncia ni se interviene a los partícipes, por la consideración de que no hay responsabilidad de participación culposa en la comisión de acto

de violación de deber de cuidado por parte de los pasajeros o partícipes; y que la figura del instigador o de partícipes secundarios no son frecuentemente determinables para este caso de delito culposo.

## **LOCALES**

Chira (2018) en su investigación: “El Principio de Culpabilidad y su consideración en el Derecho Administrativo Sancionador Peruano”, para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Católica Santo Toribio De Mogrovejo, concluye que:

Existe una similitud entre los principios del Derecho Administrativo Sancionador y el Derecho penal, aunque sus ámbitos de aplicación son distintos: mientras en uno el objeto del principio es ser una garantía para el administrado, en el otro, es serlo para el reo. Esta similitud se debe a que ambas ramas del derecho provienen del ius puniendi del Estado, aplicado a diferentes ámbitos en los que el Estado necesita de una fuerza punitiva a fin de hacer respetar las normas y leyes existentes. Dicha fuerza punitiva producirá una afectación de la esfera jurídica del ciudadano, ya sea penal o administrativamente, por lo que debe ser ejercida con estricto respeto a los principios orientadores de ambas ramas.

Portocarrero, S (2018) en tesis denominada “El Incremento De La Pena Impuesta Por Conducción En Estado De Ebriedad Para Reducir El Índice De Accidentes De Tránsito”, tesis para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, concluye que:

Luego del desarrollo doctrinario de la teoría de la pena se ha podido verificar sobre la finalidad de la pena tres acepciones, una absoluta otra relativa y la unificadora, optando por esta última puesto que resulta más apropiada para lograr la finalidad de la propuesta en esta investigación, toda vez que la sanción se aplicará en forma retributiva por la comisión del delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y a su vez se pretende el efecto preventivo que acompaña a esta punición,

Se ha podido observar que la sanción aplicada resulta ineficaz, basándose en la concepción de los delitos de peligro abstracto que adelantan las barreras de punición a diferencia de lo que sucede con el resto de los delitos contemplados en el Derecho penal, pues se caracterizan estos delitos como aquellos en que el peligro no es elemento del tipo, sino una razón o justificante para crear la ley que tipifica la conducta. Siendo el Derecho penal como la última opción de reacción frente a conductas que atentan al ordenamiento jurídico, se está usando como la primera línea de acción frente a esta inconducta, llegando al límite del castigo por meras desobediencias, saliendo del esquema de la protección de los bienes jurídicos y su directa afectación para llegar a reprimir por una simple presunción de atentado contra ellos.

Chumán (2017) en su tesis denominada “La Pena De Inhabilitación En El Delito De Conducción De Vehículos En Estado De Ebriedad”, tesis para optar el grado académico de Maestra en Ciencias Penales, en la Universidad San Martín de Porres, concluye que:

En relación con la hipótesis general de estudio y en base a la ejecución del objetivo principal de investigación, se ha podido comprobar y confirmar explícitamente que se ha venido dando una aplicación muy benigna de la Pena de Inhabilitación como mera sanción punitiva accesoria, basada en el mismo tiempo de castigo que se haya dictaminado en torno a la pena principal de privación de libertad, que generalmente llega a ser de entre seis meses a menos de un año y medio en forma suspendida; lo que influye directamente en que la sanción administrativa de inhabilitación que se llega a dictaminar como parte accesoria de la pena, no disuade ni persuade a los autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad, para que no vuelvan a reincidir en dicho ilícito, teniéndose por el contrario en cuanto que se sigue presentando una incidencia constante del delito referido a nivel del Distrito de San Juan de Lurigancho – Lima Metropolitana, al

tenerse permanentemente casos de conductores intervenidos en estado de ebriedad, según las estadísticas registradas entre los años 2015-2016.

Si bien en nuestro ordenamiento jurídico, la regulación y aplicación de la pena de inhabilitación por conducir en estado de ebriedad, aplicándose tanto una sanción penal y una sanción administrativa a la vez, se ha venido generando una doble respuesta sancionatoria por parte del Estado, vulnerando de esta manera el principio de naturaleza constitucional del *ne bis in ídem*, específicamente cuando los conductores ebrios ya han sido sancionados administrativamente de manera drástica e inmediata con la medida de inhabilitación en base a la retención de la licencia de conducir por tres años, y que luego traten de someterse a procesos judiciales –penales para recibir sentencias benignas, por lo que estarían transgrediendo el principio de *non bis in ídem*, ya que estos imputados han sido sancionados drásticamente como infractores de tránsito por conducir ebrios, y las sentencias judiciales les resultará benignas en base a penas de inhabilitación mínimas e irrisorias.

Panta (2018) en su investigación: “Incorporación de infracciones y sanciones al reglamento distrital de transporte y tránsito terrestre para mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque”, para optar el título profesional de Licenciado en Administración Pública de la Universidad Señor de Sipán, en su conclusión refiere:

Se propone la actualización del reglamento de infracciones y sanciones para vehículos menores (mototaxi), autorizados en asociación, que prestan servicio público de pasajeros, cuyo beneficio es tanto para los prestadores y usuarios del servicio, así como la propia administración. Esta propuesta se basa en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no cuenta con una escala de infracciones y sanciones exclusiva para los vehículos menores, siendo potestad de las municipalidades provinciales reglamentar a través de ordenanzas, el servicio de este tipo de transporte de manera eficaz y eficiente.

### **1.3 ABORDAJE TEÓRICO**



### 1.3.1 Ius Punendi

En la actualidad, la doctrina ha sostenido el dogma de «la unidad de la potestad sancionadora estatal» considerando que se constituye un poder único que se expresa a través del Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionador. En sintonía con ello, la jurisprudencia constitucional señala que la legalidad, culpabilidad, tipicidad, entre otros, constituyen principios básicos del derecho sancionador que no solo deben aplicarse en el ámbito del Derecho Penal sino también en materia de Derecho Administrativo Sancionador (Expediente N° 2050-2002-AA/TC).

Villavicencio (2008) señala que es definido como:

El poder que ostenta el Estado, para garantizar el adecuado funcionamiento del aparato estatal, la función punitiva del Estado social y democrático se origina en su soberanía para identificar como punibles ciertas conductas y establecer la sanción correspondiente ; potestad del Estado que se manifiesta en una serie de atribuciones, facultades o competencias que se radican en cada una de las ramas del poder y que se materializan en la existencia de distintas funciones, que constituyen el instrumento para el cumplimiento de los cometidos estatales.

Rocco (1932) definió el ius puniendi como la facultad del Estado de actuar en conformidad con las normas de derecho (derecho en sentido objetivo) que garantizan la consecución de su finalidad punitiva a pretender de otro aquello a lo que está obligado por la norma misma.

De acuerdo con Jellinek (2010) distingue tres formas de ejercicio del poder estatal de naturaleza punitiva o sancionadora:

- a. El poder general de imperium o de dominio, al que corresponde la relación de sujeción general de todos los ciudadanos,

- b. Un poder especial de dominio, al que corresponde una relación de sujeción especial de los ciudadanos en situaciones tales como la del soldado, el recluso, el testigo, y
- c. Un poder especial, menos intenso que el de dominio, al que están sometidos los funcionarios, los estudiantes etc.

Gonzales y Rodríguez (2017) señala que:

Esta descripción brinda una noción aproximativa de cómo está constituido el ámbito sancionador del Estado; estando esta, en una visión y clasificación excesivamente minuciosa y detallada considerando para este trabajo una clasificación más simple anteriormente descrita, pues como se dijo y como se sabe en nuestro régimen jurídico se da una dualidad de sistemas represivos del ius puniendi del Estado que se llega a manifestar por la vía judicial (penal) o por la vía administrativa (sancionadora).

### **1.3.1.1 Derecho penal**

Tratando de hacer una acotación a una superficial definición del Derecho Penal como una manifestación del Ius puniendi del Estado, podemos definir al Derecho Penal como una de las manifestaciones más importantes y severas del ius puniendi del Estado que se encarga, como fin primordial, de sancionar delitos. Para ello se vale del Código Penal y de leyes penales especiales, que protegen distintos bienes jurídicos: la vida (el homicidio, el asesinato, el parricidio), la salud (lesiones), el patrimonio (hurto, robo, daños, extorsión), la libertad (secuestro, violación), la confianza y buena fe en los negocios (la usura o los atentados contra el sistema crediticio), el medio ambiente (contaminación de aguas), la seguridad pública (conducción en estado de ebriedad), la administración pública

(desobediencia a la autoridad, peculado, o enriquecimiento ilícito), la fe pública (falsificación de documentos), entre otros.

### **1.3.1.2 Derecho administrativo sancionador**

El Derecho Administrativo Sancionador forma parte esencial de la actividad administrativa del Estado en el cumplimiento de sus fines constitucionalmente encargados, presente en la interrelación cotidiana del Estado con los ciudadanos (para el caso denominados administrados) apareciendo en cada sector de la vida diaria en que el Estado tiene presencia para intervenir y regular dicha actividad.

Así, si dentro de una actividad normada o reglamentada por el Estado se infringe la normatividad del sector, puede ser pasible de una sanción si incurre en alguno de los supuestos calificados previamente como infracción. Igual sucede con el conductor de un vehículo: cuando infringe la normatividad del sector (el Código de Tránsito), se le impone una multa administrativa. Esta misma lógica puede apreciarse en el ámbito del transporte (aéreo, marítimo, fluvial), la libre competencia, la pesquería, el medio ambiente, la contratación pública, el ámbito tributario, etc. (Gonzales y Rodríguez, 2017)

La denominación "Derecho Administrativo Sancionador" es relativamente reciente pues "durante mucho tiempo ha venido considerándosele como una simple manifestación del Derecho de Policía (...). En la actualidad, sin embargo, se ha impuesto el término de "Derecho Administrativo Sancionador" que es el habitual en la jurisprudencia y que la doctrina ha aceptado sin dificultades".

### **1.3.1.3 Principios de la potestad sancionadora administrativa**

Para poder hablar sobre la actividad sancionadora es menester saber los valores fundamentales que, a título de principios, debían ser considerados por el legislador al normar la potestad sancionada y por

las entidades administrativas al momento de aplicarla concretamente sobre los administrados; así también son exigibles a la función legislativa del Estado cuando configura las conductas sancionables, las sanciones a aplicar o la estructura formal del procedimiento sancionador, pues sólo a partir de ahí, serán exigibles por la administración para ejercitar la voluntad sancionadora a los casos concretos.

En este sentido, fueron identificados como principios esenciales el de legalidad, debido procedimiento, razonabilidad, tipicidad, irretroactividad de la norma y retroactividad benigna, concurso de infracciones, causalidad, presunción de licitud, y non bis in ídem. Todos ellos cumplen, con respecto a la potestad sancionadora, una triple función: la fundante (preceder a la existencia de las reglas mismas de la potestad sancionadora), la interpretativa (servir de criterio hermenéutico para absolver cualquier duda sobre el sentido y alcance de las reglas de la potestad sancionadora), y la integradora (servir de fuente de integración para las lagunas jurídicas que se puedan identificar en la aplicación de las normas sancionadoras).

Es así que con la promulgación de Decreto Legislativo N° 1272. Ha establecido en su Art. 230 los principios de la potestad sancionadora administrativa de todas las entidades están regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

**a) Legalidad**

Sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad.

**b) Debido procedimiento**

No se pueden imponer sanciones sin que se haya tramitado el procedimiento respectivo, respetando las garantías del debido procedimiento. Los procedimientos que regulen el ejercicio de la potestad sancionadora deben establecer la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, encomendándolas a autoridades distintas.

### **c) Razonabilidad**

Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcional al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:

- El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción;
- La probabilidad de detección de la infracción;
- La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
- El perjuicio económico causado;
- La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.
- Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
- La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.

### **d) Tipicidad**

Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a

identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria.

A través de la tipificación de infracciones no se puede imponer a los administrados el cumplimiento de obligaciones que no estén previstas previamente en una norma legal o reglamentaria, según corresponda.

En la configuración de los regímenes sancionadores se evita la tipificación de infracciones con idéntico supuesto de hecho e idéntico fundamento respecto de aquellos delitos o faltas ya establecidos en las leyes penales o respecto de aquellas infracciones ya tipificadas en otras normas administrativas sancionadoras.

#### **e) Irretroactividad**

Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables. Las disposiciones sancionadoras producen efecto retroactivo en cuanto favorecen al presunto infractor o al infractor, tanto en lo referido a la tipificación de la infracción como a la sanción y a sus plazos de prescripción, incluso respecto de las sanciones en ejecución al entrar en vigor la nueva disposición.

#### **f) Concurso de infracciones**

Cuando una misma conducta califique como más de una infracción se aplicará la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad, sin perjuicio que puedan exigirse las demás responsabilidades que establezcan las leyes.

#### **g) Continuación de infracciones**

Para determinar la procedencia de la imposición de sanciones por infracciones en las que el administrado incurra en forma continua, se requiere que hayan transcurrido por lo menos treinta (30) días hábiles desde la fecha de la imposición de la última sanción y que se acredite haber solicitado al administrado que demuestre haber cesado la infracción dentro de dicho plazo.

Las entidades, bajo sanción de nulidad, no podrán atribuir el supuesto de continuidad y/o la imposición de la sanción respectiva, en los siguientes casos:

Cuando se encuentre en trámite un recurso administrativo interpuesto dentro del plazo contra el acto administrativo mediante el cual se impuso la última sanción administrativa.

Cuando el recurso administrativo interpuesto no hubiera recaído en acto administrativo firme.

Cuando la conducta que determinó la imposición de la sanción administrativa original haya perdido el carácter de infracción administrativa por modificación en el ordenamiento, sin perjuicio de la aplicación de principio de irretroactividad a que se refiere el inciso 5.

#### **h) Causalidad**

La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable.

#### **i) Presunción de licitud**

Las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario.

#### **j) Culpabilidad**

La responsabilidad administrativa es subjetiva, salvo los casos en que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva.

**k) Non bis in idem**

No se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento. Dicha prohibición se extiende también a las sanciones administrativas, salvo la concurrencia del supuesto de continuación de infracciones a que se refiere el inciso 7.

**1.3.2 El Procedimiento Administrativo Sancionador De Transito**

El inicio del Procedimiento Sancionador de Transito en el conductor lo establece el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC en su artículo 329 con el siguiente tenor:

Para el caso de la detección de infracciones realizadas mediante acciones de control, el procedimiento sancionador se inicia con la entrega de la copia de la papeleta de infracción al conductor.

Tratándose de infracciones detectadas mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar su comisión de manera verosímil, así como en los casos en que no se identifique al conductor del vehículo, el procedimiento sancionador se inicia con la notificación de la papeleta de infracción conjuntamente con la copia del testimonio documental, fílmico, fotográfico, electrónico o magnético que permita verificar su comisión.

Tratándose de la acumulación de infracciones, el procedimiento sancionador se inicia con la notificación al presunto infractor de la papeleta con la que alcanza el tope máximo de puntos acumulables.



### **1.3.2.1 Trámite del procedimiento sancionador**

Recibida la copia de la papeleta de infracción, el presunto infractor, ya sea conductor o peatón, según corresponda, puede:

#### **a) Si existe reconocimiento voluntario de la infracción:**

Abonar el diecisiete por ciento (17%) del importe previsto para la infracción cometida, dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de su notificación; o treinta y tres por ciento (33%) del referido importe, dentro del periodo comprendido desde el sexto día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la resolución administrativa sancionadora.

Este beneficio no será aplicable a las infracciones tipificadas como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M27, M28, M29, M31, M32 y M42.

Ante la cancelación correspondiente, la Municipalidad Provincial competente o la SUTRAN, de ser el caso, dará por concluido el procedimiento administrativo, sin perjuicio de su ingreso en el Registro Nacional de Sanciones (...).

#### **b) Si no existe reconocimiento voluntario de la infracción:**

Presentar su descargo ante la unidad orgánica o dependencia que la autoridad competente señale como organismo encargado de fiscalizar el tránsito, dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la presunta infracción. Dicho organismo contará con un área responsable de conducir la fase instructora y con un área responsable de la aplicación de la sanción.

Dentro del término de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de vencido el plazo de cinco (5) días hábiles de

la notificación de la presunta infracción, las Municipalidades Provinciales o la SUTRAN, expedirá la resolución correspondiente finalizando el procedimiento administrativo sancionador. La resolución deberá contener las disposiciones necesarias para su efectiva ejecución. Asimismo, el plazo para resolver los recursos administrativos será de treinta días a partir de la fecha de interpuesto el mismo.

Constituye obligación de la Municipalidad Provincial o la SUTRAN el cumplimiento del plazo señalado en el numeral anterior; sin embargo, su vencimiento no exime de sus obligaciones atendiendo al orden público. La actuación fuera del término no queda afecta de nulidad, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria para la autoridad obligada a resolver.

