



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS:

**ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES
ADMINISTRATIVAS PARA REDUCIR LA
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA
PROVINCIA DE SAN PABLO – CAJAMARCA – 2019
PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

Autor:

Bach. Cholán Terán Francisco

<https://orcid.org/0000-0002-1308-4229>

Asesora:

Dra. Ángela Katherine Uchofen Urbina

<https://orcid.org/0000-0002-8072-760X>

Línea de Investigación:

Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú

2021

Aprobación del Jurado:

Dr. Robinson Barrio de Mendoza Vásquez

PRESIDENTE

Dr. Jorge Luis Idrogo Pérez

SECRETARIO

Mg. Carlos Andree Rodas Quintana

VOCAL

DEDICATORIA

*Con mucho cariño y aprecio dedico
este humilde trabajo de investigación
a Orlando, mi padre en el cielo
y a mi madre, Hortencia, por ser mi fuente de fortaleza,
por su ejemplo en valores y superación, por su entrega y
sacrificio y el esfuerzo diario para apoyarme en esta hermosa
Carrera profesional.*

*Con mucho amor, a mis hijos:
Franck Sthalyn, Mitzy Nahiara y Ashley Yhesarade;
fuente de inspiración y motivación que,
me dan la fuerza necesaria para progresar
a pesar de los momentos difíciles.*

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradezco infinitamente a Dios, por guiarme y darme las fuerzas para perseguir mis metas y objetivos trazados, por la vida, por la salud, y la fortaleza que me ha permitido salir adelante aún en los momentos grisáceos que se torna la vida.

En segundo lugar, agradezco cordialmente a mis docentes de esta casa de Estudios: Universidad Señor de Sipán, por su paciencia y enseñanza, y porque a ellos, debo gran parte de mis conocimientos adquiridos, los cuales estoy seguro, me permitirán ser un futuro profesional de bien.

Por último, quiero agradecer a mi hermano, Wilder al que siempre me fortalecía con sus palabras motivadoras, el mismo que no dudaba en apoyarme para salir de momentos cruciales.

¡Ah!, y no debo pasar por alto para agradecer a Alejandro Jesús, por su apoyo incondicional, un gran amigo, hermano y un maestro, el mismo que también fue la piedra angular del presente trabajo.

RESUMEN

La presente tesis ha sido titulada análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo-Cajamarca, 2019; en la cual me planteé como objetivo general determinar de qué manera las sanciones administrativas permiten disminuir los casos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca, para lo cual abordé una investigación de enfoque cuantitativa, utilizando como técnica de recolección de información un cuestionario que fue consultado por 50 personas que constituyeron la muestra de informantes del total de la población de la Provincia de San Pablo - Cajamarca, entre ellos un juez penal, un fiscal penal, 4 asistentes en función fiscal, 3 secretarios judiciales, veintiséis abogados, nueve efectivos policiales del área de tránsito y seis funcionarios de la Municipalidad Provincial de San Pablo. Llegando a la conclusión que, las sanciones administrativas por conducción en estado de ebriedad tipificadas en el D.S. N° 016-2009-MTC no permiten disminuir los casos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo, debido a que las normas existentes resultan insuficientes para persuadir a los conductores quienes no cumplen con las sanciones administrativas impuestas, y además por existir dos organismos competentes en la ejecución del procedimiento administrativo sancionador por parte de la SUTRAN y Municipalidad provincial, quienes no tienen una adecuada coordinación para el control y sanción de las infracciones impuestas, lo que ha generado que esta infracción sea más común en esta localidad.

Palabras clave: Derecho administrativo sancionador, conducción en estado de ebriedad, infracción, multa, inhabilitación.

ABSTRACT

This thesis has been titled analysis of the application of administrative sanctions to reduce drunk driving in the province of San Pablo- Cajamarca, 2019, in which I set as a general objective to determine how administrative sanctions allow reducing the cases of drunk driving in the province of San Pablo - Cajamarca, for which purpose I conducted a quantitative approach investigation, using a questionnaire as a technique to collect information, which was consulted by 50 people who made up the sample of informants of the total number of the population of the Province of San Pablo- Cajamarca, including a criminal judge, a criminal prosecutor, 4 assistants in a fiscal position, 3 judicial secretaries, twenty-six lawyers, nine Police officers from the Transit area and six officials from the provincial Municipality of San Paul. Concluding that the administrative penalties for drunk driving typified in the D.S. 016-2009- MTC does not allow to reduce the cases of drunk driving in the province of San Pablo, because the existing regulations are insufficient to persuade drivers who do not comply with the administrative penalties imposed, and also because there are two Competent bodies in the execution of the administrative sanctioning procedure by the SUTRAN and the Provincial Municipality, who do not have adequate coordination for the control and sanction of the infringements imposed, which has led to this infringement being more common in this town.

Keywords: *Administrative sanction law, drunk driving, infraction, fine, disqualification.*

INDICE

I.	INTRODUCCION.....	11
1.1.	Realidad problemática	11
1.2.	Antecedentes de estudio.....	13
1.2.1.	A nivel internacional	13
1.2.2.	A nivel nacional	14
1.2.3.	A nivel local	19
1.3.	Teorías relacionadas al tema	20
1.3.1.	El delito de Conducción en estado de ebriedad	20
1.3.2.	Prueba de alcoholemia y dosaje etílico	22
1.3.3.	El bien jurídico protegido	23
1.3.4.	Sujeto activo	23
1.3.5.	Sujeto pasivo	24
1.3.6.	Tipicidad subjetiva	25
1.3.7.	Los delitos peligro.....	25
1.3.8.	El principio de oportunidad	27
1.3.9.	Potestad sancionadora del Estado	28
1.3.10.	Derecho administrativo sancionador	30
1.3.11.	En procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito (D.S. 0016- 2009- MTC).....	30
1.3.12.	Sanciones administrativas aplicables a los conductores	33
1.3.13.	Medidas preventivas en las sanciones administrativas	33
1.3.14.	Derecho Penal vs Derecho Administrativo sancionador	35
1.3.15.	Análisis del marco legal	36
1.4.	Formulación del problema.....	39
1.5.	Justificación e importancia del estudio.....	39

1.6.	Hipótesis	40
1.7.	Objetivos	40
1.7.1.	Objetivo general	40
1.7.2.	Objetivos específicos.....	40
II.	MATERIAL Y METODOS	41
2.1.	Tipo y diseño de investigación	41
2.1.1.	Tipo de investigación	41
2.1.2.	Diseño de la investigación	41
2.2.	Población y muestra.....	42
2.2.1.	Población.....	42
2.2.2.	Muestra.....	42
2.3.	Variables y operacionalización.....	43
2.3.1.	Variable independiente.....	43
2.3.2.	Variable dependiente.....	43
2.3.3.	Operacionalización de variables.....	43
2.4.	Técnica e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad....	44
2.4.1.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	44
2.4.2.	Instrumentos.....	44
2.4.3.	Validez y confiabilidad	45
2.5.	Procedimiento y análisis de datos.....	45
2.6.	Criterios éticos	45
2.7.	Criterios de rigor científico	46
III.	RESULTADOS	48
3.1.	Resultados de la encuesta aplicada a los informantes sobre el análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en Estado de ebriedad en la provincia de San Pablo- Cajamarca- 2019.	48
3.2.	Discusión de resultados	61
3.3.	Aporte practico (propuesta).....	73

IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	75
4.1.	Conclusiones.....	75
4.2.	Recomendaciones	77
	REFERENCIAS.....	78
	ANEXOS	80

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. <i>Ocupación de los encuestados</i>	48
Figura 2. <i>Experiencia Laboral</i>	49
Figura 3. <i>El cumplimiento de las sanciones administrativas impuestas por conducción en Estado de ebriedad, conforme al D.S. 016- 2009- MTC</i>	50
Figura 4. <i>La coordinación de las autoridades encargadas de fiscalizar el cumplimiento de las infracciones</i>	51
Figura 5. <i>Las sanciones administrativas impuestas contribuyen a reducir las infracciones por conducción en estado de ebriedad</i>	52
Figura 6. <i>Sobre el cumplimiento de las sanciones impuestas por parte de los infractores</i>	53
Figura 7. <i>Las sanciones que contempla el TUO del D.S. 016- 2009- MTC, persuaden al infractor para que no vuelva a cometer la infracción de conducir en estado de ebriedad</i>	54
Figura 8. <i>El cumplimiento de los plazos establecidos en el D.S. 016- 2009 MTC por parte de los funcionarios</i>	55
Figura 9. <i>Sobre la capacitación de los funcionarios</i>	56
Figura 10. <i>Sobre el índice de infracción de conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad</i>	57
Figura 11. <i>El principio de oportunidad como mecanismo benigno que contribuye a la comisión del delito de Conducción en estado de ebriedad</i>	58
Figura 12. <i>La sanción penal del delito de conducción en estado de ebriedad artículo 274 del CP contribuye a reducir su comisión delictiva</i>	59
Figura 13. <i>La capacitación vía obligatoria a conductores y funcionarios como propuesta</i>	60
Figura 14. <i>El incremento de las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad para reducir el incremento de este delito</i>	61

I. INTRODUCCION

1.1. Realidad problemática

Con el pasar de los años las personas que conducen automóviles motorizados se han visto envueltos en diferentes problemas sociales, personas de diferente índole social, y éstos a la vez están relacionados con el abuso del consumo de alcohol y drogas que se ha venido incrementando cada vez más en esta población, a pesar de que son conscientes de que existe normas y sanciones si es que estos fueran intervenidos y detenidos por personal policial de tránsito, actualmente las investigaciones indican que los constantes accidentes de tránsito en porcentajes altos fueron por conductores en estado de ebriedad.