La resolución de sanción pecuniaria y/o no pecuniaria será ejecutiva cuando ponga fin a la vía administrativa o cuando quede firme. La Municipalidad Provincial o la SUTRAN podrán adoptar las medidas preventivas para garantizar su eficacia, en tanto no sea ejecutiva.

Si durante la etapa del descargo y dentro del procedimiento administrativo sancionador, la autoridad competente advierte la existencia de otras infracciones a la detectada o que se ha configurado una infracción distinta, deberá reorientar el procedimiento administrativo, otorgando al administrado el derecho de defensa y la posibilidad de impugnar la decisión adoptada.

Cuando el presunto infractor no ha pagado la multa prevista para la infracción cometida ni ha presentado su descargo ante la unidad orgánica o dependencia de la autoridad competente que corresponda dentro de los cinco (5) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación de la papeleta de infracción o resolución de inicio de procedimiento sancionador, la

Municipalidad Provincial o la SUTRAN deberá emitir la resolución de sanción de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral anterior procediendo contra ésta la interposición de los recursos administrativos de ley.

#### **1.3.2.2 Trámite para la imposición de sanciones no pecuniarias**

En los casos en que corresponda aplicar sanciones pecuniarias conjuntamente con las sanciones no pecuniarias de suspensión o cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, por la comisión de infracciones cuya fiscalización sea competencia de la autoridad competente, ésta expedirá la resolución imponiendo ambas sanciones, debiendo ingresarlas inmediatamente al Registro Nacional de Sanciones, bajo responsabilidad funcional.

Las licencias retenidas quedarán bajo custodia de la municipalidad provincial o la SUTRAN, según corresponda.

#### **1.3.2.3 Registro de las sanciones por infracciones al tránsito terrestre**

Si bien el registro fue implementado con el fin de llevar un control y transparencia con el nuevo sistema de puntuación para las infracciones de tránsito esta se encuentra establecido en el artículo 322, con el siguiente tenor:

1. El registro de las infracciones y sanciones al tránsito terrestre en el Registro Nacional de Sanciones, estará a cargo de la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que consolida la información y la pone a disposición de las autoridades competentes. La información se debe ingresar en forma diaria y permanente, según lo siguiente:

- 1.1. La infracción cometida, la medida preventiva y la sanción impuesta.

- 1.2. El número de la papeleta que denuncia la infracción y el número de la resolución de sanción.
  - 1.3. El nombre del conductor o peatón que cometió la infracción, según corresponda.
  - 1.4. El número de la Licencia de Conducir del conductor, indicando su Clase o el número del Documento de Identidad del peatón, según corresponda.
  - 1.5. La placa única nacional de rodaje del vehículo con el que se cometió la infracción (sólo para conductores).
  - 1.6. La fecha y el lugar donde se cometió la infracción sancionada.
  - 1.7. Tipo y modalidad del servicio de transporte
  - 1.8. Accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existieron daño personal.
  - 1.9. Las reincidencias.
  - 1.10. Cualquier otro dato que resulte pertinente.
2. Diariamente, la Policía Nacional del Perú remitirá las papeletas que han sido ingresadas al Registro Nacional de Sanciones a las municipalidades provinciales o a la SUTRAN según corresponda, para las disposiciones pertinentes.
  3. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación donde figure el Registro de los Conductores Ebrios o Narcotizados, consistente en la relación de infractores que se registren por conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, que será de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
  4. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación de peatones sancionados, que será de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El registro generado por cada sanción tendrá

una vigencia de veinticuatro (24) meses, contados a partir en que quede firme en sede administrativa. Vencido dicho plazo el registro de la sanción se borrará automáticamente.

5. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación de conductores que han llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados o que se encuentren en proceso, que será de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
6. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publicará en su portal institucional la relación de las autoridades competentes que no cumplan con aplicar las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, dentro de los ciento veinte (120) días calendarios de impuesta la papeleta de infracción por tránsito. Dicha relación contendrá la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que se encuentran sin concluir y la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que han prescrito

#### **1.3.2.4 Entidades Competentes**

Según el Artículo 15 de la Ley General de Transporte Y Tránsito (1999), Ley N° 27181, son autoridades competentes respecto del transporte y tránsito terrestre según corresponda:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- b) Los Gobiernos Regionales;
- c) Las Municipalidades Provinciales;
- d) Las Municipalidades Distritales;
- e) La Policía Nacional del Perú; y
- f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.
- g) El Ministerio de la Producción.

#### **1.3.2.4.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Según el Artículo 16 de la Ley General de Transporte y Tránsito, el Ministerio de Transportes (1999), Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

##### **Competencias normativas:**

1. Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
2. Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

##### **Competencias de gestión:**

1. Desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura vial nacional.
2. Administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión.
3. Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.
4. Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito.
5. Mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

6. Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.
7. Mantener los registros administrativos que se establece en la presente Ley y en la normatividad vigente en materia de transporte y tránsito terrestre.
8. Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación de la presente Ley.
9. Representar al Estado Peruano en todo lo relacionado al transporte y tránsito terrestre internacional, promoviendo la integración con los países de la región.

**Competencias de fiscalización:**

Fiscalizar el cumplimiento de las normas sobre el servicio de transporte terrestre del ámbito de su competencia, para lo cual podrá contratar empresas o instituciones especializadas y de reconocido prestigio, en el campo de la supervisión. Para tal fin, mediante Decreto Supremo se regula el procedimiento de acreditación de las entidades supervisoras, así como las tasas de regulación correspondientes. La fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por el incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

Las demás funciones que el marco legal vigente y los reglamentos nacionales le señalen, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de la presente Ley.

#### **1.3.2.4.2 Los Gobiernos Regionales**

Los Gobiernos Regionales tienen en materia de transporte competencia normativa, de gestión y fiscalización, conforme a lo señalado en el artículo 56 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Artículo 56.- Funciones en materia de transportes:

- a) Formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.
- b) Planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en el Red Vial Nacional o Rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo regional. Asimismo, promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte.
- c) Desarrollar y administrar la infraestructura portuaria regional de acuerdo con las regulaciones técnico-normativas emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del organismo pertinente y de la forma que establezcan los dispositivos legales sobre la materia.
- d) Otorgar las autorizaciones portuarias, licencias y permisos para la prestación de los servicios portuarios marítimos, fluviales y lacustres de alcance regional, a través del organismo pertinente, de acuerdo a los dispositivos legales sobre la materia.
- e) Desarrollar y administrar los aeródromos de ámbito regional, coordinando con la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme a ley.



- f) Supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance regional.
- g) Autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los gobiernos locales.
- h) Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente

Los Gobiernos Regionales aprobarán normas específicas en materia de transportes, con sujeción a lo establecido en cada Reglamento Nacional.

#### **1.3.2.4.3 Las Municipalidades Provinciales;**

Según el Artículo 17 de la Ley General de Transporte y Tránsito (1999), las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

##### **Competencias normativas:**

- a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

##### **Competencias de gestión:**

- a) Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.
- d) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos
- e) Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.
- f) Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo.
- g) Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la normal operación del tránsito, según lo dispuesto en el correspondiente reglamento nacional.
- h) Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- i) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.
- j) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

**Competencias de fiscalización:**

- a) Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.
- b) Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva

jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.

Cuando dos ciudades o áreas urbanas pertenecientes a provincias contiguas conforman un área urbana continua que requiere una gestión conjunta del transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. De no establecerse dicho régimen, cualquiera de las municipalidades puede solicitar una solución arbitral. Si ninguna de las municipalidades solicita el arbitraje o alguna de ellas se niega a someterse a este procedimiento, corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción establecer el régimen de gestión común.

La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

#### **1.3.2.4.4 Las Municipalidades Distritales**

Según el Artículo 18 de la Ley General de Transporte y Tránsito (1999), las Municipalidades Distritales, asumen las siguientes competencias:

- a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).
- b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las

disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

- c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común.

La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

#### **1.3.2.4.5 La Policía Nacional del Perú**

La Policía Nacional del Perú es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de servicios de transporte, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido (Art. 19. Ley General de Transporte y Tránsito, 1999)

#### **1.3.2.4.6 El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI**

Según el Artículo 20 de la Ley General de Transporte y Tránsito (1999), INDECOPI, asume las siguientes competencias:

Son aplicables en materia de transporte y tránsito terrestre las normas generales sobre protección al consumidor, siendo ente competente para la supervisión de su cumplimiento la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual -INDECOPI, el que deberá velar por la permanencia de la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores, sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden a las autoridades de transporte.

Asimismo, el INDECOPI está facultado según sus propias normas a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre y leal competencia, supervisión de la publicidad y demás normatividad del ámbito de su competencia.

### **1.3.3 La Sanción**

#### **1.3.3.1 Sanciones administrativas aplicables a los conductores**

En el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece en el artículo 309 las sanciones aplicables en el procedimiento sancionador de tránsito.

Artículo 309.- Sanciones aplicables. Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento son:

1. Multa.
2. Suspensión de la licencia de conducir.
3. Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

Asimismo, estas pueden ser:

#### **1.3.3.1.1 Sanción Pecuniaria**

Se encuentran contempladas en el artículo 311° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual señala:

#### **Artículo 311.- Sanción pecuniaria.**

1. Las sanciones pecuniarias por infracciones de tránsito aplicables a los conductores, se imponen de acuerdo a los siguientes porcentajes:
  - 1.1 Infracciones Muy Graves (MG): Multa equivalente al 100%, 50%, 24% ó 12% de la Unidad Impositiva Tributaria, según corresponda;
  - 1.2 Infracciones Graves (G): Multa equivalente al 8% de la Unidad Impositiva Tributaria; y,
  - 1.3 Infracciones Leves (L): Multa equivalente al 4% o 5% de la Unidad Impositiva Tributaria, según corresponda
2. La Multa se incrementará en un 50% tratándose de conductores que cometan infracciones conduciendo un vehículo de transporte público.
3. El monto de la Unidad Impositiva Tributaria será el vigente a la fecha de pago.

#### **1.3.3.1.2 Sanción no pecuniaria**

Se encuentran contempladas en el artículo 313° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual señala:

##### **Artículo 313.- Sanciones no pecuniarias.**

1. **Por acumulación de infracciones:** Las infracciones al tránsito tipificadas en el artículo 296, que tengan la calidad de firmes en sede administrativa, generan además de la sanción que les corresponda, puntos acumulables, que al llegar al tope máximo de cien (100) puntos determinarán la imposición de las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación, según sea el caso.

Mediante el **Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos**, se llevará el registro del control del puntaje de cada conductor, así como el de las sanciones impuestas por llegar al tope máximo previsto. El Sistema Nacional de Sanciones por Licencias de Conducir por Puntos, forma parte del Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, y es implementado, fiscalizado y ejecutado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones estructura, organiza, elabora, desarrolla y pone a disposición de las municipalidades provinciales y de la Policía Nacional del Perú el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, en tiempo real y vía internet, para la inscripción de infracciones y sanciones y para su consulta

permanente. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones supervisa el correcto uso e inscripción de la información en el Registro.

Corresponde a la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, el registro de las infracciones.

La acumulación de infracciones se rige por los siguientes parámetros:

- 1.1 Las infracciones leves generan de 1 a 20 puntos; las graves, de 20 a 50 puntos; y las muy graves, de 50 a 100 puntos, de acuerdo con lo estipulado en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores que, como Anexo I, forma parte integrante del presente Reglamento.
- 1.2 Los puntos generados por cada infracción tendrán una vigencia de 24 meses, contados a partir de la fecha en que quede firme la sanción en sede administrativa. Vencido dicho plazo, los puntos se borrarán automáticamente.
- 1.3 El conductor será sancionado con la suspensión de su licencia de conducir por 6 meses, si acumula 100 puntos en un período de 24 meses, contados a partir de la fecha en que quedó firme en sede administrativa, la sanción vigente más antigua.
- 1.4 Los puntos que sustenten la imposición de una sanción por acumulación no podrán ser contabilizados para las sucesivas acumulaciones que pudieran corresponder. Sin embargo, si el



infractor superara el límite de 100 puntos, los puntos excedentes serán contabilizados para la siguiente acumulación, siempre que se encuentren vigentes.

- 1.5 La reincidencia del conductor en la acumulación de puntos, generará la suspensión de la licencia de conducir por períodos de mayor duración e incluso su cancelación definitiva e inhabilitación del infractor, de acuerdo al siguiente esquema:
  - a. Por la segunda vez que se genere la acumulación sancionable, se suspenderá la licencia de conducir del infractor por un período de 12 meses.
  - b. Por la tercera vez que se genere la acumulación sancionable, se cancelará la licencia de conducir y se inhabilitará definitivamente al conductor.
- 1.6 Para efectos de la aplicación del inciso 1.5, se tomarán en consideración las acumulaciones previas, sin importar el período de tiempo que hubiere transcurrido entre una y otra.
- 1.7 Cumplido el período de inhabilitación estipulado en el literal b del inciso 1.5, el administrado podrá solicitar y obtener una nueva licencia de conducir, previo cumplimiento de los requisitos establecidos; no siéndole de aplicación lo dispuesto en el inciso 1.5, respecto de las acumulaciones producidas con anterioridad a la obtención de su nueva licencia de conducir.
- 1.8 La sanción por acumulación de infracciones se hará efectiva cuando la resolución que la impone quede firme en sede administrativa.

- 1.9 La aplicación e inscripción de la sanción de suspensión, cancelación e inhabilitación del conductor en el Registro Nacional de Sanciones de las sanciones previstas en los incisos 1.3 y 1.5, corresponde a la municipalidad provincial en cuya jurisdicción se ha cometido la última infracción que origina la acumulación de puntos sancionable, bajo responsabilidad funcional, o de la SUTRAN si la referida infracción fue cometida en la red vial de su competencia.
- 1.10 Cuando una papeleta o sanción sea anulada, revocada o dejada sin efecto por resolución judicial consentida o ejecutoriada, los puntos generados se descontarán del Sistema, en virtud de la misma.
- 1.11 Las sanciones y medidas preventivas establecidas en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores, son independientes de las previstas en los numerales 1.3 y 1.5 por acumulación de puntos. La acumulación de puntos no eximirá al titular de la licencia de cumplir con la sanción que corresponda a la infracción cometida.
- 1.12 En todos los casos y adicionalmente al cumplimiento del período de suspensión, para el levantamiento de la medida, el conductor tendrá que cursar el taller Cambiemos de Actitud a cargo de las Escuelas de Conductores reguladas en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir”.
- 1.13 El conductor recibirá una bonificación de 50 puntos por cada período de 24 meses continuos

sin haber cometido ninguna infracción al tránsito con sanción firme en sede administrativa.

2. **Sanción no pecuniaria directa:** Se exceptúan de lo establecido en los párrafos precedentes las infracciones de los conductores calificadas con suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación, de acuerdo al Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre I. Conductores que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento, las mismas que deben ser ingresadas en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre. La reincidencia en la comisión de la misma infracción contemplada en el presente inciso, se sancionará con el doble del periodo de suspensión o inhabilitación temporal original, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 312.
3. **Aplicación sucesiva:** Independientemente de la aplicación de cualquier sanción no pecuniaria directa que pudiera corresponder, se impondrá una sanción por acumulación de infracciones si concurren los requisitos necesarios; ejecutándose, de ser el caso, los periodos de suspensión y/o inhabilitación en forma sucesiva.
4. **Reducción de puntos:** El conductor hábil que no haya acumulado 100 puntos firmes y que no haya sido pasible de sanción no pecuniaria directa, podrá reducir 30 puntos, previa acreditación de haber participado en el curso extraordinario de educación en tránsito y seguridad vial, que será dictado por el Consejo

Nacional de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, de acuerdo al domicilio que figure en el documento de identidad del administrado o lugar de comisión de cualquiera de sus infracciones. Este curso extraordinario permitirá reducir, por única vez, los puntos acumulados dentro de un periodo de dos años.

La Dirección General de Transporte Terrestre mediante Resolución Directoral establecerá el contenido y duración de las materias, así como el procedimiento para acceder al referido curso.

### **1.3.3.2 Medidas preventivas**

Las medidas preventivas tienen carácter provisorio y se ejecutan con el objeto de salvaguardar la seguridad y la vida de los usuarios de la vía. Las medidas preventivas persiguen restablecer el cumplimiento de las normas de tránsito.

Se encuentra establecidas en el artículo 299° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC con el siguiente tenor:

#### **Artículo 299.- Clases de medidas preventivas.**

Las clases de las medidas preventivas son las siguientes:

**1. Retención de Licencia de Conducir.** - Es el acto de incautación del documento que habilita al conductor del vehículo. Esta medida será ejecutada, en los siguientes casos:

- a. Por la comisión de infracción sobre la que deba recaer la sanción de suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación del titular de la Licencia de Conducir;

- b. Cuando el conductor haya llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados en el Registro Nacional de Sanciones.
- c. En caso de accidente de tránsito con daños personales a terceros.
- d. Cuando el conductor de un vehículo particular o el conductor que presta el servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, con la última papeleta de infracción impuesta, acumule dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave.

La Policía Nacional del Perú, dejará constancia de la retención de la licencia en la papeleta impuesta y dentro de un plazo de veinticuatro (24) horas de retenida la misma inscribirá la medida preventiva de retención de la licencia de conducir en el Registro Nacional de Sanciones. Asimismo, remitirá, dentro del mismo plazo, la licencia de conducir a la Municipalidad Provincial o a la SUTRAN, según corresponda, para el procedimiento sancionador y custodia de la misma.

Para los supuestos señalados en los literales a), b) y d) la retención de la licencia de conducir se mantendrá vigente hasta el pago efectivo de la multa correspondiente y/o el cumplimiento de la sanción de Suspensión o, de ser el caso, hasta la expedición de la resolución de absolución del presunto infractor. Cuando se aplique la presente medida preventiva por la comisión de infracción sobre la que deba recaer la sanción de Cancelación

Definitiva e Inhabilitación del conductor para obtener Licencia de Conducir, esta medida se mantendrá hasta que quede firme la resolución de sanción, caso en el cual se procederá a la inutilización o destrucción de la licencia de conducir, o hasta que se absuelva al

presunto infractor, en cuyo caso se procederá a la devolución de la licencia de conducir.

Para el supuesto señalado en el literal c), se seguirá además el procedimiento establecido en el artículo 277 del presente Reglamento.

La autoridad competente emitirá la resolución de sanción dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de vencido el plazo para presentar descargos o desde presentados éstos, lo que ocurra primero, bajo responsabilidad.

El tiempo que medie entre la retención física de la licencia de conducir y la imposición de la sanción, de ser el caso, será compensado a favor del infractor.

**2. Retención del Vehículo.** - Es el acto de inmovilización del vehículo en la Comisaría de la jurisdicción dispuesto por la Policía Nacional del Perú, por un plazo máximo de veinticuatro (24) horas. Se ejecuta por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre y en los demás casos señalados en el presente Reglamento.

En caso que no se haya superado las faltas o deficiencias que motivó la retención del vehículo dentro del plazo máximo señalado en el párrafo anterior, el vehículo será internado en el depósito vehicular correspondiente. En caso se haya superado la falta que dio origen a la medida preventiva la subsanación y retiro del vehículo serán comunicados a la municipalidad provincial o a la SUTRAN por la comisaría interviniente.

El traslado del vehículo lo realiza el conductor o, en caso éste se niegue, el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe ordenar el traslado del vehículo a cuenta del propietario. Una vez en el local policial se debe levantar un Acta en la que se dejará constancia del estado del vehículo entregándose una copia al conductor o encargado del mismo

El comisario de la Policía Nacional del Perú será responsable del vehículo en tanto permanezca retenido en las instalaciones de la comisaría a su cargo.

Para los casos de infracciones cometidas por el conductor que no sea propietario del vehículo, éste último podrá retirarlo de la comisaría sin perjuicio de la continuación del respectivo procedimiento sancionador contra el presunto infractor.

**3. Remoción del vehículo.** - Es el acto mediante el cual un vehículo será retirado de su ubicación en caso constituya un peligro o un obstáculo para el tránsito y la seguridad pública. Se ejecuta por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre.

Es facultad del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, la remoción de un vehículo por razones de seguridad, sólo en emergencias de su competencia.

En caso que el conductor se niegue o no se encuentre presente al momento de la intervención, el vehículo será internado en el depósito vehicular correspondiente. El traslado del vehículo lo realiza el conductor o, en caso éste se niegue, el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe ordenar el traslado del vehículo a cuenta del propietario.

**4. Internamiento del Vehículo.** - Es el acto mediante el cual se procede a ingresar un vehículo en un depósito vehicular correspondiente en los siguientes casos:

- a. Por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre.
- b. Cuando se haya procedido a la retención de la licencia de conducir por los supuestos señalados en el presente reglamento.
- c. Cuando el conductor se fuga abandonando el vehículo.
- d. Cuando no se hayan superado las faltas o deficiencias que motivaron la medida preventiva de retención del vehículo dentro del plazo máximo de veinticuatro (24) horas.
- e. Cuando el conductor se niegue a ejecutar la medida preventiva de remoción del vehículo o no se encuentre presente al momento de la intervención.

Al ingresar el vehículo en el depósito vehicular se debe levantar un Acta en la que se deje constancia del estado e inventario del vehículo entregándose copia al conductor, al efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente y al administrador del depósito vehicular, quien será responsable de preservar el vehículo en las condiciones que lo recibió.

La autoridad competente, bajo responsabilidad, no podrá hacer uso de medidas preventivas en situaciones no contempladas expresamente en el presente Reglamento.

#### **1.3.4 Conducción En Estado De Ebriedad (Infracción De Tránsito M2)**

##### **1.3.4.1 Delito De Peligro**

Doctrinalmente se han distinguido los delitos de daño de los delitos de peligro, pues mientras en los primeros se produce la destrucción o



disminución del bien jurídico con la consiguiente lesión de interés, en los segundos el legislador ha tomado sólo en cuenta, para estructurar el tipo, la probabilidad de que el bien jurídico puede resultar dañado como consecuencia de la conducta desplegada por el agente. Ahora bien, determinar la naturaleza del delito, según el sentido de la tutela penal, ha de llevar al examen de la descripción de la conducta hecha por el tipo legal, de manera que se tendrá como delito de daño aquel en que la exigencia típica haga necesaria la destrucción o disminución del bien jurídico o del interés del titular, en tanto se calificará de delito de peligro el en que la descripción típica simplemente considere, a efectos de su constitución, la amenaza de destrucción o disminución del bien jurídico.

Los delitos de peligro se clasifican en: delitos de peligro concreto o efectivo y delitos de peligro presunto o abstracto. En los primeros la realidad del peligro debe presentarse y demostrarse en cada caso enjuiciado; en los segundos, el peligro se considera presuntivamente supuesto en la conducta descrita en el tipo, sin que se admita en ningún caso prueba en contrario sobre su existencia (Cijuenlinea, 2017).

#### **1.3.4.1.1 Delito De Peligro Concreto**

Márquez (2012) al analizar el delito de peligro concreto señala que la mayor parte de la doctrina suele entender por delitos de peligro concreto aquellos en los que la exigencia de peligro viene contenida en el propio tipo penal, como elemento que configura a éste.

Hurtado y Prado (2011) señala que:

(...) Se considera como delito de peligro concreto a la infracción definida en el tipo penal, constituida por una acción que produce una situación real y efectiva de riesgo para el bien jurídico. Esta última es en consecuencia, el

resultado (elemento constitutivo del tipo penal objetivo). En efecto, al igual que ocurre en los delitos de lesión, en los delitos de peligro concreto el tipo legal prevé, como elemento constitutivo de la infracción, una modificación del mundo exterior, física y cronológicamente, diferente de la acción incriminada. Por eso, la cuestión de la causalidad y de la imputación objetiva se plantea de la misma manera que en la relación con los delitos de lesión. Sin embargo, a diferencia de éstos, el objeto del delito (cosa persona, etc.) es directamente afectado por el quehacer delictuoso, en los delitos de peligro concreto dicha modificación sólo consiste en la creación de una situación que puede dar lugar a un perjuicio respecto al objeto del delito.

#### **1.3.4.1.2 Delito de peligro abstracto**

Meca (2017) señala que:

El delito de peligro común se encuentra contemplado dentro de los delitos contra la Seguridad Pública, en donde se afecta la tranquilidad y normal desenvolvimiento de la sociedad debido a actos que van a perturbar la tranquilidad y poner en peligro tanto los bienes materiales como la integridad física de las personas. El peligro común es el que afronta la comunidad en un momento dado como es el caso de producirse un incendio, explosión, liberación de cualquier clase de energía, o cuando la paz y la tranquilidad se ve alterada por un hecho de tránsito en estado de ebriedad, o cuando la sociedad se ve amenazada por la ilegalidad de la fabricación, suministro y posesión ilegítima de bombas, armas y municiones.

Campos (2010) afirma que esta clase de delitos de conducción en estado de ebriedad, constituye un tipo penal

de peligro abstracto, pues la sola acción en sí, constituye ya un peligro para el bien jurídico, aunque no se acredite que se haya vulnerado efectivamente.

#### **1.3.4.2 Definiciones**

##### **1.3.4.2.1 Conducción en estado de ebriedad**

Márquez (2012) al analizar el concepto de conducción en el delito de conducir en estado de ebriedad, señala lo siguiente:

Sólo puede incurrir en el delito quien conduce, por lo tanto, la conducta penada consiste en conducir. Desde este punto de vista gramatical conducir significa llevar, transportar, trasladar algo de un lugar a otro, en este caso trasladar el vehículo de un sitio determinado a otro. Esto significa que la conducta de conducir supone un desplazamiento, por lo que ella precisa de un elemento temporal (duración del recorrido) y uno espacial (distancia del recorrido). Por ello no existe conducta de conducir al menos en sentido penalmente relevante y por lo tanto, tampoco la presencia de este delito, cuando el vehículo ha recorrido un espacio bastante corto y durante un tiempo muy reducido.

Campos (2010) afirma que esta clase de delitos de conducción en estado de ebriedad, constituye un tipo penal de peligro abstracto, pues la sola acción en sí, constituye ya un peligro para el bien jurídico, aunque no se acredite que se haya vulnerado efectivamente.

##### **1.3.4.2.2 Estado de ebriedad**

Cabanellas (2000) en su diccionario de Derecho Usual, lo define como la perturbación de las facultades mentales

causadas por la abundancia con que se ha bebido algún otro licor. Se considera la embriaguez como una especie de locuaz transitorio, porque anula la voluntad, crea ciertas situaciones que hacen incapaz a la persona.

Vadonovic (1994) señala que la embriaguez es el conjunto de alteraciones tóxicas con perturbaciones fundamentalmente neuropsíquica que se producen en el organismo como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas.

Simonin (1962) manifiesta desde un punto de vista médico legal los periodos de estado ebriedad señalada que:

Es clásico distinguir tres periodos del estado de ebriedad:

El primero periodo se caracteriza por la excitación de las funciones intelectuales y por el estado de euforia. Las pruebas psicotécnicas ponen ya en evidencia una disminución de la atención, un alargamiento del tiempo de reacción a excitaciones exteriores y menor precisión de respuesta refleja.

A la segunda fase corresponde perturbaciones psicosenoriales profunda, generadora del acto antisociales o de accidente: es el periodo médico legal: las facultades intelectuales, juicio, atención y absurdos.

El tercer periodo, el de embriaguez comatosa, que sobreviene progresivamente esta esencialmente constituido por anestesia profunda, con abolición de los reflejos, parálisis e hipotermia, manifestaciones de enlentecimiento considerable de todos los fenómenos vitales.

Del Carpio (2015) desde el punto de vista de la normatividad peruana, indica que:

Para poder medir la cantidad de sangre existe una tabla, la misma que es considerada el primer período denominada subclínico. En este periodo no se considera síntomas clínicos, ni hay un retardo de respuesta a estímulos, por lo que no hay una sanción penal. La medición va de 0. A 0.5 gramos por litro de sangre. En este segundo período va de 0.5.1.5 gramos por litro de sangre, medida a la que ya se denomina “Ebriedad” En este periodo se evidencia la euforia, excitación, perdida de atención, disminución de reflejos y del campo visual. El tercer período es la “ebriedad absoluta”, que va de 1.5 a 2.5 gramos por litro de sangre, período en el cual existe confusión, agresividad y pérdida de control. El cuarto periodo se denomina “Grave Alteración de la Conciencia” y va de 2.5 z 3.5 gramos por litro de sangre. Existe estupor apatía, coma y descoordinación muscular. Finalmente, el quinto período es el “Coma Etílico” a partir del cual ya existe riesgo de muerte, paro respiratorio y afección intestinal y va de 3.5 a más.

#### **1.3.4.2.3 Prueba de alcoholemia**

Del Carpio (2015) señala que:

La alcoholemia es un examen o prueba utilizada para detectar la presencia de alcohol en la sangre de una persona. Esta prueba tiene dos valores. La primera es cuantitativa, determinándose como positivo o negativo y la segunda cuantitativa cuando se indica la cantidad de alcohol en la sangre. Los resultados son de acuerdo a la corpulencia del individuo, sensibilidad, circunstancia del

momento ritmo de la absorción el sexo y el momento de la ingestión.

Márquez (2012) señala:

Que la prueba de alcoholemia es aquella pericia objetiva destinada a comprobar la existencia y magnitud de dicha sustancia en el torrente sanguíneo. Prueba que, por su propia naturaleza resulta imposible de repetición al interior del proceso penal, pudiendo 49 inclusiva resultar nula su utilidad si su realización es postergada. Por tal razón, ella debe recabarse tan pronto como se haya detectada la presencia de un conductor posiblemente afectado por sustancia alcohólicas ya que la concentración del alcohol en la sangre, aunque con lentitud va disminuyendo gradualmente con el transcurrir de las horas hasta llegar a su total eliminación.

En nuestro país, se conocen y emplean principalmente, y en modo generalmente aceptado, dos métodos con la finalidad de determinar el grado alcohólico que se encuentra en la sangre de alguna persona, tras ser intervenida conduciendo vehículo en estado de ebriedad. Dichas pruebas son las siguientes:

**a) Prueba Sanguínea**

Denominada también como "examen de intoxicación alcohólica en la sangre"; constituye una prueba de laboratorio, en que la prueba tiene como propósito determinante en cuanto a medir la cantidad de alcohol puro existente en cada 100 centímetros cúbicos de sangre de la persona sometida a prueba. Se ejecuta al respecto, el procedimiento técnico de medición en gramos del alcohol consumido por cantidad delimitada

de sangre, contándose propiamente con la respectiva muestra sanguínea; y asimismo para el desarrollo ejecutable de dicha prueba de laboratorio se requiere de un ambiente y personal especializado en laboratorio, ya que se constituye en un método muy preciso.

#### **b) Prueba de aire o Alcotest**

Este tipo de examen, si bien no es del todo preciso absolutamente, pero trasciende por ser considerada en una prueba de alcoholemia práctica y efectiva que permite determinar in situ, sobre el mismo conductor intervenido, en cuanto al nivel de alcohol que haya consumido o ingerido de bebidas alcohólicas, ello en base a la toma de muestra del aire expelido por la persona examinada la que sopla a través de un tubo a un recipiente que contiene algunas sales (aplicación del instrumento - alcoholímetro), las mismas que ante la presencia del alcohol en el aliento, reacciona cambiando de color; pudiéndose así identificar de manera concreta con el cambio de colores sobre si el conductor intervenido se encuentra en estado de ebriedad o no; ya que al tornarse de color violeta las sustancias químicas que contiene el recipiente se torna incolora, lo que constituye un índice cualitativo de descarte; es decir, se puede presumir ante un resultado positivo, que el examinado ha ingerido alcohol, pero se ignora en qué cantidad o proporción se encuentra en la sangre, aunque por criterios de experiencia, se puede tener un reconocimiento básico cuando al conducir presente niveles de ebriedad desde los más básicos y detectables al poseer un grado de alcoholemia mayor al aproximado a los 0.5 gr por l/sangre, y en relación a los

niveles críticos de ebriedad avanzada que puedan presentar otros conductores en total estado de ebriedad.

En otros casos, cuando el cambio de color que se presente en el alcoholímetro, no sea tan radical como en el ejemplo señalado anteriormente; sino que, de conformidad al contenido alcohólico en el aliento, la muestra química va adquiriendo diferentes tonalidades, pudiendo predecirse un posible contenido alcohólico en la sangre, aunque se ha comprobado de manera práctica que puede distar mucho de la realidad, y que en sí no se tenga algún estado de ebriedad en el conductor que resulte intervenido por algún operativo preventivo de control de alcoholemia. (Ortiz, 2000)

De manera complementaria, se puede indicar que existen otras pruebas, tales como las de orina y saliva pero debido a sus altos márgenes de error resultan de aplicación poca práctica en los países latinoamericanos y propiamente que no se llegan a aplicar en el Perú, donde ante la alta y constante incidencia de conductores que manejan vehículos en estado de ebriedad, se requiere de la aplicabilidad de pruebas más efectivas y contundentes de alcoholemia, aplicándose esencialmente la prueba de aire exhalado de los conductores, medido con uso del instrumento alcoholímetro.

Lo cierto es que la prueba de alcoholemia referida deberá ser realizada oportunamente, toda vez que el alcohol es una sustancia que el organismo ingiere y expulsa progresivamente, desarrollando una serie de efectos que influyen en la actividad normal de quien lo consume, ya que el alcohol cuando se va consumiendo



cada vez más en dosis mayores y excesivas, va afectando o mermando el normal funcionamiento psicofisiológico orgánico de los conductores, estando estos cada vez más tendientes a cometer accidentes de tránsito. En todo caso, es importante mencionar que según refiere Gómez (1993) todos estos exámenes tendientes a poner de manifiesto la influencia real del alcohol sobre el organismo del conductor deben realizarse del modo más rápido posible, ya que, aunque con lentitud, el alcohol se va eliminando paulatinamente, y, en consecuencia, pueden desaparecer sus efectos; constituyéndose en un grave peligro latente cuando el conductor ebrio no haya sido intervenido y siga conduciendo por la vía pública poniendo en grave riesgo a los transeúntes o peatones.