Según la Organización Mundial de la Salud, OMS (2017) se estima que alrededor de 1,3 millones de personas mueren en las carreteras del mundo cada año, y entre 20 y 50 millones resultan fatalmente heridas. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todas las edades y están asociados con un alto porcentaje de conductores ebrios.

Amancha (2015) señala que el uso de alcohol y el valor del alcohol en la sangre es un factor crítico en los accidentes automovilísticos y que afecta la capacidad de una persona de diversas maneras.

Hoy en día, nos levantamos de la cama, encendemos la radio, el televisor, observamos cualquier red social y lo primero que podemos visualizar es noticias relacionadas a accidentes de tránsito, debido a múltiples factores ya sea humanos (conductores o peatones) como mecánicos, pero en qué realidad ¿qué está pasando con nuestra sociedad?, que cada día enluta a familias peruanas y porque no decir familias de todo el mundo, talvez nuestros legisladores son muy flexibles en aplicar multas y sanciones para los conductores que conducen un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol y/o drogas, sin embargo, puedo presumir que también el estado de ánimo juega un papel importante en el círculo del tránsito.

En el Perú, el Ministerio Público a través de la Oficina de Prevención del Delito de la Fiscalía, en colaboración con la Policía Nacional del Perú, aplica a los automovilistas a operativos temporales en curso para medir el alcohol, pasar una prueba de alcoholímetro, si los resultados son positivos, será intervenido y llevado a la comisaría más cercana para su determinación de la prueba de sangre. Si la prueba de dosificación de alcohol en sangre es superior a 0,5 g / l, se dispuso el delito de conducir bajo los efectos de intoxicantes (Sajami y Castañeda, 2018), el delito se menciona en el texto del artículo 274 del Código Penal. Quien se encuentre en estado de embriaguez, con presencia de alcohol en sangre superior a 0,5 g / litro, (...), que presente peligro o riesgo, recibirá una sanción menor. Según el artículo anterior, seis meses o más de un año o treinta días, con multa e inhabilitación de al menos cincuenta días (Ministerio de Justicia & Derechos Humanos, 2016).

Por otro lado, el Anexo I, Cuadro de multas y sanciones, del D.S. N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, se encuentran tipificados los códigos de las infracciones relacionadas a los conductores que conducen en estado de ebriedad, tales como: M-1 y M-2, en ellos se sancionan administrativamente a los infractores desde la suspensión hasta la cancelación definitiva de su licencia de conducir, sin embargo, estas personas no entran en razón, sabiendo que, este documento simboliza como un título para ejercer cualquier trabajo.

A pesar de que esta pena está tipificada en el Perú informes del Ministerio de Salud, MINSA (2014) menciona que el 75% de víctimas mortales de accidentes de tránsito en la ciudad de Lima, es porque el conductor estaba ebrio y la mayoría de los accidentes ocurrieron en áreas donde las ventas de alcohol estaban fuera de control y donde existe menos control policial de ahí es que se infiere que aún no existe conciencia sobre las normas de tránsito en nuestro país.

Sánchez (2016) señala que la seguridad colectiva, que califica como delito penal el delito de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, apunta a un conjunto de condiciones de relaciones sociales que aseguran que este derecho

legal no se vea comprometido en caso de conductas prohibidas que no poner en peligro el patrimonio legal, la vida y la integridad de las personas.

Según información personal de la base PNP San Pablo y Sub Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de San Pablo refieren que, la histórica provincia de San Pablo, departamento de Cajamarca, no es ajena a este problema, por cuanto existen muchos conductores de vehículos motorizados, que han sido o vienen siendo intervenidos por la Policía Nacional del Perú en coordinación con la Fiscalía Provincial de Prevención del delito, sabiendo que conducir en estado de ebriedad pone en peligro la vida del conductor, de los viajeros y peatones que cruzan las calles de la región.

1.2. Antecedentes de estudio

1.2.1. A nivel internacional

Señala Gussoni (2017), en su tesis titulada: “Las consecuencias generadas por el derecho administrativo de los servicios de taxi”, para optar el título de Abogado por la Universidad Interamericana de Argentina, a lo largo de los años, la mala interpretación por parte de la administración del cumplimiento provincial de la ley de tránsito nacional ha llevado a objetivos vagos de recaudación de fondos públicos eficientes, lo que ha dado como resultado la existencia normal de conductores sin escrúpulos, delincuentes sin castigo que en realidad causan muchos accidentes en accidentes de tránsito.

Por otro lado, Fuertes (2014), en su tesis titulada: El tráfico, la seguridad vial y su procedimiento sancionador, para optar el grado de Magister en Derecho por la Universidad de León- España. Esta investigación de porte descriptivo tuvo como objetivo analizar las normas relativas al procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial, la cual llegó a la conclusión que el procedimiento sancionador en esta materia, resulta ser un mecanismo activo de prevención de la seguridad vial, y que su regulación y actuación no solo debe obedecer a imponer sanciones, sino que además su finalidad se extiende activamente como una herramienta que permite a la administración pública luchar con la siniestralidad.

Asimismo, otra conclusión importante de resaltar en esta investigación, es la que refiere que la eficiencia del sistema se mide por la capacidad de imponer sanciones en el menor plazo posible, conforme está establecido en la norma, pero además respetando todas las garantías del administrado. Esta percepción de eficacia del sistema en el ciudadano, le hará comprender que si comete una infracción será sancionado, permitirá de manera exponencial aumentar la eficiencia en la administración y por lo tanto en la seguridad vial.

Márquez (2014), en su tesis titulada: Estudio de los actos de conducción bajo la determinada tasa del alcoholímetro y su legítima intervención penal, para optar el grado de Doctor por la Universidad Pompeu- Fabra de Barcelona- España, se concluye que existe una diferencia cuantitativa entre el derecho penal y las infracciones administrativas, porque el primero se relaciona con los delitos más graves según el principio de proporción final. Sin embargo, concluye que esta afirmación está incompleta porque la diferencia entre infracciones penales y administrativas también es cualitativa. Así, mientras el primero busca proteger ciertos activos bajo ciertas condiciones y adherirse a estándares nocivos, el segundo busca ordenar el sector de actividad y por lo tanto debe considerar el impacto global de las estadísticas sin estar obligado a adherirse a esos estándares. El delito de conducir en cierta medida tiene como objetivo proteger los derechos legales, la vida y la integridad de los involucrados en el tráfico, y elevar el nivel de alcohol por sí solo no es suficiente, una infracción administrativa busca mantener las condiciones mínimas para el tráfico normal por lo que se ajusta automáticamente.

Este investigador, hace una importante diferenciación entre la sanción administrativa y penal, refiriendo que la primera tiene que ver con un orden o control general de del comportamiento de los administrados, mientras que la segunda, busca sancionar a quien sobrepase determinados parámetros recogidos en la ley penal.

1.2.2. A nivel nacional

A nivel nacional encontramos la investigación de Boyer (2019), quién en su tesis titulada: Las infracciones de tránsito conocidas como M-2 y su procedimientos administrativo sancionador, para lo cual realizó una investigación de enfoque cuantitativo – no experimental, utilizando como muestra a 185 personas, entre ellos 137 abogados especialistas en civil, 23 abogados especialistas en derecho administrativo, 4 servidores de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, 20 PNP de tránsito y 01 funcionario de INDECOPI, a quienes se les aplicó como técnica de recolección de datos la encuesta.