#### **1.3.4.3 Bien jurídico**

Dentro de la doctrina, varios autores nacionales e internacionales no llegan a un consenso para determinar cuál es el bien jurídico, es así que tenemos:

Rodríguez (2016) al analizar el bien jurídico del delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, manifiesta:

Para la ubicación sistemática del citado tipo penal (art.274° del código Penal), aparentemente se estaría protegiendo la seguridad pública. Sin embargo, la seguridad pública resulta un bien jurídico de difícil definición, ya que es muy abstracto y de contenido diverso, pues constituye un título que prevé figura de riesgo en general, pues el peligro es inherente y afecta a una colectividad o a un grupo genérico indeterminado de personas aglomeradas bajo un capítulo denominado delito de peligro común que contiene tipos penales muy diversos y variados.

Asimismo, Márquez (2012) citando a Ganzenmuller y otras manifiestan:

En esta misma dirección también hay que señalar que el bien jurídico protegido en este delito es la seguridad en el tráfico rodado en la vía pública. Bien jurídico que equivale a la garantía efectiva de la correcta conducción de todos los conductores por las vías públicas, sin que puedan ser interceptados, incomodados o perjudicados por otros que no se hallen en condiciones adecuadas para circular y cuya conducta puede poner en peligro la seguridad del resto de usuarios, siendo extensible lógicamente dado que en un 18 determinado momento forma parte de los elementos materiales del tráfico a la protección de los derechos cuyo quebranto trata de evitar, como la vida e integridad física, propiedad etc., que de este modo se convierte en los objetos de protección mediata.

Lo señalado anteriormente es de igual parecer respecto de Cáceres (2013), al señalar:

Que, dentro de todas estas teorías, y la regulación sistemática seguida en el Código Penal, se desprende como objeto de la protección un bien jurídico colectivo, es decir de seguridad pública, entendida para estos casos como seguridad de tráfico rodado.

#### **1.3.4.4 Tipicidad objetiva**

##### **a) Sujeto activo**

Es definida Villavicencio (2009) citando a de la Cuesta Aguado, señala:

La descripción de los elementos exteriores de la conducta prohibitiva se inicia con referencia al sujeto activo, éste es una persona humana, quien va realizar la actividad descrita en el tipo legal. El concepto de sujeto activo, es un concepto

dogmático que sirve para describir los requisitos que debe reunir la persona al momento en que ejecuta la conducta delictiva.

#### **b) Sujeto pasivo**

Villavicencio (2009) señala que es la persona titular del bien jurídico tutelado, puesto en peligro o lesionado por el delito. El sujeto pasivo puede ser tanto una persona física o una persona jurídica como también puede ser la sociedad o el Estado.

Asimismo, en este sentido Bramont - Arias (2002) señala que:

Es el individuo que recibe el comportamiento realizado por el sujeto activo. Puede distinguirse entre el sujeto pasivo de la acción – persona que recibe en forma directa la acción u omisión típica realizada por el sujeto activo; y el sujeto pasivo del delito es el titular o portador del interés cuya esencia constituye lo del delito, bien jurídico protegido generalmente (...).

#### **1.3.4.5 Tipicidad subjetiva**

En este sentido Peña (2010) al comentar el artículo 274 del Código Penal manifiesta que:

El tipo penal exige necesariamente la presencia del elemento subjetivo del dolo para la configuración del injusto penal. Esto es el consentimiento del autor del hecho de conducir tras haber ingerido 24 las sustancias legalmente relacionadas y de la influencia negativa de las mismas sobre la conducción, como voluntad de actuar en esas condiciones.

Sajami y Castañeda (2018) el dolo se debe entender como conciencia y voluntad (aspecto volitivo y cognitivo) de perpetrar el acto típico.

En este tipo de delito el sujeto activo debe tener absoluta conciencia de realizar el tipo penal prohibido por la normatividad penal vigente.

#### **1.3.4.6 Consumación**

Cáceres (2013), señala lo siguiente en cuanto a la consumación:

Para la consumación se requiere que el sujeto conduzca un vehículo motorizado, bajo los efectos de ebriedad superior a lo previsto por la ley y que sea realizado en la vía pública. No es necesario que se produzca una lesión a un bien jurídico, distinto a lo previsto en el artículo 274. Así, no importará que como consecuencia de la conducción bajo estas características se produjera la lesión o muerte de algún peatón, porque el delito ya quedo consumado de manera inmediata.

Sajami y Castañeda (2018), en cuanto a la consumación señalan:

La consumación del delito de conducción en estado de ebriedad, se configura en el momento que el sujeto activo conduce su vehículo por la vía pública en estado de ebriedad superior a los 0.5 gramos /litro, para vehículos particulares y 0.25, para vehículo de transporte público.

#### **1.3.4.7 Factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad**

##### **1.3.4.7.1 Factores sociales**

###### **a) Factor educativo**

Uno de los factores que influyen en el delito de conducción en estado de ebriedad, en el Perú, es la falta de una buena educación vial. La mayoría de los accidentes de tránsito son ocasionados por conductores en estado de ebriedad, que no cumplen con las normas

generales de tránsito y normas legales que prohíben conducir su vehículo después de haber consumido bebidas alcohólicas.

**b) Factor social**

El factor social influye en conductores vehiculares infractores de la ley, a través del entorno social, ya que se observa que muchos conductores vehiculares, conducen en estado de ebriedad y no son sancionados, por lo cual muchos otros conductores vehiculares imitan esa conducta.

**c) Factor personal**

En cuanto al factor personal, falta generar en los conductores vehiculares una actitud responsable de cuando ingieran bebidas alcohólicas, no conduzcan sus vehículos motorizados.

**1.3.4.7.2 Factores jurídicos**

**a) Factor jurídico**

Consiste en el incumplimiento de las normas generales de tránsito y penales que prohíben la conducción vehicular en estado de ebriedad. Toda persona que conduzca un vehículo motorizado debe cumplir con la norma administrativa o legal, que prohíbe la conducción vehicular en estado de ebriedad, bajo sanción de incumplimiento, una pena privativa de libertad.

La realidad actual, nos muestra a través de las estadísticas policiales de los últimos años, que hay un incremento del delito antes mencionado, lo que nos

demuestra que los conductores vehiculares no cumplen con la norma prohibitiva de conducción en estado de ebriedad.

#### **b) Factor conocimiento de las normas jurídicas**

En la actualidad existen un gran número de conductores vehiculares que desconocen las últimas modificaciones legales al delito de conducción vehicular en estado de ebriedad (Ley N° 27753, Ley N.° 29437, el Decreto Legislativo 1193, entre otros), que sancionan el incumplimiento de la norma, con pena privativa de la libertad.

### **1.3.4.8 Marco legal del delito de conducción vehicular en estado de ebriedad**

#### **1.3.4.8.1 Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito**

Con fecha 22 de abril del 2009, se publicó en el diario “El Peruano” el Decreto Supremo N.° 016-2009-M.T.C, que aprueba el texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, que señala lo siguiente en cuanto al delito de conducción vehicular en estado de ebriedad.

Artículo 88°. - Prohibición del consumo de bebidas alcohólicas. Está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.

Artículo 307°. - Grados alcohólicos sancionables en los conductores y peatones.

1. El grado alcohólico sancionable en los conductores y peatones que sea intervenidos por autoridad, se establece en 0.50 gramos / litro. El efectivo policial podrá exigir al intervenido que se someta a una serie de pruebas, como el test “Hogan” y /o pruebas de coordinación y/o equilibrio, el uso de alcoholímetro y otros, para determinar la presencia de intoxicación por cualquier sustancia que le impida la coordinación. Su negativa establece la presunción legal en contra.
2. El resultado de la prueba realizada mediante equipos, aparatos o artefactos homologados y/o calibrados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) constituye medio probatorio suficiente. El conductor o peatón puede solicitar, a su costo, la realización de pruebas adicionales, como el análisis cuantitativo de alcohol en muestra de sangre (alcoholemia), para cuya realización se deberá obtener inmediatamente la muestra médica.
3. El resultado de las pruebas realizadas mediante equipos, aparatos o artefactos homologados y/o calibrados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI constituye medio probatorio suficiente. El conductor o peatón puede solicitar, a su costo, la realización de pruebas adicionales, como el análisis cuantitativo de alcohol en muestra de sangre (alcoholemia), para cuya realización se deberá obtener inmediatamente la muestra médica.
4. Las pruebas de equilibrio y/o coordinación que se pueden realizar, entre otras, son las siguientes:

- 4.1 Andar con los ojos vendados o cerrados y los brazos en alto, poniendo un pie justo delante de otro, sobre una línea recta.
- 4.2 Juntar los dedos índices de cada mano, a la altura de la barbilla, estando los ojos cerrados y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.
- 4.3 Juntar el dedo índice de una mano con la nariz, estando con los ojos cerrados y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.
- 4.4 Situar el individuo de pie con los pies juntos, las manos extendidas hacia adelante y con los ojos cerrados. La vacilación en las personas en estado normal es leve, aumentando con la presencia del alcohol (prueba de Romberg).

#### **1.4 FORMULACION DEL PROBLEMA**

¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo?

#### **1.5 JUSTIFICACION**

Consecuentemente la investigación es necesaria para todos los funcionarios públicos encargados del proceso administrativo sancionador en caso de infracción de tránsito M2, porque son ellos los responsables de hacer cumplir las normas, más aún si se trata de conductores infractores que conducen teniendo la licencia suspendida; así mismo, es conveniente para todos los pobladores de la provincia de Chiclayo, porque con la presente investigación se propondrá una alternativa de solución que busque garantizar el derecho a la seguridad pública.

Por otro lado, las modificaciones introducidas en nuestra legislación del procedimiento administrativo nos traen la regulación novísima de la actividad de fiscalización, que sin ser un procedimiento administrativo especial requiere ser regulado como posible fase preliminar del inicio de un procedimiento sancionador.



La reglamentación dispersa de la actividad fiscalizadora nos trae diversos criterios en su aplicación, ya que crea inseguridad jurídica a los administrados, la regulación en la legislación general garantiza esta seguridad, en especial, al establecer los derechos de los administrados en una actuación de fiscalización.

## **1.6 HIPOTESIS**

El procedimiento administrativo sancionador influye de manera significativa en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

## **1.7 OBJETIVOS**

### **1.7.1 General**

Determinar la forma en que el procedimiento administrativo sancionador influye en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

### **1.7.2 Especifico**

Identificar las características relevantes que tiene el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

Identificar las características relevantes que tiene la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

Identificar los factores influyentes en la relación entre el procedimiento administrativo sancionador y la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo

## **II. MATERIAL Y MÉTODO**

### **2.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

#### **Tipo por el Propósito: Aplicada**

La presente investigación es de tipo aplicada; al respecto Padrón (2006) refiere que: “Si el problema surge directamente de la práctica social y genera resultados que pueden aplicarse (son aplicables y tienen aplicación en el ámbito donde se realizan) la investigación se considera aplicada. Es obvio, que la aplicación no tiene forzosamente que ser directa en la producción o en los servicios, pero sus resultados se consideran de utilidad para aplicaciones prácticas; asimismo, es necesario destacar que la labor del investigador no termina con el informe de sus

resultados sino con la búsqueda de vías para la introducción de éstos en la práctica”.

### **Tipo por el Enfoque: Mixto**

La presente investigación llega a determinadas situaciones predominantes las cuales a través de una descripción exacta las actividades, los objetos y procesos llegan de una forma limitada para la recolección de los datos así se pueda determinar las relaciones que puedan existir con las diversas variables.

### **Diseño: No experimental**

El diseño que realizamos es No experimental transaccional – simple, porque no se manipuló ninguna variable, solo se observó tal como ocurre en la realidad socio jurídica, la información y acopio de datos se realizó un solo momento en el tiempo y espacio.

## **2.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

### **Población**

Al respecto, Bernal Torres, C.A. (2010), menciona a Francisca (1988), quien define “la población es una colección de todos los factores involucrados en un estudio. También se puede definir como una colección de todas las unidades de muestreo”.

Asimismo, para la presente investigación, se ha considerado a la población vinculada al ámbito administrativo, (teniendo en cuenta los criterios de Inclusión y Exclusión), esta Comunidad Jurídica estará constituida por los abogados especialistas en lo Civil y Administrativo, los Servidores de la MPCH del área de Papeletas y Recaudación, miembros de la PNP del área de tránsito y especialistas de INDECOPI. Todos estos miembros laboran en el ámbito jurisdiccional del Distrito Judicial de Lambayeque; tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

**Tabla N° 1**

**Distribución de la población de estudio**

Especialidad	Cant.	%
Civil	2474	74.41
Administrativo	412	12.39
Servidores de la MPCH	65	1.95
PNP - Tránsito	362	10.89
INDECOPI	12	0.36
<b>Total</b>	<b>3325</b>	<b>100.00</b>

Fuente: El Autor, ICAL

**La población estará conformada N = 3309 personas**

**Muestra**

Según Tamayo, T. Y Tamayo, M (1997), afirma que: “la muestra es el grupo de individuos que se toma de la población, para estudiar un fenómeno estadístico” (p.38). Para determinar la muestra en el presente proyecto de investigación, se aplicará el criterio Probabilístico, a través del cual se determina el tamaño de la muestra a investigar.

Para determinar la muestra en el presente proyecto de investigación, se aplicará la siguiente fórmula:

**Fórmula:** 
$$n = \frac{Z^2 P Q N}{E^2 (N-1) + Z^2 P Q}$$

**Donde:**

**Z** = 1.96 Valor al 95% de confianza

**PQ** = 0.5 \* 0.5 = 0.25 Proporción máxima que puede afectar a la muestra

**E** = 0.07 Error máximo permisible

**N** = 3325

$$\Rightarrow n = \frac{1.96^2 (0.5)(0.5)(3325)}{0.07^2 (3325-1) + 1.96^2 (0.5)(0.5)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{(3.8416) (0.25)(3325)}{(0.0049)(3324) + (3.8416) (0.25)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{3193.33}{16.2876 + 0.9604}$$

$$\Rightarrow n = \frac{3193.33}{17.25}$$

$$\Rightarrow n = 185.12 \quad n = 185$$

**Tabla N° 2**

**Distribución de la muestra de la Comunidad Jurídica**

Descripción	Cantidad	%
Civil	137	74.41
Administrativo	23	12.39
Servidores de la MPCH	4	1.95
PNP - Tránsito	20	10.89
INDECOPI	1	0.36
<b>Total (n)</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

**Fuente: La Autora, ICAL**

### 2.3. VARIABLES, OPERACIONALIZACIÓN

Variables	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítem / Instrumento
<b>V. Independiente</b>  <b>EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR</b>	<p>El Derecho Administrativo Sancionador forma parte esencial de la actividad administrativa del Estado en el cumplimiento de sus fines constitucionalmente encargados, presente en la interrelación cotidiana del Estado con los ciudadanos (para el caso denominados administrados) apareciendo en cada sector de la vida diaria en que el Estado tiene presencia para intervenir y regular dicha actividad.</p> <p style="text-align: center;"><b>(Bastidas, 2014)</b></p>	<p><b>legal</b></p> <p><b>tipicidad</b></p> <p><b>competencia</b></p>	<p>leyes Ordenanzas Directivas</p> <p>tipología idoneidad</p> <p>El MTC Los Gobiernos Regionales Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales; La Policía Nacional del Perú; INDECOPI</p>	Encuesta
<b>V. Dependiente</b>  <b>LA SANCIÓN NO PECUNIARIA</b>	<p>Son las sanciones de naturaleza no económica que tienen por finalidad impedir que la conducta infractora persista con perjuicio del interés público y lograr la reposición de las cosas al estado anterior al de su comisión, si correspondiere.</p> <p style="text-align: center;"><b>(RASA, 2016)</b></p>	<p><b>presupuestos aplicables</b></p> <p><b>medidas preventivas</b></p> <p><b>Registros</b></p>	<p>N° papeletas resoluciones firmes</p> <p>actas policiales papeletas disposiciones</p> <p>gravedad de la infracción puntos acumulados reincidencia</p>	Encuesta

## **2.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS, VALIDEZ Y CONFIABILIDAD**

### **La encuesta.**

Se analizará una encuesta con la función de poder llegar a recolectar datos para poder poner a prueba la hipótesis conjuntamente con los datos recuperados

### **Cuestionario.**

Está formado por 10 interrogantes los cuales serán desarrolladas por expertos para el análisis de la investigación.

### **Procedimientos de análisis de datos**

Los datos recuperados en la investigación forman parte de una base de datos que se encargan de dar una confiabilidad frente a la hipótesis plantean conjuntamente con el sistema SPSS pues este nos permitirá tabular y dar la representación a través de gráficos.

### **Forma de análisis de las informaciones**

La tesis consta de 10 interrogantes están serán desarrolladas por expertos y analizadas por un sistema en los cuales dichos resultados servirán para obtener una mejor solución al problema planteado

## **2.5. CRITERIOS ÉTICOS**

De los criterios citados según Belmont (1979) en su informe sobre “Principios éticos y normas para el desarrollo de investigación que involucran seres humanos” utilizaremos los siguientes:

### **A. Autonomía**

Es la capacidad de las personas de deliberar sobre sus finalidades personales y de actuar bajo la dirección de las decisiones que pueda tomar. Todos los individuos deben ser tratados como seres autónomos y las personas que tienen la autonomía mermada tienen derecho a la protección.

## **B. Beneficencia**

“Hacer el bien”, la obligación moral de actuar en beneficio de los demás. Curar el daño y promover el bien o el bienestar. Es un principio de ámbito privado y su no-cumplimiento no está penado legalmente.

## **C. Justicia**

Equidad en la distribución de cargas y beneficios. El criterio para saber si una actuación es o no ética, desde el punto de vista de la justicia, es valorar si la actuación es equitativa. Debe ser posible para todos aquellos que la necesiten. Incluye el rechazo a la discriminación por cualquier motivo. Es también un principio de carácter público y legislado.

## **2.6. CRITERIOS DE RIGOR CIENTÍFICO**

Guba (1981) sugiere los siguientes criterios fundamentales, que seguidamente se exponen a continuación los detalles de cada uno de ellos:

### **A. Credibilidad o valor de verdad**

El rigor científico en torno a la credibilidad implica la valoración de las situaciones en las cuales una investigación pueda ser reconocida como creíble, para ello, es esencial la pesquisa de argumentos fiables que pueden ser demostrados en los resultados del estudio realizado, en concordancia con el proceso seguido en la investigación. La credibilidad en la presente investigación, se apoya en los siguientes aspectos:

- a. Respeto por los hechos y situaciones generados en el contexto temporal y espacial de la investigación, desde el cual se ha observado, valorado y dilucidado.
- b. Valoración por jueces de expertos del/os instrumento/s de investigación.
- c. Estimación valorativa de los datos y/o información derivada de los instrumentos aplicados.



- d. La experiencia de trabajo constante en la institución universitaria con los sujetos de la investigación y otros profesores/as en diversas tareas, funciones y roles del espacio académico.
- e. Manejo y desarrollo de la triangulación como un proceso de contratación y confluencia de métodos, instrumentos y datos dirigidos en torno a una misma temática. Este procedimiento permitió la correspondencia constante, derivada del uso de diversos instrumentos de investigación, para lograr el encadenamiento sucesivo de evidencias que fueron ordenadas.

### **B. Transferibilidad o aplicabilidad**

Los resultados de este estudio, no son transferibles ni aplicables a otros contextos y/o ámbitos de acción, criterio del cual se tiene razón plena, en tanto la naturaleza social y compleja del fenómeno estudiado. De todas maneras, podría ser referente para producir transferencias de los instrumentos y fases de la investigación en otra situación y/o contexto, dependiendo de la condición o grado de intensidad al acercamiento en cuanto a similitud del proceso desarrollado, de quien investiga y desea producir esa transferencia.

### **C. Consistencia o dependencia**

Este criterio implica el nivel de consistencia o estabilidad de los resultados y hallazgos del estudio. Esta situación implica cierto riesgo de inestabilidad, en tanto los profesores/as y estudiantes sujetos de la investigación, son agentes que interactúan en un proceso complejo, personal y dialogal, conocido como “formación de profesionales” en sus diferentes matices y situaciones propias del contexto socio cultural venezolano.

### **D. Confirmabilidad**

La Confirmabilidad permite conocer el papel del investigador durante el trabajo de campo e identificar sus alcances y limitaciones para controlar los posibles juicios o críticas que suscita el fenómeno o los sujetos participantes.

### **E. Validez**

La validez concierne a la interpretación correcta de los resultados y se convierte en un soporte fundamental de las investigaciones cualitativas. Para Hernández y otros (2003, p. 242) la validez se refiere al grado que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir, pudiéndose dividir en validez de contenido, validez de constructo y validez de criterio.

### **F. Relevancia**

La relevancia permite evaluar el logro de los objetivos planteados en el proyecto y da cuenta de si finalmente se obtuvo un mejor conocimiento del fenómeno o hubo alguna repercusión positiva en el contexto estudiando. Por ejemplo, un cambio en la actividad desarrollada o en las actuaciones de los sujetos participantes. Este criterio también se refiere a la contribución con nuevos hallazgos y a la configuración de nuevos planteamientos teóricos o conceptuales. Se podría afirmar que la relevancia ayuda a verificar si dentro de la investigación hubo correspondencia entre la justificación y los resultados que fueron obtenidos en el proceso investigativo.

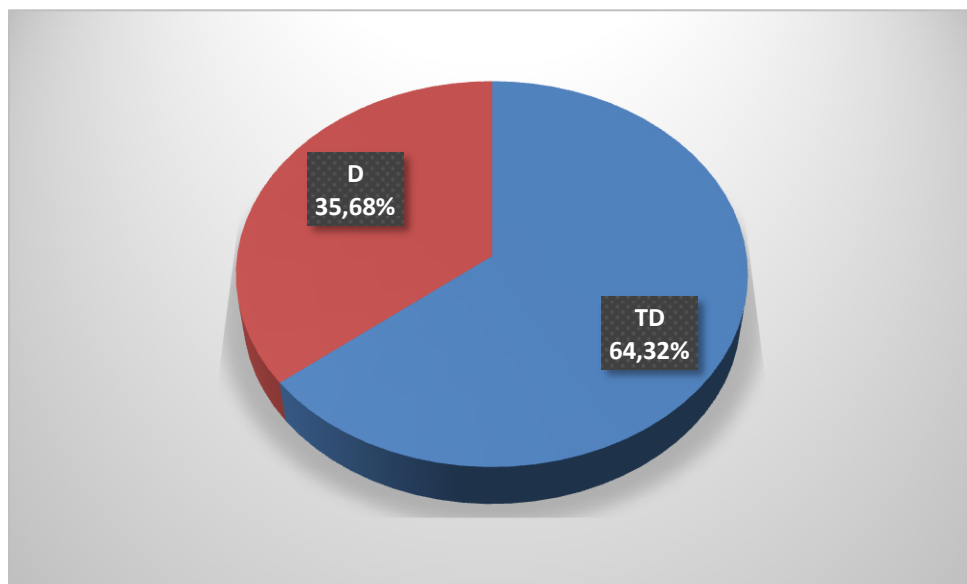
### III. RESULTADOS

#### 3.1. RESULTADOS EN TABLAS Y FIGURAS

**Tabla N° 3.- Considera que la Ley que regula el PAS de tránsito referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad.**

Descripción	fi	%
TD	119	64.32
D	66	35.68
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 1.- Considera que la Ley que regula el PAS de tránsito referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad**

#### **Interpretación:**

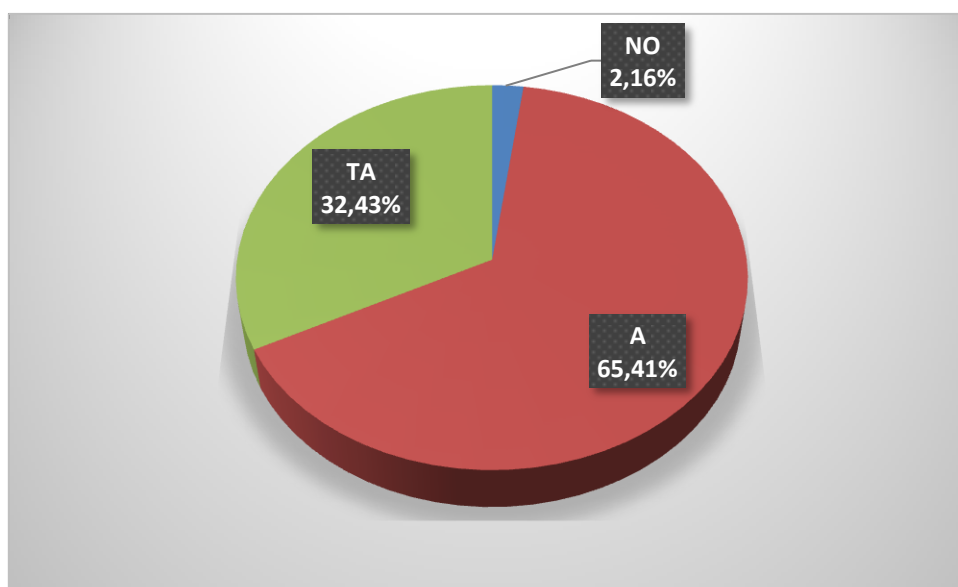
De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que la Ley que regula el PAS referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a

la realidad, un 64.32 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 35.68 % dicen estar en Desacuerdo con lo precisado.

**Tabla N° 4.- Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito.**

Descripción	fi	%
NO	4	2.16
A	121	65.41
TA	60	32.43
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 2.- Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito**

**Interpretación:**

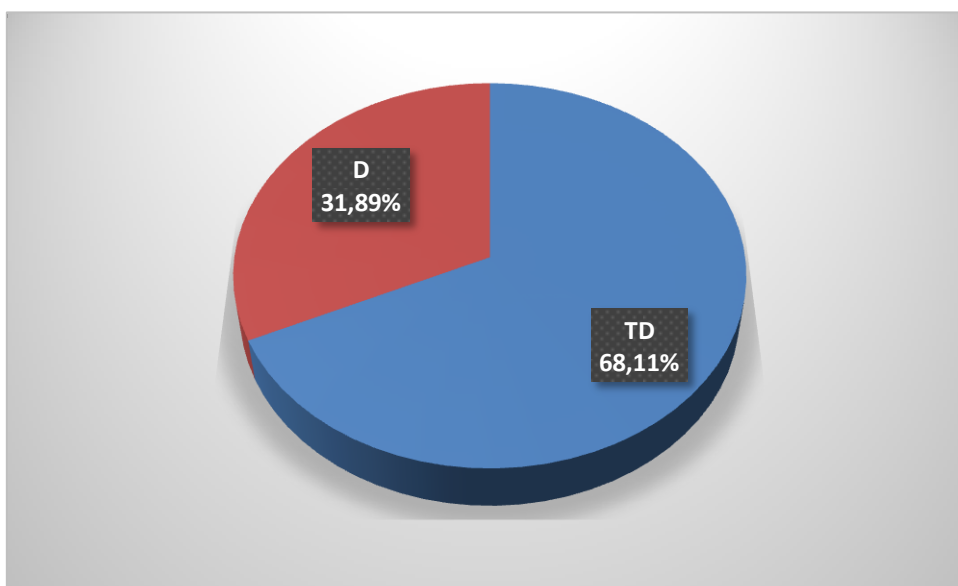
De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito, un 2.16 % prefiere No Opinar al

respecto, mientras que un 65.41 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 32.43 % están Totalmente de Acuerdo.

**Tabla N° 5.- Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia.**

Descripción	fi	%
TD	126	68.11
D	59	31.89
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 3.- Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia**

**Interpretación:**

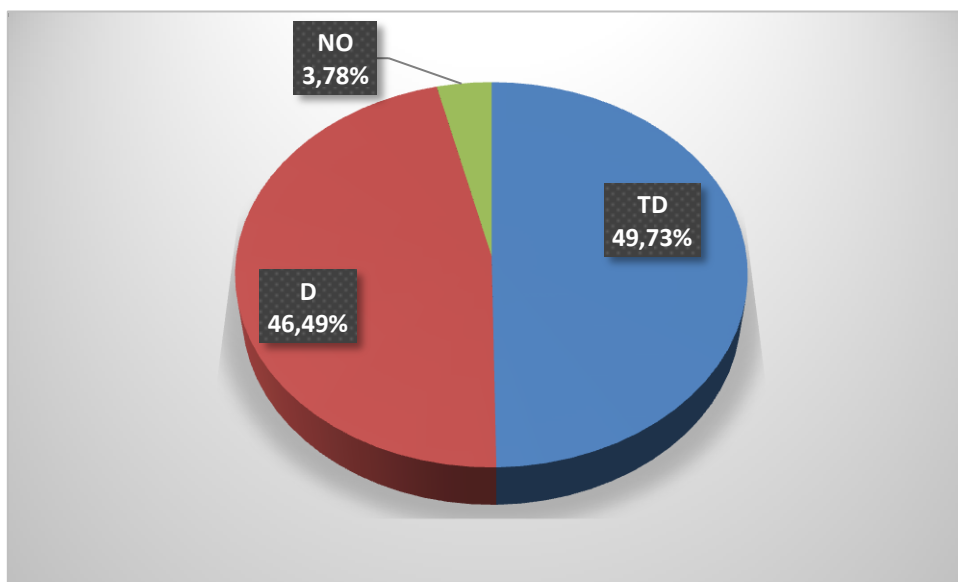
De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia, un 68.11 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 31.89 % dicen estar en Desacuerdo



**Tabla N° 6.- Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea.**

Descripción	fi	%
TD	92	49.73
D	86	46.49
NO	7	3.78
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 4.- Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea**

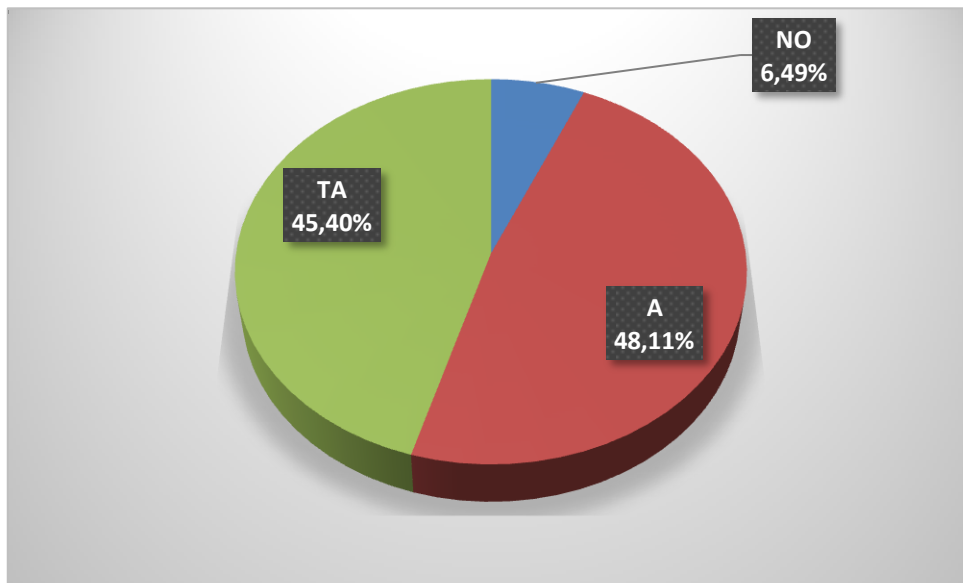
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea, un 49.73 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 46.49 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 3.78 % prefiere No Opinar.

**Tabla N° 7.- El procedimiento administrativo sancionador de transito vulnera derechos de los administrados.**

Descripción	fi	%
NO	12	6.49
A	89	48.11
TA	84	45.40
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 5.- El procedimiento administrativo sancionador de transito vulnera derechos de los administrados**

**Interpretación:**

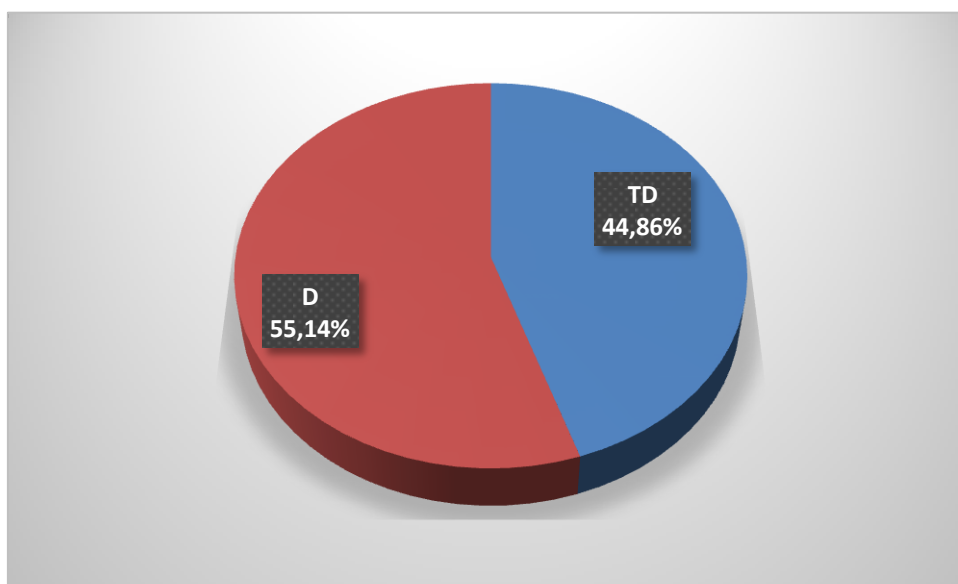
De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si El procedimiento administrativo sancionador de transito vulnera derechos de los administrados, un 6.49 % prefiere No Opinar, mientras que un 48.11 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 45.4 % están Totalmente de Acuerdo.