La investigación concluyó que el proceso de aprobación administrativa afecta las autorizaciones no patrimoniales por infracciones de tránsito, ya que los actores del proceso desconocen las normas y no respetan los plazos establecidos en las mismas, lo que conduce a la efectividad de la aprobación. Además, concluyó que, por cada documento impuesto al infractor por conducir en estado de ebriedad, solo la propiedad es multada o procesada por el delito de conducir en estado de ebriedad, pero la sanción es la descalificación temporal o total del conductor con licencia, ya que ambos son pequeños. y vehículos de carga, por lo que las infracciones de tráfico M-2 son las más comunes por parte de los conductores.

Por su parte, Sajami (2018), en su tesis titulada: Los análisis de los asuntos de conducción en estado de ebriedad en Chachapoyas, utilizando como muestra a 50 efectivos PNP, y 23 casos de denuncias por conducción en estado de ebriedad, en donde se aplicó como técnicas e instrumentos de recolección de datos el cuestionario y el análisis documental. El estudio concluyó que los factores que influyen en los delitos por conducir en estado de ebriedad en Chachapoyas son factores sociales y legales. Primero, tiene que ver con el factor educativo, servir de ejemplo para evitar que otros conductores cometan delitos porque no existe una buena información vial para que los conductores conozcan las normas de conducción en estado de ebriedad, así como las sanciones impuestas a través de este factor social. La segunda cuestión legal es que los conductores que conocen las normas y reglamentos para conducir bajo los efectos del alcohol no la cumplen, y en otros casos, la mayoría desconoce las últimas leyes, por lo que reformular la conducción en estado de ebriedad.

Por su parte Bendezú (2018), en su tesis titulada: La seguridad vial y el delito ocasionado por la conducción en estado de ebriedad en Lima metropolitana, 2014- 2016, en el estudio utilizó la investigación y el análisis documental como métodos y herramientas de recopilación de datos de ocho expertos en derecho penal y seguridad vial, incluidos jueces y abogados, y concluyó que se necesitan recursos de la ley vial para prevenir la conducción en estado de ebriedad. A pesar de la existencia del Consejo Nacional de Seguridad Vial, la prevención multisectorial resultó ineficaz por ser débil e ineficaz, además de las sutiles leyes que solo promueven la percepción de impunidad entre los ciudadanos limeños metropolitanos.

Portocarrero (2018), en su tesis titulada: Aplicación de un incremento de condena para la correcta reducción de los accidentes de tránsito, planteando como objetivo el análisis del incremento de la ley penal en accidentes de tránsito, para lo cual utilizó como técnica e instrumentos de recolección de datos el análisis documental y la ficha textual. Esta investigación llegó a la conclusión que la sanción que se viene aplicando resulta ineficaz, ya que el concepto de los delitos de peligro abstracto, adelantan las barreras de punición, aunque no se haya lesionado ningún bien jurídico, y es que el derecho penal en este delito se viene aplicando como la primera opción para reprimir conductas basadas en la desobediencia, y en una presunta afectación del bien jurídico.

Indudablemente esta investigación resulta importante porque expone en sus conclusiones las deficiencias de la pena en delito de conducción en estado de ebriedad, la cual resulta ineficaz ya que, de acuerdo a los delitos de peligro abstracto, para que se configure el tipo penal, no se requiere una afectación concreta a los bienes jurídicos, sino que basta con el hecho de conducir en estado etílico, y la pena contemplada este delito no ha contribuido a disminuir el índice de casos.

Contreras (2017), en su tesis titulada: Análisis a las acciones administrativas tributarias frente a las infracciones de tránsito en Lima, 2016, en el cual se planteó como objetivo analizar si se cumple con el debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito de la administración tributaria de

Lima, para la cual realizó una investigación de enfoque cualitativo, utilizando como muestra a abogados especialistas en el servicio de administración tributaria, para lo cual aplicó como técnica de recolección de datos la entrevista y el análisis documental. La investigación concluyó que la aplicación del principio del procedimiento administrativo a la luz de las cuestiones existentes requiere que una empresa tenga derecho a demandar para defenderse antes de presentar o emitir pruebas para reclamarlo. Ley de administración; por tratarse de un derecho estricto, la tarea de las autoridades es garantizar su derecho a la tutela procesal efectiva y en este sentido aceptar y tramitar sus demandas u objeciones, reconocer y exponer sus razones reales y legales. No afecta ni infringe el derecho a enjuiciar como lo exige la ley, su derecho a testificar en su defensa, etc.

Resulta importante destacar la investigación realizada por Herrera (2017), quien en su tesis titulada: La ineficiencia del procedimiento administrativo por violar las normas de tránsito de la ciudad de Lima metropolitana propuso como objetivo general analizar la ineficacia del procedimiento administrativo por la violación de las normas de tránsito en la ciudad de Lima. Para ello, utilizó un proyecto de investigación de calidad de muestra de 10 abogados civiles y administrativos del área de administración tributaria municipal de Lima, quienes utilizaron entrevistas y análisis documental como método de recolección de datos.

La investigación concluyó que la ineficacia del procedimiento administrativo por violar las normas del Tránsito de la Municipalidad de Lima en las actividades administrativas reguladas por el SAT fue confirmada por una violación a la Ley N° 27444 y no cumplió con este procedimiento establecido por ley. Supervisar el proceso ya que no es justo y equitativo de acuerdo con las necesidades de los administradores.

Mamani (2017), en su tesis titulada: Ineficacia de las sanciones administrativas frente al incremento de accidentes de tránsito en estado de ebriedad. Para esta investigación se utilizó el método no experimental - analítico – jurídico, teniendo como muestra 284 expedientes sobre infracciones de accidentes de tránsito registrados durante el año 2015 en la Municipalidad Provincial de Puno, para lo

cual se utilizó como técnica de recolección de información, la ficha de observación documental. La investigación concluyó que tanto las autoridades administrativas (tanto el Concejo Municipal de Puno como el Ministerio Público) deben cargar con el aumento de las infracciones por conducir en estado de ebriedad e incluso las que han resultado lesionadas en accidentes anteriores. También es un tema que ha sido examinado por el propio poder judicial y plantea la necesidad de contar con mecanismos legales para resolver estos problemas.

Esta investigación resalta un importante aporte, que tiene que ver con la excesiva carga laboral que se desarrolla en algunas instituciones públicas, y que convierten al sistema en deficiente, aunado a ello, también los escasos o poca capacidad profesional de los trabajadores que contribuyen a que estos procedimientos se tornen lentos, y se genere con ello, una percepción de ineficacia de la administración pública. Estos factores influyen para que los casos se dilaten, y por lo tanto las normas administrativas en materia de sanciones por conducción en estado de ebriedad no se cumplan eficazmente. Asimismo, otra de las conclusiones importantes que es preciso mencionar, es que durante los años 2015 - 2016, los casos de conductores en estado de ebriedad van en aumento y no están debidamente registrados en la Autoridad de Transporte Municipal de Puno, y la Corte Suprema de Puno ha confirmado que ha habido casos de lesiones o incluso muertes.

Chate (2017), en su tesis titulada: El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015, en la cual el objetivo general es identificar formas de involucrarse en la conducción en estado de ebriedad, 2015. Utilizó un enfoque cualitativo y detallado, utilizando herramientas de recopilación de datos de entrevistas y análisis documental. Esta investigación llegó a la conclusión, que tanto la Policía Nacional como los fiscales del Ministerio Público, les hace falta que desarrollen mayores capacitaciones y compartan experiencias y conocimientos, que les permita dar un ejemplo o protocolo de procedimientos efectivos, robustos y detallados que tengan en cuenta la responsabilidad penal de los infractores por conducir bajo los efectos del alcohol.

Por otro lado, tenemos la investigación de Chuman (2017), quien en su tesis titulada: La pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad, en el cual se planteó como objetivo general determinar si se viene aplicando la pena de inhabilitación en los delitos conducción en estado de ebriedad. En este estudio se utilizaron entrevistas y análisis documental como método de recolección de datos y se concluyó que se podría imponer la pena de prisión como un castigo adicional. La duración del encarcelamiento prescrita por la sentencia principal suele ser de seis meses a un año, lo que no contribuye al encarcelamiento administrativo de los autores de estos delitos bajo los efectos de las drogas, incluso con personas reincidentes, teniendo como prueba de ello que se siguen presentando una incidencia constante de este delito en el distrito de San Juan de Lurigancho y Lima Metropolitana.

Finalmente tenemos la investigación realizada por Del Carpio (2015), quien en su tesis titulada: La capacidad del Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia, en la cual llegó a la conclusión es que entre los temas que afectan el éxito del gobierno peruano en la prevención y sanción de los problemas de seguridad vial relacionados con el alcohol, existe una falta de regulación adecuada de las leyes, ya que las leyes implementadas por diferentes autoridades compiten en un área de la carretera, como en el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se encarga de dictar nomas de igual forma que la Municipalidad de Lima, por lo que no existe una debida coordinación con la PNP para ejecutar dichas normas.