**Tabla N° 8.- El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas.**

Descripción	fi	%
TD	83	44.86
D	102	55.14
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 6.- El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas.**

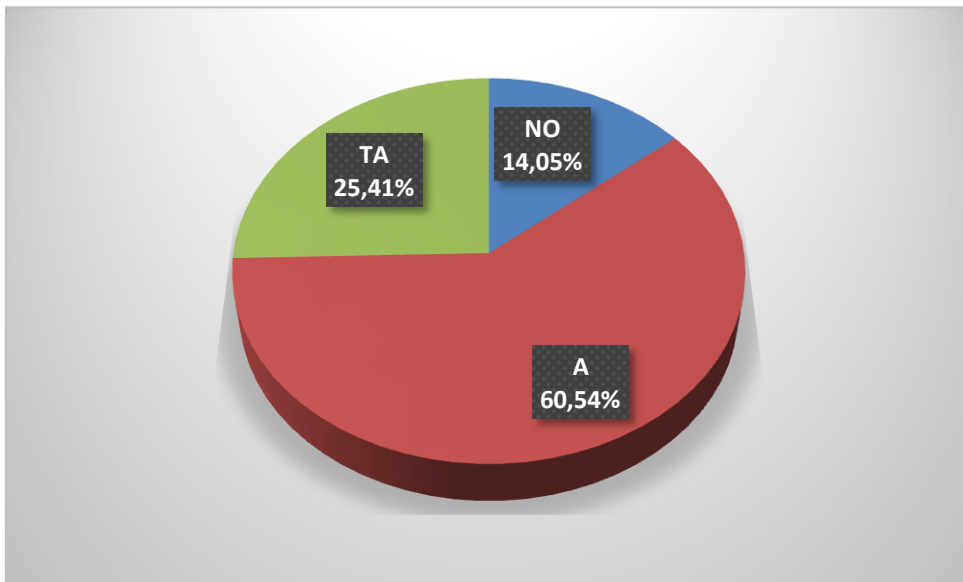
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas, un 44.86 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 55.14 % dicen estar en Desacuerdo.

**Tabla N° 9.- Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito.**

Descripción	fi	%
NO	26	14.05
A	112	60.54
TA	47	25.41
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 7.- Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito**

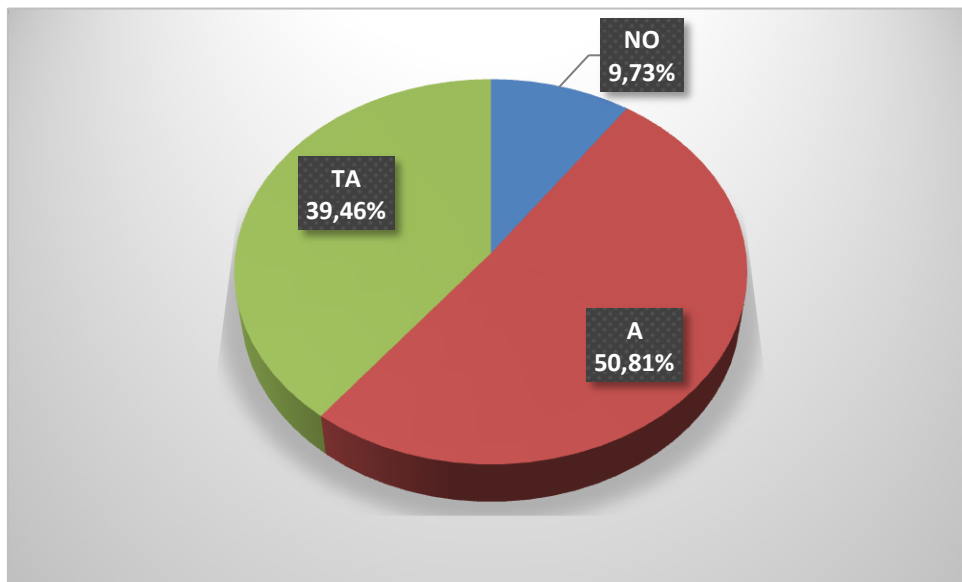
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito, un 14.05 % prefiere No Opinar, mientras que un 60.54 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 25.41 % están Totalmente de Acuerdo.

**Tabla N° 10.- Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito.**

Descripción	fi	%
NO	18	9.73
A	94	50.81
TA	73	39.46
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 8.- Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito**

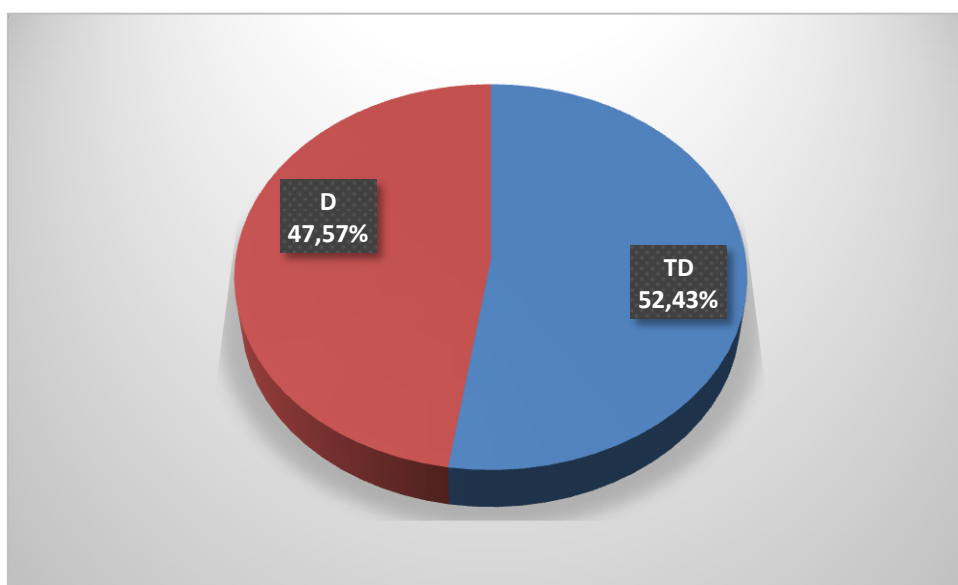
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito, un 9.73 % prefiere No Opinar, mientras que un 50.81 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 39.46 % están Totalmente de Acuerdo.

**Tabla N° 11.- Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo.**

Descripción	fi	%
TD	97	52.43
D	88	47.57
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 9.- Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo**

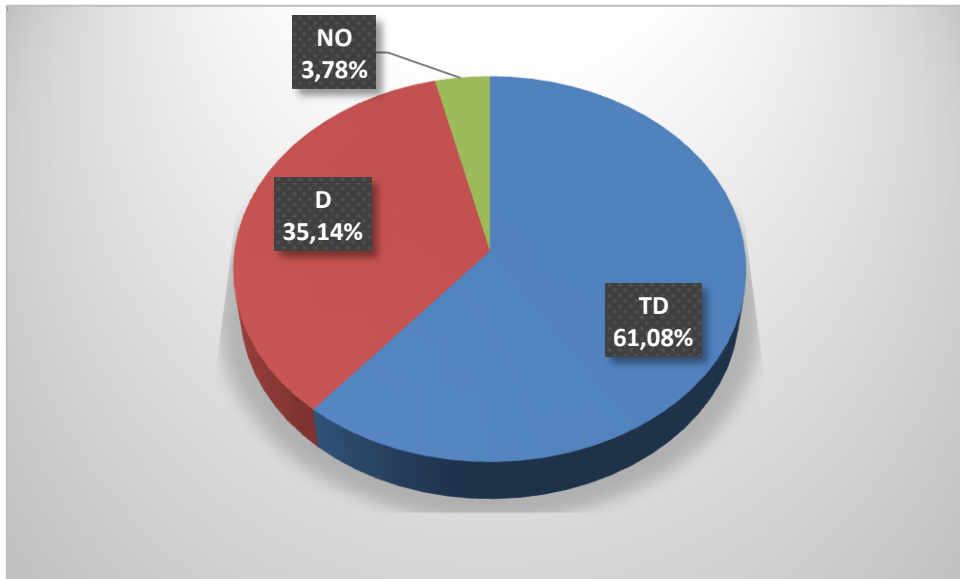
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo, un 52.43 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 47.57 % dicen estar en Desacuerdo.

**Tabla N° 12.- Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria.**

Descripción	fi	%
TD	113	61.08
D	65	35.14
NO	7	3.78
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 10.- Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria**

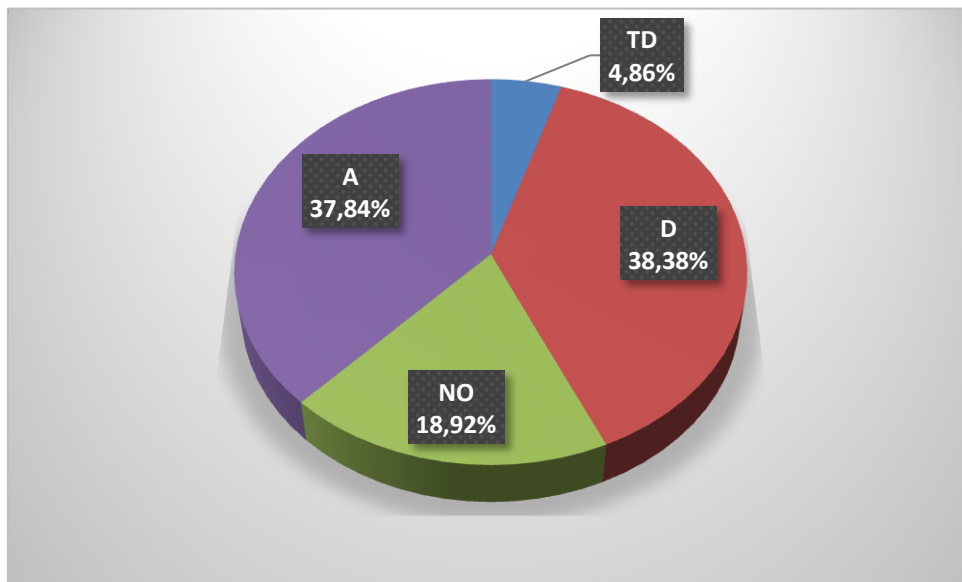
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria, un 61.08 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 35.14 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 3.78 % prefiere No Opinar.

**Tabla N° 13.- Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2.**

Descripción	fi	%
TD	9	4.86
D	71	38.38
NO	35	18.92
A	70	37.84
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 11.- Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2**

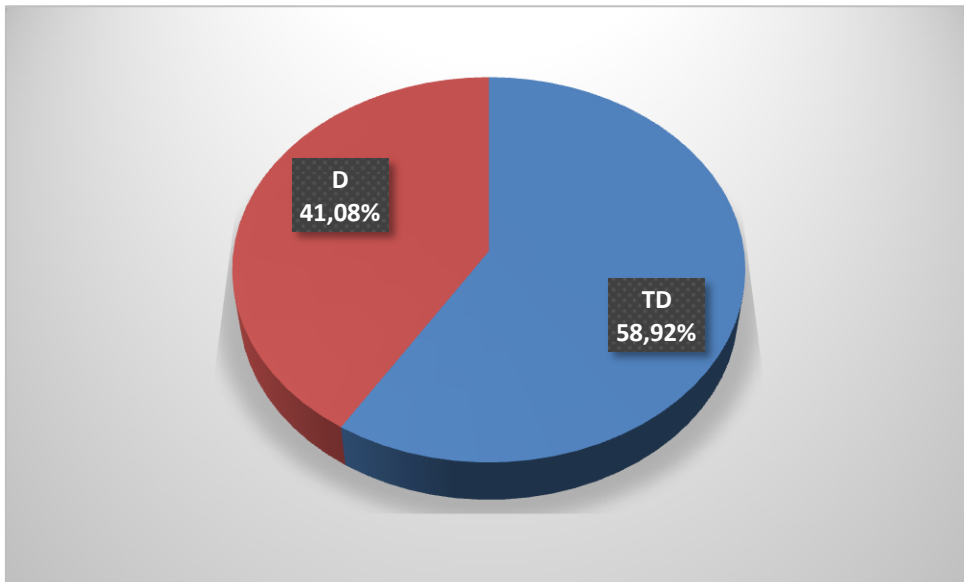
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2, un 4.86 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 38.38 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 18.92 % prefiere No Opinar, mientras que un 37.84 % refieren estar de Acuerdo.

**Tabla N° 14.- Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional.**

Descripción	fi	%
TD	109	58.92
D	76	41.08
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 12.- Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional**

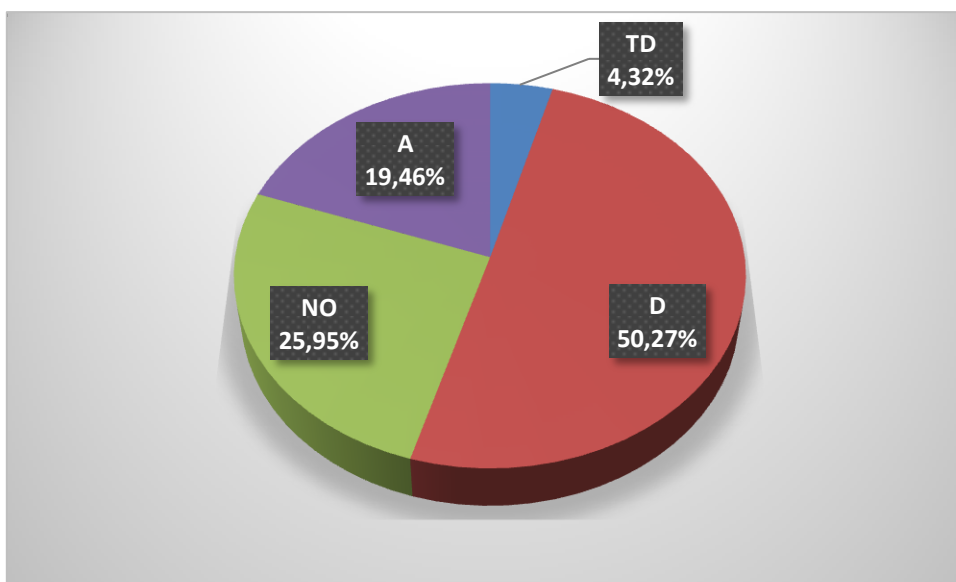
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional, un 58.92 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 41.08 % dicen estar en Desacuerdo.

**Tabla N° 15.- Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria.**

Descripción	fi	%
TD	8	4.32
D	93	50.27
NO	48	25.95
A	36	19.46
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 13.- Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria**

**Interpretación:**

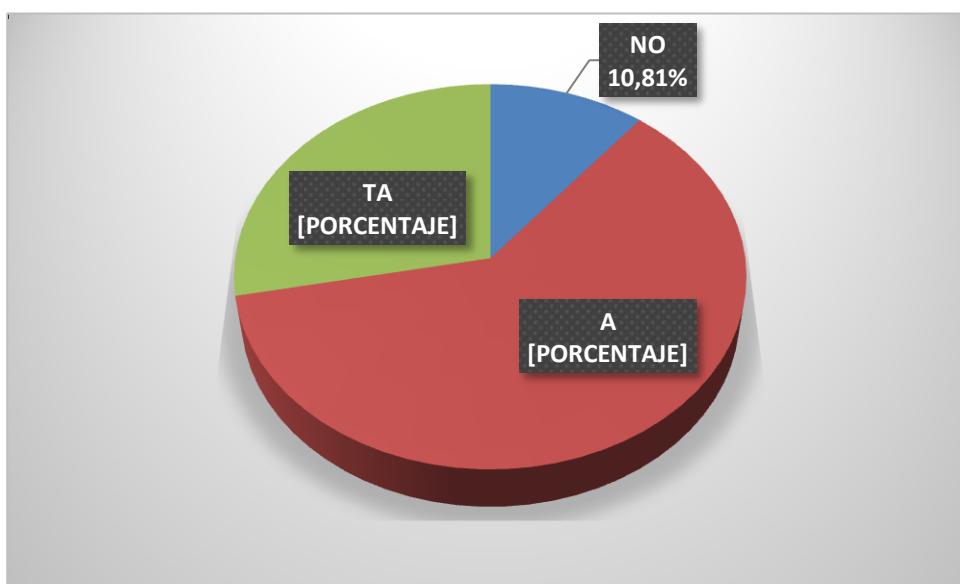
De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria, un 4.32 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 50.27 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 25.95 % prefiere No Opinar, mientras que un 19.46 % refieren estar de Acuerdo.



**Tabla N° 16.- Cree que nuestra legislación debería considerar la “participación” en la Conducción en Estado de Ebriedad.**

Descripción	fi	%
NO	20	10.81
A	113	61.08
TA	52	28.11
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 14.-Está de acuerdo que las disposiciones como medidas preventivas conllevan a sanciones no pecuniarias**

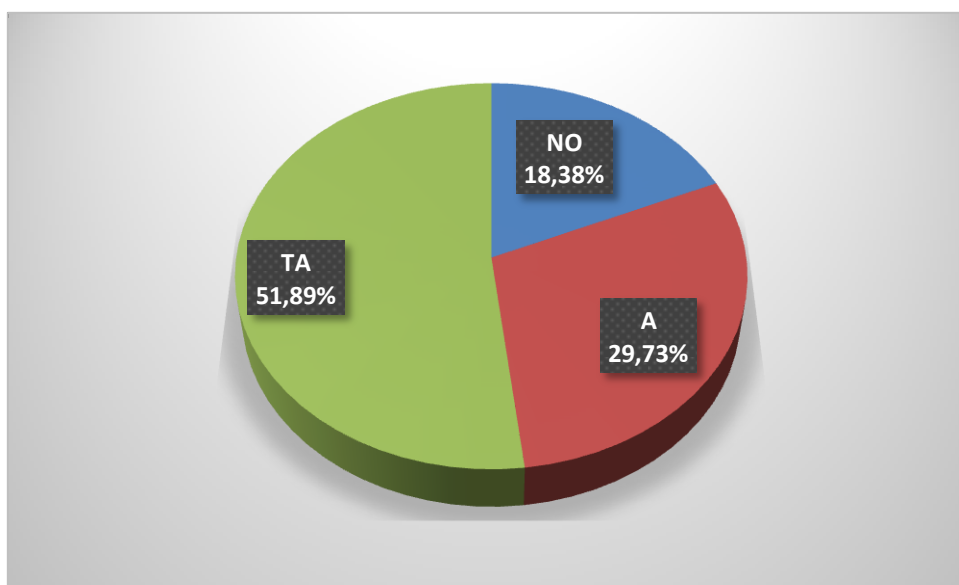
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Está de acuerdo que las disposiciones como medidas preventivas conllevan a sanciones no pecuniarias, un 10.81 % prefiere No Opinar, mientras que un 61.08 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 28.11 % están Totalmente de Acuerdo.

**Tabla N° 17.- Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria.**

Descripción	fi	%
NO	34	18.38
A	55	29.73
TA	96	51.89
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 15.-Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria**

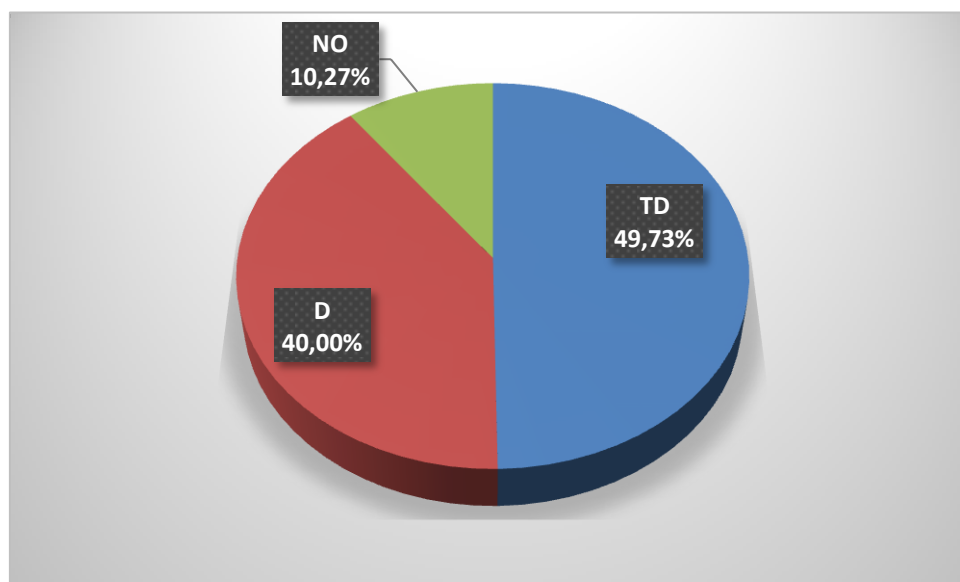
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria, un 18.38 % prefiere No Opinar, mientras que un 29.73 % refieren estar de Acuerdo y finalmente el 51.89 % están Totalmente de Acuerdo.

**Tabla N° 18.- Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria.**

Descripción	fi	%
TD	92	49.73
D	74	40.00
NO	19	10.27
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 16.-Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria**

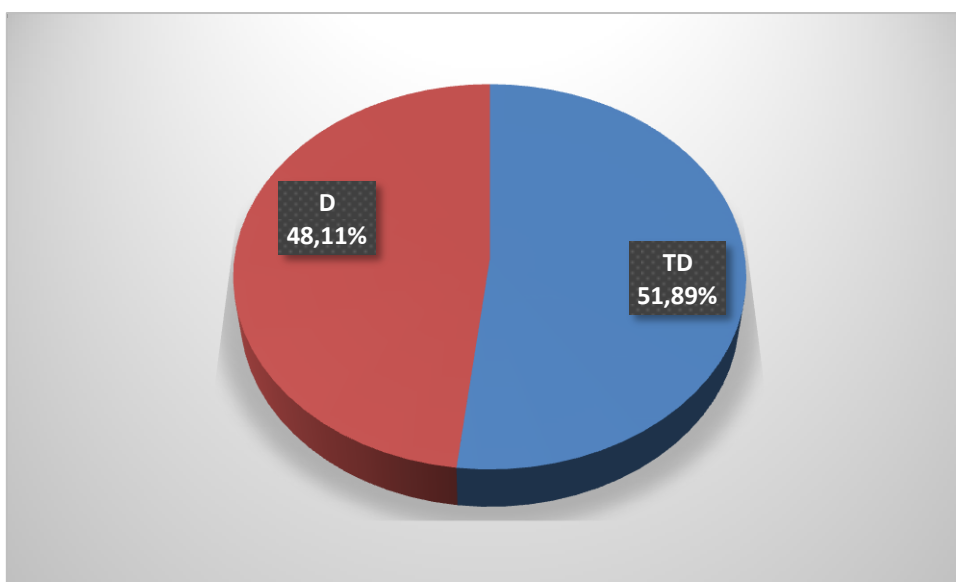
**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria, un 49.73 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 40 % dicen estar en Desacuerdo, asimismo un 10.27 % prefiere No Opinar.

**Tabla N° 19.- Cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria.**

Descripción	f <sub>i</sub>	%
TD	96	51.89
D	89	48.11
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaboración propia



**Figura N° 17.-Cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria**

**Interpretación:**

De acuerdo a los datos obtenidos, sobre si cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria, un 51.89 % manifiestan estar Totalmente en Desacuerdo y un 48.11 % dicen estar en Desacuerdo.

## 3.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Los resultados y conclusiones alcanzadas en el presente estudio han sido comparados con los resultados de los antecedentes descritos anteriormente y de esa forma establecer similitudes, diferencias y pertenencias, con ello se intenta responder a los objetivos del presente estudio.

### 3.2.1 Procedimiento Administrativo Sancionador De Transito

Respecto a los resultados obtenidos en la pregunta 01, Tabla N° 03, vemos que el 64.32 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Considera que la Ley que regula el PAS de tránsito referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad**; esto se corrobora con lo manifestado por **Márquez (2014)** en su tesis denominada “El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia. Un estudio a partir de los principios legitimadores de la intervención penal”, precisando que, la diferencia entre el ilícito penal y el administrativo es también de carácter cualitativo. Así, mientras el primero busca proteger bienes concretos en casos concretos y sigue criterios de lesividad, el segundo persigue ordenar, de modo general, sectores de actividad (...), atiende a consideraciones de afectación general. Mientras el delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia pretende tutelar los bienes jurídicos vida e integridad de quienes intervienen en el tráfico rodado, no siendo suficiente la mera superación de la tasa de alcohol establecida, la infracción administrativa busca proteger las condiciones mínimas que deben existir para la normal circulación de vehículos.

De acuerdo a los datos obtenidos se tiene que el procedimiento administrativo sancionador, se muestra como un proceso equiparable al proceso penal, por cuanto mediante este también se ejerce un poder coercitivo frente aquellos administrados que han cometido alguna falta y merecen ser sancionados, previo debido procedimiento, en el presenta caso aplicable también en infracciones cometidas por conducir en estado de ebriedad.

Siguientemente, a los resultados obtenidos en la pregunta 03, Tabla N° 05, vemos que el 68.11 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia**; esto se corrobora con lo manifestado por **Vega (2016)** en su tesis denominada “Los Recursos Administrativos y la Nueva Prueba en los Procedimientos Administrativos Sancionadores para el transporte público en la Ordenanza Municipal N° 1599 de la Municipalidad Metropolitana de Lima”, precisando que, los administrados se ven limitados al no poder considerar el recurso de reconsideración y prueba nueva en la Ordenanza Municipal N° 1599-MML, es por ello que se ve vulnerado su derecho al debido procedimiento y derecho de defensa en los procedimientos administrativos sancionadores en las infracciones de tránsito en la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Así también, a los resultados obtenidos en la pregunta 04, Tabla N° 06, vemos que el 64.32 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea**; esto se corrobora con lo manifestado por **Vásquez y Bautista (2014)** en su tesis denominada “Fundamentos Jurídicos Para No Aplicar Sanción Administrativa Derivada De Delitos De Conducción En Estado De Ebriedad Cuando Se Ha Sancionado Penalmente Al Conductor”, precisando que, nuestro sistema penal ya cuenta con herramientas lo suficientemente severas para sancionar a quienes conducen un vehículo motorizado en estado de ebriedad y/o, como consecuencia de ello, causan la muerte de otro, como agravante del tipo penal. Medidas cautelares, imputaciones a título doloso o culposo y beneficios penitenciarios; otra cosa es, desde luego, el uso que se hace de las mismas. Por lo tanto, resultaría incensario la imputación adicional de una sanción de orden administrativo ya que la pena impuesta alcanza a cubrir el fin de protección de la sanción administrativa.

De acuerdo a los datos obtenidos se tiene que existe una deficiente aplicación del procedimiento administrativo sancionador, frente a los casos de conducción en estado de ebriedad, tomando en cuenta que este proceso se

puede considerarse como una alternativa para disminuir la carga procesal en sede fiscal y sancionar celeremente a aquellos infractores.

Respecto a los resultados obtenidos en la pregunta 05, Tabla N° 07, vemos que el 48.11 % manifiestan estar de acuerdo y un 45.40 % manifiestan estar totalmente de acuerdo, respecto a si **El procedimiento administrativo sancionador de tránsito vulnera derechos de los administrados**; esto se corrobora con lo manifestado por **Álvarez (2014)** en su tesis denominada “El Procedimiento Administrativo Sancionador Y El Principio De No Autoincriminación”, precisando que, en el ámbito administrativo sancionador no puede suscitarse duda que el derecho a no declarar contra sí mismo, rige y ha de ser respetado, en todo aquel procedimiento seguido con el objeto de imponer cualquier sanción administrativa, pues el derecho de defensa de los particulares no quedaría salvaguardado si se admitiera que la Administración puede compeler u obligar al administrado a confesar la comisión o autoría de los hechos antijurídicos que se le imputan o pudieran imputarse o a declarar en tal sentido.

Por último, respecto a los resultados obtenidos en la pregunta 14, Tabla N° 16, vemos que el 64.32 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Cree que nuestra legislación debería considerar la “participación” en la Conducción en Estado de Ebriedad**; esto se corrobora con lo manifestado por **Chate (2017)** en su tesis denominada “El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015”, precisando que, se tiene un inadecuado tratamiento legal de las formas de participación en el delito de conducción en estado de ebriedad son deficientes, en la medida que no permite identificar dichas formas de participación, por cuanto que a pesar de constatarse por los operadores jurídicos (Policías de Tránsito y Fiscales), que los acompañantes copilotos o terceros también pueden estar en estado de ebriedad igual que el conductor irresponsable, pero no se formula denuncia ni se interviene a los partícipes, por la consideración de que no hay responsabilidad de participación culpable en la comisión de acto de violación de deber de cuidado por parte de los pasajeros o partícipes; y que la figura del instigador o de partícipes

secundarios no son frecuentemente determinables para este caso de delito culposo.

### 3.2.2 Sanción No Pecuniaria

De los resultados obtenidos en la pregunta 06, Tabla N° 08, vemos que el 55.15 % manifiestan estar en desacuerdo y el 44.86 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas**; esto se corrobora con lo manifestado por **Mamani (2017)** en su tesis denominada “Dilación en la imposición de sanciones administrativas por la municipalidad provincial de Puno e incremento del delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, 2015 – 2016”, precisando que, el incremento del nivel de la comisión de delitos de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad e incluso aquellos que causan lesiones en personas como consecuencia de hecho precedente, genera gran carga procesal tanto en las autoridades administrativas involucradas (en este caso la Municipalidad Provincial de Puno y el Ministerio Público) como del mismo Poder Judicial, problemática que se ha verificado y que genera la necesidad la implementación de mecanismos legales para procurar superar la problemática advertida.

Además, respecto a los resultados obtenidos en la pregunta 08 Tabla N° 10, vemos que el 50.81% manifiestan estar de acuerdo sobre si **Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito**; esto se corrobora con lo manifestado por **Contreras (2017)** en su tesis denominada “El debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito en el Servicio de Administración Tributaria de Lima 2016”, precisando que, se recomienda una manifestación concreta debidamente motivada en derecho con calor resolutivo, por la autoridad administrativa dentro de los plazos establecidos por ley, de esta manera preservar el derecho al debido procedimiento reconocido en el inciso 3 del artículo 139 de la Constitución Política del Perú, no solo tiene una dimensión



estrictamente jurisdiccional, sino que se extiende también al procedimiento administrativo de esta manera el administrado se encuentra facultado a Impugnar decisiones establecidas por los órganos quienes inician el procedimiento, debiendo establecer mediante los fundamentos de hecho y de derecho, dentro de los plazos establecidos, así también señalar los puntos contradictorios , los agravios ocasionados, las carencias que motivaron los defectos de motivación, los ordenamientos jurídicos no establecidas, es decir obviadas la cual cause indefensión al administrado y pueda recurrir a su superior mediante un recurso de apelación por cuestión de puro derecho.

Por otro lado, respecto a los resultados obtenidos en la pregunta 10, Tabla N° 12, vemos que el 61.08 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria**; esto se corrobora con lo manifestado por **Chumán (2014)** en su tesis denominada “La Pena De Inhabilitación En El Delito De Conducción De Vehículos En Estado De Ebriedad”, precisando que, se ha podido comprobar y confirmar explícitamente que se ha venido dando una aplicación muy benigna de la Pena de Inhabilitación como mera sanción punitiva accesoria, basada en el mismo tiempo de castigo que se haya dictaminado en torno a la pena principal de privación de libertad, que generalmente llega a ser de entre seis meses a menos de un año y medio en forma suspendida; lo que influye directamente en que la sanción administrativa de inhabilitación que se llega a dictaminar como parte accesoria de la pena, no disuade ni persuade a los autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad, para que no vuelvan a reincidir en dicho ilícito, teniéndose por el contrario en cuanto que se sigue presentando una incidencia constante del delito referido a nivel del Distrito de San Juan de Lurigancho – Lima Metropolitana, al tenerse permanentemente casos de conductores intervenidos en estado de ebriedad, según las estadísticas registradas entre los años 2015-2016.

De acuerdo a los datos obtenidos se tiene que en los procedimientos administrativos sancionadores por incurrir en la infracción M-2 conducción en estado de ebriedad, son ineficientes por cuanto no existe una debida

ejecución del mismo, no adoptándose las medidas necesarias para su aplicación y por ende existe una mala práctica de velar por la primacía de la sanción penal, cuando previamente se debería aplicar la sanción administrativa.

Finalmente, los resultados obtenidos en la pregunta 13, Tabla N° 15, vemos que el 64.32 % manifiestan estar totalmente en desacuerdo sobre si **Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria**; esto se corrobora con lo manifestado por **Fuentes (2014)** en su tesis denominada “El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial”, precisando que, el procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial es un medio activo de prevención de la seguridad vial, y así tiene que ser considerado y, por tanto, su regulación tiene que girar sobre esa idea. El procedimiento administrativo sancionador es un instrumento de protección de la seguridad vial. Ciertamente es el cauce para la imposición de sanciones, pero el procedimiento sancionador no se agota en esa finalidad, es una herramienta activa y se constituye en la palanca más poderosa de entre las que dispone la Administración para luchar contra la siniestralidad vial.