El autor también concluye que ninguna institución es responsable de la centralización de las sanciones policiales y de las acciones tomadas por los tribunales para facilitar la recogida indiscriminada de conductores o infractores que deberán ser sancionados (Del Carpio, 2015, p. 69).

1.2.3. A nivel local

Contamos con la investigación de Vásquez & Bautista (2017), quienes en su tesis titulada: Razones legales para la no solicitud de una licencia administrativa,

que derivaron en la violación de la ley al conducir bajo los efectos del alcohol, cuando se cometió un delito contra el conductor, con el objetivo de determinar las razones legales para la no solicitud de una licencia administrativa por conducir en estado de ebriedad. Dicha investigación fue de enfoque cualitativo- de diseño no experimental, en la cual utilizó como técnica de recolección de datos el análisis documental, llegando a la conclusión que resulta incensario sancionar administrativamente a quienes conducen vehículos motorizados en estado de ebriedad, ya que existe una regulación de tipo penal que sanciona esta conducta y que además contempla instrumentos legales suficientes para sancionar al conductor y hacer cumplir la medida resarcitoria del daño ocasionado, como la aplicación de penas privativas de la libertad, medidas cautelares, beneficios penitenciarios, entre otros. Asimismo, concluye este autor, que estas medidas alcanzan al fin propuesta por la sanción administrativa, por lo cual su aplicación deviene en innecesaria.

Dentro de las conclusiones planteadas por este autor, se resalta la importancia que le da al proceso penal, frente al proceso administrativo sancionador, afirmando que existen mecanismos legales dentro del proceso penal que pueden asegurar el fin o propósito de proceso administrativo, sin embargo, estas medidas o mecanismos legales no son utilizados apropiadamente.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. El delito de Conducción en estado de ebriedad

Márquez (2012), señala que el concepto de conducción en estado de ebriedad, es ejecutado por aquella persona que conduce un vehículo motorizado bajo los efectos del alcohol. Esta conducta debe consistir en un desplazamiento, por lo que esta implica un elemento temporal o duración de recorrido en un espacio o lugar determinado.

La conducción en estado de ebriedad está regulada por el artículo 274 del Código Penal, que prevé una pena de prisión de no menos de seis meses o una

pena de prisión de no mayor de dos años o el servicio público 52 a 104 días, para los que están conduciendo en estado de ebriedad.

El delito de conducir bajo los efectos del alcohol es un delito instantáneo y la acción finaliza en el momento de la determinación de los elementos y el estado del delito. Además, es un delito común por accidente y requiere un riesgo definitivo para la vida o la integridad humana, pero esto no significa que muchas personas deban estar en riesgo para llevar a cabo este acto. El riesgo de una sola persona es suficiente (Quiñe, 2005).

Además, se considera un delito de riesgo común por cuanto es un delito que atenta contra la seguridad pública toda vez que afecta la paz y el desarrollo general de la sociedad debido a las actividades que perturban la paz y ponen en peligro ambos bienes e integridad física de los humanos.

Según Rodríguez (2008), en el caso de un delito cometido mientras se conduce un automóvil, sus condiciones deben evaluarse cuidadosamente y las consecuencias deben atribuirse objetivamente y también se indica que es necesario que se pueda dar la confirmación de que la persona procesada manejaba su vehículo en estado de ebriedad, pues la sola palabra del efectivo policial no bastará para que pueda lograrse tal convencimiento.

Al respecto, es necesario recalcar que para la configuración del delito de conducción en estado de ebriedad se requiere que el agente activo realice una actividad de desplazamiento, un movimiento en el vehículo automotor, por lo que la sola presencia del conductor en el vehículo no prueba la comisión del delito. En ese sentido se ha pronunciado la corte suprema, afirmando como actos constitutivos de este delito, el desplazamiento o conducción del vehículo bajo los efectos del alcohol.

Por otro lado, Campos (2010) precisa que este delito de conducción en estado de ebriedad constituye un delito de peligro abstracto, ya que no requiere de un daño efectivo o una lesión concreta al bien jurídico, sino que solo basta con la mera conducción del vehículo tras haber ingerido bebidas alcohólicas. Al

respecto es necesario tener en cuenta que en nuestro país no siempre conducir en estado de ebriedad era considerado como un delito, anteriormente era tratado como una falta administrativa, y es recién con la incorporación del artículo 274 al Código Penal, que se tipifica el delito de conducción en estado de ebriedad, como un delito de peligro común. Para efectos de la tipificación penal de este delito, y su concurrencia como tal, se requiere que el consumo de alcohol sea de tal magnitud que pueda alterar la conciencia del conductor, es por ello que el artículo 274 del Código Penal especifica un límite permitido de 0.50 de alcohol por litro de sangre, cuando se trata de vehículos particulares; y de 0.25 g/l sangre cuando se trata de vehículos que prestan servicio público.

El margen de tolerancia para los vehículos de transporte público, se justifica en la medida que estos brindan un servicio y por lo tanto el deber de cuidado es más exigible que para un conductor particular, en ese sentido es vital que las normas o leyes respondan ante este tipo de necesidades, el sector transporte debe de velar por garantizar la minimización de infractores de normas y sobre todo que la infracción sirva para no convertirse en un infractor reincidente.

1.3.2. Prueba de alcoholemia y dosaje etílico

La prueba de alcoholemia, es un examen utilizado para detectar la presencia de alcohol en la sangre, y tiene dos dimensiones; una cualitativa que determina el resultado positivo o negativo; y una cuantitativa que determina la cantidad de alcohol en la sangre. (Boyer, 2019).

La prueba de alcoholemia en el delito de conducción en estado de ebriedad, servirá para determinar si el conductor sobrepasa o no los límites permitidos por la ley, de acuerdo a la cantidad de alcohol que se muestre en la sangre.

Por otro lado, Márquez (2012), acota que la prueba de alcoholemia es una pericia objetiva que está destinada a comprobar la existencia y magnitud de alcohol en la sangre, y por lo demás, esta prueba debe ser practicada lo antes posible a la realización de la infracción, ya que el alcohol en la sangre, lleva un proceso de disminución gradual con el transcurso de las horas.

Asimismo, refiere este autor que, por tratarse de una prueba irreplicable, es importante que se practique de manera inmediata ya que puede generar impunidad. La prueba de alcoholemia, es una prueba de rigor científico, y por lo tanto objetiva que requiere de su oportuna aplicación para determinar con exactitud el grado de ingesta o consumo de alcohol.

Por otro lado, tenemos un análisis de sangre para la toxicidad, que es una prueba de laboratorio cuyo objetivo es determinar o medir la cantidad de alcohol puro en cada 100 mililitros de un sujeto de prueba.

1.3.3. El bien jurídico protegido

Desde la perspectiva del derecho penal, el bien jurídico protegido en el delito de conducción en estado de ebriedad, viene a ser, según nos manifiesta Rodríguez (2016), la seguridad pública, entendida esta, desde un punto de vista amplio de contenido diverso.

Asimismo, refiere este autor, que cuando tratamos el delito de conducción en estado de ebriedad contenido en el artículo 274 del Código Penal, nos referimos a un delito que no requiere necesariamente una lesión efectiva o concreta a la sociedad. Es decir, no se requiere que se cause un accidente, se ocasionen daños materiales, sino que basta con la sola acción de conducir el vehículo bajo los efectos del alcohol.

El bien jurídico protegido es aquel derecho o valor superior que recoge la norma para otorgarle de cierta protección ante posibles atentados contra ella. Es así que, en el delito de conducción en estado de ebriedad, el bien jurídico protegido viene a ser la seguridad pública, entendida como la seguridad de todas las personas que transitan por el territorio nacional, y que son merecedoras de protección ante posibles atentados contra su integridad física, producidos por accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios

1.3.4. Sujeto activo

El sujeto activo, es sobre quien recae la conducta ilícita, es decir el agente o persona que comete el ilícito penal sancionado por la ley.

Villavicencio (2009), nos decía que el sujeto activo en este delito, será cualquier persona que reúna las condiciones para ser sancionado penalmente por la conducta desplegada.

En referencia a lo señalado por este autor, la persona que realiza el delito, debe tener la capacidad legal para ser autor de este delito, así por ejemplo no se puede sancionar penalmente a un orate, retardado mental, o a un menor de edad que realiza esta conducta.

Peña (2014), señala que el sujeto activo en el delito de conducción en estado de ebriedad será aquella persona que conduce un vehículo automotor con conocimiento y voluntad de querer violar la ley penal, por lo tanto, están exentas de responsabilidad, aquellos que por desconocimiento del derecho consideren que su actuar está dentro de lo permitido por la ley. Se suele aplicar esto, a los extranjeros provenientes de países en el cual no es delito conducir en estado de ebriedad.

Entonces puedo afirmar que, en el delito de conducción en estado de ebriedad, el sujeto activo puede ser cualquier persona que realiza la conducta tipificada consistente en conducir en estado de ebriedad, sin embargo, para la configuración del tipo penal se requiere la concurrencia de sus elementos: tipicidad, antijuricidad y culpabilidad.

1.3.5. Sujeto pasivo

Villavicencio (2009), nos dice que es una persona que tiene una propiedad protegida legalmente que está amenazada de extinción o lesionada debido a un delito. Un sujeto puede ser tanto una persona física como una entidad legal, así como una empresa o un gobierno.

Para aproximarnos al concepto de sujeto pasivo en general, Bramont (2002), nos dice que el sujeto pasivo es aquella persona sobre quien recae el comportamiento ilícito del sujeto activo. Señala que distinguirse al sujeto pasivo de la acción, es decir sobre quien recae directamente la acción u omisión típica, y el sujeto pasivo titular del bien jurídico protegido.

En el delito de conducción en estado de ebriedad, el sujeto pasivo viene a ser la sociedad, sin embargo, nuestra legislación ha admitido que el Ministerio de Transportes y comunicaciones se constituya como agraviado en este tipo de delitos. Es decir, en términos generales el sujeto pasivo indirecto viene a ser el Estado, mientras que el sujeto pasivo directo viene ser la sociedad, porque sobre esta última recaen las conductas lesivas.

1.3.6. Tipicidad subjetiva

Peña (2010), comentando el artículo 274 del Código Penal, señala que este delito exige necesariamente la concurrencia del dolo como elementos subjetivos para la configuración del injusto penal. Es decir, quien comete este delito, debe tener el conocimiento de la prohibición de la ley, y la voluntad, de infringir esta norma. No se admite forma de responsabilidad culposa para este delito.

Por otro lado, Sajami & Castañeda (2018), señalan que la tipicidad subjetiva en este delito, es el dolo, concebida como la conciencia y voluntad de perpetrar el acto típico. (p. 45).

1.3.7. Los delitos peligro

Doctrinariamente existen dos teorías clasificadas que explican lo que llamamos delito de peligro: se divide en peligro concreto y peligro abstracto.

1.3.7.1. Los delitos de peligro concreto

Sajami (2018), haciendo mención a Márquez, señala que los delitos de peligro concreto son aquellos que las exigencias de peligro vienen señaladas taxativamente en el tipo penal, como elemento necesario para la configuración del delito.

Entendido de esta forma, los delitos de peligro concreto, son aquellos que infringen el tipo penal en una situación real y efectiva de afectación al bien jurídico protegido, es por ello que en este tipo de delitos se requiere como elemento constitutivo una modificación del mundo exterior, de manera física y cronológica.

Por otro lado, Corigliano (2018), nos señala que estos delitos implican la concreta puesta en peligro del bien jurídico, es decir, su afectación real y efectiva para que se configure el resultado típico. Por lo general, estas conductas son de carácter doloso, ya que implican el conocimiento y la voluntad del sujeto activo por violar la ley.

1.3.7.2. Los delitos de peligro abstracto

Sajami (2018), haciendo mención a Hurtado Pozo, señala que, a diferencia de los delitos de peligro concreto, en este tipo de delitos, no existe una alteración al mundo exterior diferente e independiente a la acción. Es decir, en este tipo de delitos, no se requiere la lesión al bien jurídico protegido, sino que bastan con la sola realización de comportamientos peligrosos tipificados como delitos, para que sea sancionado penalmente.

En este grupo podemos ubicar al tipo penal de conducción en estado de ebriedad, regulado en el artículo 274 del código penal, ya que este delito, no requiere la lesión efectiva al bien jurídico tutelado, sino que es suficiente con la conducta peligrosa y prohibida de manejar bajo los efectos del alcohol, debido a que se protege la vida y la integridad física de los peatones y demás personas que trafican a diario en las vías públicas.

Lo que importa, y la razón de sancionar estas conductas, es porque constituyen una perturbación social por la conducta peligrosa desplegada, ya que se representa como un riesgo latente para la comunidad tener que lidiar con personas que nos respetan las reglas mínimas de cuidado que exige todo comportamiento humano en una sociedad civilizada.

Esto no lleva a la conclusión que la teoría de los delitos de peligro abstracto sanciona las conductas sin la necesidad de afectar o poner en peligro un bien jurídico.

1.3.8. El principio de oportunidad

Dentro del proceso penal, el principio de oportunidad viene a ser un mecanismo alternativo de solución del conflicto penal, ya que permite al fiscal, como director de la investigación, aplicar este principio de archivar el caso cuando concurren los requisitos exigidos por la ley.

Del estudio de Roxin (2000) se tiene que el principio de oportunidad es clave para lograr la autorización de que él fiscal seleccione entre iniciar la investigación o archivarlo por falta de pruebas.

Entonces de ello, se tiene que a través de este principio el Fiscal debe poseer y contar con medios probatorios que determinen la presencia de la conducta ilícita y la posible responsabilidad de los intervinientes. Es decir, para la aplicación del principio de oportunidad, no basta con la sola aceptación del imputado para someterse a este, sino que además el fiscal debe contar con pruebas que acreditan mínimamente su responsabilidad penal, o en caso contrario el ministerio público, debe proceder a archivar la investigación, por insuficiencia probatoria.

Debe tomarse en cuenta que en palabras de Oré (2001), menciona lo siguiente en complementación a lo que refiere sobre el principio de oportunidad, señalando que este mecanismo procesal faculta al ministerio público a no iniciar

la actividad jurisdiccional penal, o en su caso pedir el sobreseimiento cuando se concurren con los requisitos legales. Con referencia a estas exigencias legales, las encontramos reguladas en el artículo 2 del Código Procesal Penal.

Sobre el principio de oportunidad y de acuerdo a palabras de Sánchez, (2004), resulta que, el carácter imperativo de la ley penal es la excepción, ya que faculta al Ministerio Público y al Juez Penal para excluir los procesos penales en los casos previstos por la ley procesal.

Este concepto nos afirma que el principio de oportunidad puede ser aplicado en sede fiscal y en sede judicial, cuando el representante del ministerio público haya formulado acusación contra el investigado.

En este sentido, el principio de oportunidad puede establecerse como un mecanismo procesal que faculta al fiscal a cargo de una causa penal para iniciar o sobreseer un proceso penal, cumpliendo con los requisitos establecidos por la ley.

Peña, y Frisancho (2014), nos informan del principio de oportunidad, es decir, en el sentido de constituir una institución, al permitir un acuerdo o compromiso entre las partes para evitar acciones no deseadas por parte del imputado, la víctima aceptará su caso en poco tiempo y recibirá su indemnización civil de la misma forma que se impidió el nuevo proceso.

1.3.9. Potestad sancionadora del Estado

La potestad sancionadora, es el poder que ostenta el Estado para garantizar el adecuado funcionamiento del aparato estatal, a través de las distintas ramas de poder que permiten identificar como punibles determinadas conductas y establecer la sanción correspondiente. (Villavicencio, 2008).

Por otro lado, Gonzales & Rodríguez (2017), nos señalan que la potestad sancionadora del Estado, se clasifica en un régimen de dualidad de sistemas,

por una parte, la vía judicial (penal), y, por otro lado, la vía administrativa sancionadora.

Podemos establecer, que la potestad sancionadora del estado es el poder que tiene para sancionar determinadas conductas que resultan contrarias al ordenamiento jurídico, y que estas se logran básicamente a través del derecho penal, y el derecho administrativo sancionador.

Alcocer (2016) dice, el poder de aprobación estatal es un principio que puede enumerarse en su forma, dando lugar al poder de corrección y al poder de la administración para sancionar. Primero, busca controlar a todas las personas mediante el castigo mientras viola las normas; La autoridad disciplinaria es el órgano que examina a un empleado o funcionario, reconoce su culpabilidad y lo sanciona por el incumplimiento de sus funciones.

Este autor, agrega la función que cumple el derecho penal y el derecho administrativo sancionador, señala que mientras el primero busca reprimir; el segundo pretende disciplinar a la población. Desde una perspectiva general se puede establecer este concepto, sin olvidar que el derecho penal cumple doble finalidad: preventiva y retributiva.