## **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **4.1. CONCLUSIONES**

1. El Procedimiento Administrativo Sancionador influye en la Sanción no Pecuniaria por Infracciones al tránsito, porque los actores del procedimiento no conocen la normativa y no respetan los plazos establecidos en ellas, lo que conlleva a que la sanción se sea eficaz.
2. En la realidad, en la ciudad de Chiclayo, por cada papeletea que se impone al infractor por conducir en estado de ebriedad, tan solo se cumple con la sanción pecuniaria o se le procese por el delito de conducción en estado de ebriedad, mas no se tiene en cuenta la sanción que es la inhabilitación temporal o total, de la licencia de conducir esto es tanto para vehículos menores como vehículos de carga, por lo que las infracciones de tránsito M2, son las más frecuentes por los conductores.
3. Se identificaron las siguientes características relevantes que existen en la relación entre el procedimiento Administrativo Sancionar y la Sanción No Pecuniaria por infracciones al tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo.
  - a. Los Papeletas, Dosajes etílicos y las Licencias de Conducción son remitidos por la PNP a la MPCH sin respetar los plazos señalados en el D.S. 016-2009 - MTC.
  - b. El Procedimiento Administrativo es lento.
  - c. La Sanción se impone sin respetar el debido proceso.
  - d. No existe una fiscalización del cumplimiento de la sanción.

## **4.2. RECOMENDACIONES**

1. Otorgar potestad a una sólo autoridad de transportes el procedimiento administrativo sancionador, actualmente inicia con la PNP y luego continúa con la MPCH, sin embargo, la regulación la tiene a cargo el MTC. La creación de una sólo autoridad evitaría mucho procedimiento burocrático.
2. Aplicar con obligatoriedad la sanción administrativa, con la finalidad de reducir los riesgos de los conductores que operan en estado de ebriedad, con lo cual se reducirá los índices de accidentes de tránsito y se tendrá más control sobre el tránsito.
3. Se tenga un control inmediato y aplicación con carácter coercitivo del procedimiento sancionador al conductor por infracciones al T.U.O del Reglamento Nacional de Tránsito D.S. N° 016-2009- MTC.
4. Dejar de lado las discordancias normativas y aplicar las sanciones administrativas a los conductores en estado de ebriedad, tanto la sanción económica por la papeleta interpuesta, además de la sanción administrativa ejecutiva.

## V. BIBIOGRAFIA

- Albuquerque, L y Cabeza, C (2017). Cuestionamientos A La No Aplicación Del Ne Bis In Ídem En El Delito De Conducción En Estado De Ebriedad, Considerado En El Pleno Jurisdiccional Distrital Penal De La Corte Superior De Justicia De Lima Del 20 De diciembre De 2011 (tesis de Pre grado). Universidad San Juan Bautista, Lima – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2ytxv5m>
- Álvarez, F (2014). El Procedimiento Administrativo Sancionador Y El Principio De No Autoincriminación (tesis de pre grado). Universidad Panamericana – México. Recuperado de <https://bit.ly/334pfXw>
- Bastidas, H (2014). La actividad administrativa, la función pública y los servicios públicos. Revistas jurídicas. P.55. Recuperado de [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:K0ox\\_1d9IFYJ:https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/contexto/article/download/3852/4107/+&cd=4&hl=es&ct=clnk&gl=pe&client=firefox-b-d](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:K0ox_1d9IFYJ:https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/contexto/article/download/3852/4107/+&cd=4&hl=es&ct=clnk&gl=pe&client=firefox-b-d)
- Cabanella, G. (2000). Diccionario enciclopédico de Derecho Usual, tomo II, 14° edición, Buenos Aires: Heliasta
- Cáceres, R. (2013) El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad. Lima, Perú. Juristas Editores. Pp 23.
- Campos, E (2010). La conducción en estado de ebriedad en los Delitos Culposos. Recuperado de <https://bit.ly/2Keo3Zg>
- Carrera, L (2018). Propone Morena suspender o cancelar licencias por conducir en exceso de velocidad y estado de ebriedad. Diario Segundo a Segundo. Recuperado de <https://bit.ly/2YzY0kr>
- Contreras, A (2017). El debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito en el Servicio de Administración Tributaria de Lima 2016 (tesis de pre grado). Universidad César Vallejo, Lima – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2Ktqk31>
- Chate, R (2017). El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015 (tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Lima - Perú. Recuperado de <https://bit.ly/318RToR>

- Chira, J (2018). El Principio de Culpabilidad y su consideración en el Derecho Administrativo Sancionador Peruano (tesis de pre grado). Universidad Católica Santo Toribio De Mogrovejo, Chiclayo – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2KtrsUj>
- Chumán, E (2017). Pena De Inhabilitación En El Delito De Conducción De Vehículos En Estado De Ebriedad (tesis de maestría). Universidad San Martín de Porres, Chiclayo – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2LRlhMN>
- Del Carpio, F. (2015). Capacidad de Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculada a la alcoholemia (tesis posgrado inédita) Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Perú. Recuperado de: <https://bit.ly/2MqvWxg>
- Díaz, C (2019). Condenan a 5 años de cárcel a conductor ebrio que causó dos accidentes y huyó en Angol. Diario Bio Bio Chile. Recuperado de <https://bit.ly/2KhU1nf>
- Fuentes, F (2014). El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial (tesis de maestría). Universidad de León- España. Recuperado de <https://bit.ly/2YxxXKw>
- García, M (2016). Alcoholemia en España: un delito que se combate con multas y prisión. Diario de Alcalá. Recuperado de <https://bit.ly/2YH7UF6>
- Gonzales , M y Rodriguez, N (2017). El Ius Puniendi del Estado sobre empleados públicos, el régimen sancionador de la Contraloría General de la República versus el régimen disciplinario de la Ley Servir (tesis de pre grado). Universidad Nacional San Agustín, Arequipa – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2Oz5mVq>
- Gómez López, J. (2003) La Teoría del Delito desde la perspectiva de la Constitución Venezolana. Recuperado de <https://bit.ly/2yrL71i>
- Gussoni, M (2017). Consecuencias negativas del derecho administrativo sancionador en el servicio público de taxis (tesis de pre grado). Universidad Abierta Interamericana- Argentina. Recuperado de <https://bit.ly/2MsLn8n>
- Herrera, J (2017). La ineficacia del procedimiento administrativo sancionador por infracciones al reglamento de tránsito en la Municipalidad de Lima Metropolitana

- (tesis de Pre Grado). Universidad César Vallejo, Lima – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2Zwu9e5>
- Hurtado, J. y Prado V. (2011). Manual de Derecho Penal, Parte General, Tomo II, 4ta edición, Lima: IDEMSA.
- Jellinek, G (2010). System Der Subjektiven Offentlichen Rechte. Editorial: Reink Books, p.64
- Mamani, F (2017). Dilación en la imposición de sanciones administrativas por la municipalidad provincial de Puno e incremento del delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, 2015 – 2016 (tesis de Pre grado). Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez, Puno – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2MvybiU>
- Márquez, S (2014). El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia. Un estudio a partir de los principios legitimadores de la intervención penal (tesis doctoral). Universidad Pompeu Fabra en Barcelona – España. Recuperado de <https://bit.ly/2Yf2X6Y>
- Márquez, R. (2012). El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad. Lima Perú: Editorial Pacífico.
- Meca, R (2017). Delitos de Peligro Común. Recuperado de <https://bit.ly/2Kd529w>
- Obregón, J (2019). Detienen a juez por conducir en posible estado de ebriedad en Tumbes. Diario Perú 21. Recuperado de <https://bit.ly/2KfMAx8>
- Ortiz, C. (2000). La prueba de alcoholemia a conductores. Lima, APROSEC. Recuperado de <http://www.forodeseguridad.com/artic/miscel/6106.htm>
- Panta (2018). Incorporación de infracciones y sanciones al reglamento distrital de transporte y tránsito terrestre para mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque (tesis de pre grado). Universidad Señor de Sipán, Chiclayo – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/333nLwU>
- Peña, O. y Almanza F. (2010). Teoría del Delito. Lima: APECC.

- Portocarrero, S (2018). El Incremento De La Pena Impuesta Por Conducción En Estado De Ebriedad Para Reducir El Índice De Accidentes De Tránsito (tesis de pre grado). Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, Chiclayo – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2ysUqOd>
- RACE (2016). ¿Qué dice la ley sobre el Alcohol y drogas al volante? Recuperado de [https://www.race.es/efecto-alcohol-y-drogas-en-la-conduccion?utm\\_campaign=Contenido-20Minutos-05-17&utm\\_content=conductor-novel-ciudad&utm\\_medium=enlace&utm\\_source=20Minutos&utm\\_term=curso-de-conduccion](https://www.race.es/efecto-alcohol-y-drogas-en-la-conduccion?utm_campaign=Contenido-20Minutos-05-17&utm_content=conductor-novel-ciudad&utm_medium=enlace&utm_source=20Minutos&utm_term=curso-de-conduccion).
- RASA (2016). Nuevo Reglamento de Sanciones Administrativas (RASA), Municipalidad Distrital Del Porvenir. Recuperado de [https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11311/PLAN\\_11311\\_2016\\_RASA-ABRIL.PDF](https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/11311/PLAN_11311_2016_RASA-ABRIL.PDF)
- Rocco, A (1932). Teoria della violazione di un diritto subiettivo pubblico dello Stato (diritto all'obbedienza), Vol. 1° Roma: Ed. Societa Editrice del 'Foro Italiano'. Pp. 99
- Rodríguez, J. (2016). Delito cometido mediante el empleo de vehículo. Recuperado de <https://bit.ly/2YtncZO>
- Rojas, H (2014). Los principios constitucionales limitadores del *ius Puniendi* ¿Qué límites rigen el Derecho Administrativo Sancionador en el Perú? (Tesis de maestría). PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. Recuperado de <https://bit.ly/2GF1Br6>
- Ronquillo, D (2019). Detienen a 86 personas por conducir alcoholizadas. Diario Milenio. Recuperado de <https://bit.ly/2OsrzVd>
- Salazar, F (2018). Conducir en estado de ebriedad es penado con hasta 8 años de cárcel. América Noticias. Recuperado de <https://bit.ly/2K9HN1r>
- Sajami, B y Castañeda, V (2018). Factores Que Influyen En El Delito De Conducción Vehicular En Estado De Ebriedad, De Los Casos Denunciados En La Provincia De Chachapoyas- Amazonas (Tesis De Maestría). Universidad Nacional Toribio Rodríguez De Mendoza, Amazonas - Perú. Recuperado De <https://bit.ly/2sus6hi>
- Simonin, C. (1962). Medicina legal. España, 1era edición. Editorial JIMS. P. 168



- SUTRAN (2018). Recuperado de <https://bit.ly/2UKAQak>
- Urpeque, H (2017). Chiclayo: más de 4 mil conductores ebrios intervenidos en lo que va del año. Rpp Noticias. Recuperado de <https://bit.ly/2K5E5Wy>
- Vargas, B (2017). En lo que va del año se ha intervenido a 965 conductores en estado de ebriedad. Diario Perú 21. Recuperado de <https://bit.ly/2KexXtX>
- Vargas, L (2014). Indefensión de los administrados ante los procedimientos administrativos sancionadores a causa de la consignación en garantía para dar trámite a los recursos administrativos en el Distrito Metropolitano de Quito (tesis de pre grado). Universidad Central Del Ecuador. Recuperado de <https://bit.ly/2LP8Tgd>
- Vargas, T (2019). Hubo 11 alcoholemias positivas: “ante la falta de toma de conciencia intensificaremos los controles. Diario ADN Sur. Recuperado de <https://bit.ly/2K6fO2m>
- Vargas, T (2014). Junín: Conductor ebrio manejaba ómnibus con 40 pasajeros. Diario Perú 21. Recuperado de <https://bit.ly/2KkvMoH>
- Vásquez, K y Bautista, S (2017). Fundamentos Jurídicos Para No Aplicar Sanción Administrativa Derivada De Delitos De Conducción En Estado De Ebriedad Cuando Se Ha Sancionado Penalmente Al Conductor (tesis de Pre grado). Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo en Cajamarca – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2LREz4A>
- Vega, R (2016). Los Recursos Administrativos y la Nueva Prueba en los Procedimientos Administrativos Sancionadores para el transporte público en la Ordenanza Municipal N° 1599 de la Municipalidad Metropolitana de Lima (tesis de Pre grado). Universidad César Vallejo, Lima – Perú. Recuperado de <https://bit.ly/2LUzBEe>
- Villavicencio, F (2008). Límites a la Función Punitiva Estatal. Derecho & Sociedad, volumen N° 21. Pp. 04. Recuperado de <https://bit.ly/2bnNbuD>
- Villavicencio, F. (2009). Derecho Penal, Parte Especial, Lima: GRIJLEY. Pp. 56

Vodanovic H, Antonio. Derecho y Jurisprudencia del Tránsito y de los Vehículos Motorizados. Editorial Jurídica ConoSur. Santiago, 1994. (p. 6)

## VI. ANEXOS

### MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA
EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR Y SU INFLUENCIA EN LA SANCIÓN NO PECUNIARIA POR INFRACCIONES DE TRANSITO M2 EN LA CIUDAD DE CHICLAYO 2018	¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo?	<b>GENERAL:</b> Determinar la forma en que el procedimiento administrativo sancionador influye en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo	el procedimiento administrativo sancionador influye de manera significativa en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo	Independiente:  EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR	<i>legal</i>	Tipo de investigación. -  Aplicada - Mixta Transversal Descriptiva Causal.  Diseño de investigación. -  No experimental.	Población.    Muestra.    Unidad de Estudio.
		<b>ESPECÍFICOS:</b>  1.-Identificar las características relevantes que tiene el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo			<i>tipicidad</i>		
		2.-Identificar las características relevantes que tiene la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo		<i>competencia</i>			
		3.-Identificar los factores influyentes en la relación entre el procedimiento administrativo sancionador y la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo		Dependiente:  LA SANCIÓN NO PECUNIARIA	<i>presupuestos aplicables</i>		
4.-Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo			<i>medidas preventivas</i>				
					<i>Registros</i>		

**EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR Y SU  
INFLUENCIA EN LA SANCIÓN NO PECUNIARIA POR INFRACCIONES DE  
TRANSITO M2 EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.**

Mediante ésta técnica de recopilación de datos se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada al trabajo de investigación que permitirá contrastar la variable dependiente con la independiente, los datos recogidos serán sometidos a presiones porcentuales para ser presentados como averiguaciones en forma de cuadro, marque con una X, la opción que usted crea conveniente.

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

PREGUNTAS	TD	D	NO	A	TA
	1	2	3	4	5
<b>Variable EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR</b>					
1.- Considera que la Ley que regula el PAS referente a las infracciones de tránsito terrestre se ajusta a la realidad.					
2.- Considera que las ordenanzas municipales sobre tránsito dictadas por la MPCH limitan al procedimiento sancionador de tránsito.					
3.- Cree Ud. que las actuales directivas municipales permiten que el PAS de tránsito se cumpla con eficiencia.					
4.- Considera que la tipificación vigente del procedimiento administrativo sancionador de tránsito es idónea.					
5.- El procedimiento administrativo sancionador de tránsito vulnera derechos de los administrados.					
6.- El MTC como órgano rector ha implementado políticas adecuadas que permitan sanciones proporcionales a las infracciones cometidas.					
7.- Cree que la corrupción que existe en las municipalidades, hace que se dificulte el PAS de tránsito.					
8.- Considera que la PNP extrema la imposición de una sanción por infracción de tránsito.					
9.- Cree que la intervención de INDECOPI ha mejorado el procedimiento sancionador de tránsito en Chiclayo.					
<b>Variable LA SANCIÓN NO PECUNIARIA</b>					
10.- Cree que la acumulación de papeletas como presupuestos aplicables inciden en la sanción no pecuniaria.					
11.- Considera que las resoluciones firmes avalan la sanción no pecuniaria en infracciones de tránsito M2.					

12.- Opina que la PNP se encuentra debidamente capacitada para aplicar sanciones no pecuniarias de manera proporcional.					
13.- Considera que las papeletas se aplican para desarrollar una política preventiva de infracciones de tránsito y sanción no pecuniaria.					
14.- Está de acuerdo que las disposiciones como medidas preventivas conllevan a sanciones no pecuniarias.					
15.- Cree que el Registro de Infracciones evidencia la gravedad de la infracción para la determinación de una sanción no pecuniaria.					
16.- Considera que el actual sistema de acumulación de puntos es adecuado para la aplicación de una sanción no pecuniaria.					
17.- Cree que el Registro de reincidencias de Infracciones de tránsito M2 evita una sanción no pecuniaria.					