De otro lado Urbina (2006) indica que, el poder de sancionar recae en el gobierno que impone sanciones, restringe o revoca derechos o restringe los derechos humanos. Todo esto es para proteger los activos eficientes y los activos legales que están protegidos por las normas.

El poder sancionador del Estado se hace efectivo con la acción disciplinaria de los Tribunales de Justicia, la superior del gobierno lus Puniendi, que también es única, de tal manera que ciertas autoridades no son más que sus simples expresiones específicas. (Nieto, 2005).

Así, el poder de delegar al poder estatal puede verse como el poder de sancionar a los infractores, y esto se puede ver en la ley penal que sanciona los delitos y

los procedimientos disciplinarios que se les imponen o las violaciones de las normas se vuelven proactivas desde el punto de vista administrativo.

1.3.10. Derecho administrativo sancionador

Boyer (2019), señala que el derecho administrativo sancionador forma parte esencial de la actividad administrativa que ejerce el Estado para el cumplimiento de sus fines, en las constantes interrelaciones que mantiene con los ciudadanos. Dentro de estas relaciones existen conductas que pueden ser pasibles de sanción si ocurren en algún supuesto de infracción previamente establecido.

Asimismo, nos señala que el concepto de derecho administrativo sancionador es relativamente nuevo, ya que anteriormente se le solía llamar derecho de policía, sin embargo, hoy en día, tanto la doctrina como jurisprudencia han aceptado uniformemente el termino derecho administrativo sancionador.

El derecho administrativo sancionador, viene a ser la facultad que posee el estado para investigar y sancionar aquellas infracciones de carácter administrativo que cometen los administrados vulnerando las normas pre establecidas, y que deben ser de obligatorio cumplimiento para una adecuada interacción entre la sociedad y las instituciones públicas, y los fines que esta persigue: lograr el bien común.

1.3.11. En procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC)

El procedimiento administrativo sancionador para los casos de tránsito, son regulados por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual en su artículo 329 señala lo siguiente:

En el caso de investigación de infracciones mediante acciones de control, se inicia el proceso de aprobación del conductor del vehículo para presentar copia de la papeleta de la infracción.

De igual forma este procedimiento, cuando se trata de infracciones que han sido detectadas por medios electrónicos o computarizados, el procedimiento se inicia con la notificación de la papeleta y materia probatoria que verifique la comisión de la infracción.

Boyer (2019), nos dice que el administrado, una vez iniciado el procedimiento tiene la opción de reconocer voluntariamente la infracción; u oponerse y presentar sus descargos en el plazo de ley.

a) Reconocimiento voluntario de la infracción

Existe un incentivo al conductor infractor, en el sentido que este Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, le permite cancelar el 17% del importe previsto para la infracción cometida, siempre que lo cancele dentro de los 05 días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación.

Asimismo, Boyer (2019), nos precisa, que el conductor que reconoce la infracción, puede cancelar el 33% de la multa, si la efectúa dentro del periodo comprendido desde el sexto día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la resolución administrativa sancionada. (p. 33).

Es preciso anotar, que estos beneficios no son aplicables para las infracciones tipificados como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M27, M28, M29, M31, M32 y M42.

En este caso, con la cancelación correspondiente la autoridad competente, que puede ser la Municipalidad provincial o la SUTRAN, darán por terminado el procedimiento administrativo sancionador, sin perjuicio de que el infractor quede registrado en el registro nacional de sanciones.

b) Oposición a la infracción y descargos de conductor

La oposición a la infracción y el descargo del conductor tiene que ver con el derecho constitucional que tiene a la defensa y a un debido proceso, para poder defenderse de los cargos que se acusan. Esto se ha extendido al presente decreto supremo en materia del derecho administrativo sancionador.

De acuerdo al Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el infractor deberá presentar sus descargos ante la autoridad competente encargada de la fiscalización de tránsito (SUTRAN o la Municipalidad), dentro de los 05 días hábiles contados a partir de la fecha de la notificación de la presunta infracción.

Por lo general, la infracción cometida, suele ser notificada en el mismo acto de su comisión, a excepción de aquellas que son conocidas mediante medios tecnológico- audiovisuales.

Boyer (2018), nos dice que dentro de la autoridad competente expedirá la resolución correspondiente dentro de los 30 días hábiles posteriores a los 5 primeros días computados para los descargos. Además, señala que esta resolución debe contener las disposiciones necesarias para que se haga efectiva su ejecución.

Al final del proceso administrativo o al final del mismo, se ejecuta la decisión sobre sanción material y / o moral. Si el Concejo Municipal o Sutran no tiene poder ejecutivo, se pueden tomar medidas preventivas para asegurar su eficiencia.

Por otro lado, los días hábiles se computarán dentro de los cinco (5) días si no se cancela la multa por el delito cometido por el imputado o no se libera la unidad orgánica o depende de las autoridades competentes. La propuesta para iniciar el proceso de notificación o aprobación de la papeleta dañada, el Concejo Municipal Provincial o Sutran deberá presentar una solicitud para la provisión de recursos administrativos legales de acuerdo con el procedimiento establecido en el párrafo anterior.

1.3.12. Sanciones administrativas aplicables a los conductores

Las sanciones administrativas que establece el TUO del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, dispone en su artículo 309 que las sanciones aplicables al procedimiento sancionador son:

- a) La multa
- b) La suspensión de la licencia de conducir
- c) La cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

1.3.13. Medidas preventivas en las sanciones administrativas

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece en su artículo 299 las clases de medidas preventivas:

a) Retención de la licencia de conducir

A través de esta medida preventiva, se busca la incautación del documento que habilita la conducción del vehículo.

Asimismo, del texto se desprende que esta medida procederá en aquellos casos en que se aplique la suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación del titular de la licencia de conducir (Boyer, 2019).

Otros casos de ejecución de estas medidas para el mantenimiento de la licencia de conducir, en los casos en que el conductor haya alcanzado un máximo de 100 o más puntos fijos incorporados al Registro Nacional de Sanciones; cuando esté involucrado en un accidente automovilístico debido a un accidente personal causado por un tercero; y un conductor de automóvil particular o un conductor que brinde servicios de transporte público al público a nivel provincial, con dos o más infracciones, cuando la clasificación sea muy severa, cuando se agregue a la papeleta final; cinco o más delitos graves clasificados; o se evalúan un delito grave y tres o más delitos graves.

b) Retención del vehículo

Esta medida preventiva, consiste en el acto de inmovilización del vehículo en la comisaria del sector donde ocurrió el siniestro o la infracción por un plazo máximo de 24 horas, y es ejecutada por la Policía Nacional del Perú, quienes son los responsables del vehículo mientras este permanezca en las instalaciones de la comisaria. (Boyer, 2019).

Asimismo, según el TUO del D.S. N° 016-2009-MTC, si el conductor no elimina los defectos que hicieron que el vehículo se mantuviera dentro del tiempo especificado, el vehículo debe mantenerse en el almacén correspondiente. En caso contrario, se puede recuperar antes de enviarlo al Consejo Provincial o al Sutran.

c) Remoción del vehículo

Este es el proceso de retirar el vehículo de la escena si existe una amenaza u obstrucción para el movimiento de los vehículos y la seguridad pública. Esta acción se realiza mediante la comisión de un delito bajo el Cronograma de Clasificación de Sanciones y Medidas de Prevención aplicable a las infracciones de tránsito terrestre.

Es facultad del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, retirar el vehículo por razones de seguridad, solo en casos urgentes de su idoneidad. Si el conductor se niega o no está presente en el momento de la intervención, el vehículo se colocará en el depósito de vehículos correspondiente. El traslado del vehículo lo realiza el conductor o, si éste se niega, la Policía Nacional del Perú ordena el traslado del vehículo a cargo del dueño del efectivo.

d) Internamiento del vehículo

Esta medida preventiva consiste en ingresar el vehículo al depósito vehicular, en aquellos que se encuentran expresamente regulados en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, sobre el cuadro de tipificación, sanciones y medidas

preventivas; asimismo, cuando se haya procedido a la retención de la licencia de conducir; cuando el conductor se haya fugado dejando abandonado el vehículo; cuando dentro de las 24 horas el conductor no haya superado las faltas que motivaron la retención del vehículo, y finalmente cuando el conductor se niegue a ejecutar la medida preventiva de remoción del vehículo o no se encuentre presente al momento de la intervención.

1.3.14. Derecho Penal vs Derecho Administrativo sancionador

Actualmente se habla sobre la expansión del derecho penal hacia el derecho administrativo, cuando se sanciona conducta constitutiva hace algunos años, o en otras legislaciones, como infracciones administrativas. Esto ha llevado a muchos estudiosos de la materia y doctrinarios a realizar diversas críticas a favor y en contra de la expansión del derecho penal en el ámbito administrativo.

Al respecto Escuchuri (2011), señala que estas críticas recaen sobre el delito de conducción con una elevada tasa de alcohol en la sangre, o en el caso español, conducir sin permiso. Argumenta esta autora, que estamos ante meros delitos formales o de desobediencia, en el que se prescinde de la peligrosidad real para el bien jurídico protegido, y se sancionan comportamientos caracterizados por estándares de riesgo que tienen como fin proteger el orden administrativo.

De acuerdo a este razonamiento, la administrativización penal, responde a una patología del derecho penal que se adentra a los fines propios del derecho administrativo, ya que cada rama de esta ciencia jurídica responde a un fin propio y diferenciado.

Para Silva (2001) indica que, la diferencia entre el derecho penal y el derecho administrativo sancionador, radica en que al primero le importa la lesividad del comportamiento individual del sujeto, mientras que para el segundo lo importante es la lesividad global de una conducta acumulativa y repetitiva. Por su parte, esta autora considera que la expansión del derecho penal, se ha convertido en un fenómeno negativo, pues asume la forma de pensar y proceder del derecho administrativo.

Por otro lado, Gómez (2008), considera que la finalidad del derecho penal y derecho administrativo sancionador en efecto es la misma: proteger bienes jurídicos relacionados a la seguridad vial, y con ellos la vida e integridad física de los conductores y peatones.

Un poco más extensiva es la explicación que nos brinda Escuchuri (2011), quien citando a J. Mir, señala que no es verdad que las infracciones administrativas solo contengan un carácter formal, o de desobediencia, ya que siempre ha existido entre el derecho penal y derecho administrativo una delgada línea que los separa y los une a la vez, ya que es indispensable que aquellas conductas que resultan innecesaria sancionar a través del derecho penal, pasen a convertirse en ilícitos administrativos, y a la inversa, deben trasladar al derecho penal aquellas conductas administrativas, que por su gravedad requieran ser sancionadas penalmente.

En efecto, resulta muy importante establecer la relación entre ambas ramas del derecho, pero siempre respetando los principios de ultima ratio y subsidiariedad del derecho penal para no violentar estos principios e inmiscuirse innecesariamente en el ámbito administrativo.

Finalmente es preciso señalar que la seguridad vial, debe ser objeto de protección por parte del derecho penal y derecho administrativo sancionador, ya que ambos intervienen en la protección de este bien jurídico, y no existe teoría alguna que abrogue a un determinado sector el conocimiento exclusivo y absoluto, ni tampoco el uso de uno de ellos resulta pernicioso para el otro ámbito del derecho.

1.3.15. Análisis del marco legal

El Artículo 274° del Código Penal Peruano prescribe, “Quien se encuentre en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en sangre superior a 0,5 g/l, o bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos o sustancias sintéticas y conduzca un vehículo será castigado con una pena privativa de la libertad por no menor de seis meses o más de dos años o con prestación de

servicios públicos de cincuenta y dos a ciento cuatro días e inhabilitación en virtud del artículo 36, párrafo 7”.

Delfino (2008) El alcohol etílico, un componente de todas las bebidas alcohólicas, es legal, y el mayor problema aquí es que es una droga autorizada que se consume y distribuye libre y públicamente bajo poderosos incentivos sociales y públicos. Así, el alcohol es un antiséptico importante en el sistema nervioso central (SNC) y en la intoxicación alcohólica grave hay 4 ciclos según el nivel de consumo (inestabilidad emocional, confusión, delirio y coma).

En efecto, el consumo de alcohol resulta nocivo para nuestra salud el consumo excesivo, pero este no se encuentra prohibido por la ley. Sin embargo, cuando se trata de maniobrar objetos que pueden ser peligrosos para la sociedad, y más aún bajo los efectos del alcohol, hacen necesaria la intervención del derecho para regular esta conducta tal como las conocemos hoy en día. En el caso del derecho penal, encontramos el delito de conducción en estado de ebriedad, y en la vía administrativa la sanción correspondiente por conducir bajo los efectos del alcohol.

Peña (2014) afirma que para la configuración de este tipo penal se requiere que el sujeto activo realice una actividad consistente en el desplazamiento como conductor del vehículo, y bajo los efectos del alcohol encima de los 0.50 g/l de sangre tratándose de vehículos particulares y 0.25 g/l de sangre tratándose de vehículos que brindan el servicio de transporte público.

Por otro lado, Castillo (2010), agrega que el desplazamiento importa el movimiento del sujeto activo como conductor del vehículo, sin importar la distancia, ya que esta puede ser de un metro o un kilómetro, el tipo penal no hace diferenciación alguna.

Cabe mencionar a Contreras (2017), quien señala que conducir en estado de ebriedad es un delito de peligro abstracto, lo cual quiere decir, que basta con la presunción de lesión al bien jurídico protegido para sancionar esta conducta. No

requiere, por lo tanto, que se lesione de manera real o efectiva a la sociedad como sujetos pasivos de esta acción.

Es importante señalar que mientras más alcohol consumió el denunciado, mayor es el monto de reparación civil que puede solicitar el Ministerio Público como reparación civil.

Actualmente, quien representa al Estado como agraviado en el delito de conducción en estado de ebriedad es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de sus procuradurías. Es por ello que líneas arriba se señala que el sujeto pasivo directo puede ser la persona contra quien recae el acto ilícito, en este caso la sociedad, y, por otro lado, el sujeto pasivo indirecto, que viene a ser el titular del bien jurídico tutelado. Es así que el Estado se ha constituido como parte agraviada en este delito.

Por otro lado, para complementar el estudio del delito conducción en estado de ebriedad, es preciso mencionar lo señalado en el Anexo I, Cuadro de multas y sanciones, del D.S. N° 016-2009-MTC, en las infracciones codificadas con M-1 y M-2, se califican como infracciones muy graves, donde las sanciones son pecuniarias y administrativas, donde las primeras son el pago de 100% y 50% de la UIT respectivamente, y las segundas es la cancelación de la licencia de conducir y la inhabilitación definitiva para obtener una licencia de conducir para la M-1 y suspensión de la licencia de conducir por tres años para la infracción de M-2.

Es el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, recaído en el D.S. N° 016-2009-MTC, donde tenemos como ente rector al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y entes operadores tenemos a las Municipalidades Provinciales y Distritales, Policía Nacional del Perú y SUTRAN, conforme a las facultades que el Estado otorga.

Ambas instituciones legales del derecho penal y derecho administrativo sancionador conforme hemos visto en el presente apartado, se dedican a

sancionar cada una dentro de sus competencias, a quienes infringen la ley penal y administrativa, al conducir vehículos automotores bajo los efectos del alcohol.

1.4. Formulación del problema

¿En qué medida la aplicación de sanciones administrativas permite reducir la conducción en estado de ebriedad en la Provincia de San Pablo - Cajamarca?

1.5. Justificación e importancia del estudio

La aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en estado de ebriedad en la Provincia de San Pablo – Cajamarca – 2019, es un tema que resulta relevante y de gran importancia para la sociedad pues entre sus fines esta encontrar una respuesta rápida ante sus problemáticas en instancias judiciales, la misma que se jacta de tener sobrecarga procesal para la demora, pues los casos de bagatela aunque medie la figura de flagrancia delictiva se haya integrado en el Nuevo Código Procesal para incoación del proceso inmediato.

En ese orden de ideas queda precisado que los principales en beneficiarse con él son quienes se vean involucrados en procesos judiciales, y principalmente el Poder Judicial por cuanto se pretenden lograr la disminución de carga procesal. Entre tanto se tiene que el principal aporte en esta investigación está en determinar soluciones, siempre respetando el interés social para lo cual debemos recurrir a la legislación comparada o aportes de doctrinarios; en ese sentido se busca terminar con recomendaciones importantes ante estos delitos dentro de lineamientos jurídicos.

Y bien, de tal manera al fijarme claramente la finalidad de la investigación y lograda esta, queda preciso que abrirá soluciones a otras más problemáticas que se encuentran de alguna manera inmersas dentro de la que actualmente se viene estudiando.

Asimismo, la relevancia social de la presente investigación, incide dentro del interés de los miembros de la sociedad, por mantener una sociedad segura, en

las cuales se tome conciencia del peligro que puede suponer para la vida, salud e integridad física de los peatones, y del mismo conductor que maneja bajo los efectos del alcohol.

Finalmente, agregar que el desarrollo teórico, práctico y metodológico permitirá llenar vacíos de conocimiento que puedan existir de parte de los responsables y comunidad jurídica frente a esta temática de estudio.

1.6. Hipótesis

Las sanciones administrativas dispuestas en el D.S. N° 016-2009-MTC, si son aplicadas correctamente y en los plazos pertinentes, permitirán reducir el alto índice de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar de qué manera las sanciones administrativas permiten disminuir los casos de conducción de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca.

1.7.2. Objetivos específicos

- a)** Identificar las sanciones administrativas y su aplicación contra la infracción de conducción en estado de ebriedad.
- b)** Identificar los factores que influyen en su aplicación contra la conducción en estado de ebriedad.
- c)** Identificar los resultados que tienen la aplicación de las sanciones administrativas en la conducta de los infractores.

II. MATERIAL Y METODOS

2.1. Tipo y diseño de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo no experimental, ya que no se pretende modificar o cambiar la realidad, sino de manera empírica y sistemática, observamos un fenómeno tal cual es, y como se da en su contexto natural para después analizarlo, eso se buscó aplicar en la investigación (Fernández, 2011). En este tipo de investigación no experimental se hacen inferencias sobre las relaciones entre las variables, sin la intervención directa sobre la variación directa simultanea independiente y dependiente.

Se detalla el diseño de la investigación es descriptivo propositivo: “La investigación detallada busca identificar individuos, grupos, comunidades, procesos, objetos o rasgos, características y aspectos de cualquier fenómeno bajo análisis. Sobre los conceptos o variables que mencionan, para medirlos o agregarles, es decir, su propósito no es mostrar su relación. Hernández (2014) sugiere el siguiente modelo de investigación.

M-----X-----P

M = MUESTRA.

O = OBSERVACIÓN.

P = PROPUESTA.

2.1.2. Diseño de la investigación

Se utilizó el diseño causal – explicativo que relación: M X Y- donde:

M= es la muestra

X= es la observación a la variable independiente

P= es la observación a la variable dependiente.

Por tanto, el enfoque de la presente investigación es de naturaleza cuantitativa, ya que buscamos calcular los efectos del fenómeno que pretendemos explicar, aplicando instrumentos de recolección de datos que nos proporcionan información medible.

2.2. Población y muestra

2.2.1. Población

La población es el conjunto de personas o cosas que abarcan un determinado territorio, espacio o lugar que se pretende estudiar. Así tenemos que, en la presente investigación, la población de estudio está constituida por la totalidad de los operadores jurídicos de esta localidad, entre jueces y fiscales penales, abogados penalistas, asistentes en función fiscal y secretarios judiciales, así como también por funcionarios del área de tránsito de la Municipalidad provincial de San Pablo, y efectivos de la Policía Nacional de Tránsito de esta localidad.

2.2.2. Muestra

La muestra lo constituye un número determinado y reducido de la población que servirán para aplicar las técnicas de recolección de datos, como el cuestionario y entrevistas. Se aplican muestras en aquellas investigaciones en las cuales la población es demasiado extensa. Para efectos de la presente investigación, he utilizado una muestra convencional de 50 personas, debido a la coyuntura actual que estamos viviendo por la pandemia del COVID-19, y el aislamiento social obligatorio, lo cual me permite solo contar con este número reducido de informantes. En ese sentido mi muestra está distribuida de la siguiente manera:

Tabla 1

Total encuestados

Jueces penales	Fiscales penales	Asistentes fiscales	Secretarios judiciales	Abogados	Policías de tránsito	Funcionarios de la Municipalidad
1	1	4	3	26	9	6
TOTAL= 50 personas						

Fuente: población de la provincia de San Pablo- Cajamarca.

2.3. Variables y operacionalización

2.3.1. Variable independiente

Sanciones administrativas

2.3.2. Variable dependiente

Conducción en estado de ebriedad

2.3.3. Operacionalización de variables

Tabla 2

Operacionalización de variables

Operacionalización de variables				
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM/ INSTRUMENTO
Variable independiente: Sanciones administrativas	Son actos administrativos que son aprobados por un administrador por conducta ilícita.	- Legal - Tipicidad - Competencia	- D.S. N° 016-2009-MTC - Multa - Cancelación de licencia - Inhabilitación - Suspensión temporal y definitiva - Municipalidad, área de tránsito - PNP - Transportes	- Encuesta - Análisis documental
Variable dependiente: Conducción en estado de ebriedad	Conducir en estado de ebriedad es considerado un delito muy grave por el RNT. La situación se complica si el conductor se ve involucrado en un accidente automovilístico. Así, en primera instancia, el	- Delito - Delito - Accidentes de tránsito	- Delito artículo 274 del CP - Homicidios - Lesiones graves y leves - Faltas.	- Encuesta - Análisis documental

conductor puede ser multado con S / 2,200 (50% UIT) o S / 4,400. También es posible que le revoquen su licencia de conducir. También es un delito en virtud del artículo 274 del Código Penal.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

2.4. Técnica e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

2.4.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Son medios utilizados que sirven dentro de la investigación para recopilar la información necesaria de la población y muestra, y hacer el procesamiento de información correspondiente.

En este informe de investigación, he utilizado como técnica de recolección de datos:

- a) La técnica del análisis documental. - A través de esta técnica he podido recopilar información relevante obtenida de libros, tesis, revistas y artículos relacionados a la investigación, utilizando las normas APA en las citas textuales y parafraseo.
- b) Técnica del Fichaje: Sirvió para recolectar datos que sean de importancia para la investigación.
- c) Observación: Se utilizó para describir con precisión los contenidos jurídicos y sociales que emanen de la realidad por investigar.

2.4.2. Instrumentos

- a) Cuestionario. - Se utilizó un cuestionario de 12 preguntas, con alternativas de respuestas, fue aplicado a mi muestra de 50 informantes seleccionados en este informe, para luego contrastar con la realidad y hacer el análisis correspondiente con otras investigaciones.

b) Fichas bibliográficas y textuales: Se utilizaron para plasmar la información extraída de textos relacionados al tema.

2.4.3. Validez y confiabilidad

Se hace hincapié en la interpretación precisa de los resultados y se convierte en un soporte principal para la investigación cualitativa. Hernández (P. 2003, p. 242) La validez es el grado en que un instrumento mide la variabilidad y puede dividirse en validez de contenido, validez estructural y validez de criterio.

Por lo tanto, la investigación, cumple con las exigencias de validez y confiabilidad debido a que se usó instrumentos de carácter científico aplicados a las ciencias jurídicas, con la participación de una muestra altamente calificada y con experiencia sobre el tema investigado, por encontrarse directa o indirectamente relacionados en la materia de estudio.

2.5. Procedimiento y análisis de datos

En la presente investigación he utilizado el programa de Microsoft Excel 2016, para la elaboración de las tablas y figuras, y hacer las tabulaciones sobre los resultados obtenidos en las encuestas que han sido aplicadas de manera virtual a la población de informantes.

Asimismo, el análisis de procesamiento de datos, han sido obtenidos a través de las respuestas dadas por los informantes al cuestionario elaborado, el mismo que ha sido contrastado con otras investigaciones relacionadas al tema, y que me han permitido obtener las conclusiones y recomendaciones en el presente informe.

2.6. Criterios éticos

Los criterios éticos son aquellos que nos permiten desarrollar una investigación teniendo en cuenta los valores axiológicos de la sociedad y sobre todo de las personas que participan en el problema investigado.

Es por ello, que, en la presente investigación, he utilizado los criterios éticos de consentimiento informado y confidencialidad:

a) Consentimiento informado. - ya que, para la aplicación de las encuestas efectuadas a mi grupo de informantes, previamente he puesto a conocimiento de cada uno de ellos sobre el objetivo de la presente investigación, y los alcances que pretendo lograr, y en merito a que la realizo.

b) Confidencialidad. - ya que el cuestionario desarrollado por cada uno de los encuestados, tiene el carácter de anónimo por lo que los datos allí consignados no serán divulgados por ningún motivo.

c) En consecuencia, a través de estos criterios lo que se buscó es garantizar que todos los informantes que participaron de la aplicación de la encuesta lo hagan a través de su propia voluntad con el conocimiento de sus derechos y deberes dentro de la investigación, es decir, facilitándoles de confidencialidad.

2.7. Criterios de rigor científico

En el presente informe de investigación ha sido realizado teniendo en cuenta las exigencias para las investigaciones cuantitativas - no experimentales, utilizando instrumentos de carácter técnico como las normas APA, con estricto respeto de los derechos de autor, sobre las citas mencionadas en la presente investigación. Asimismo, esta investigación cuenta con criterio de rigor científico como:

a) Aplicabilidad. - la investigación busca que sea de aplicación a corto, mediano o largo plazo en el contexto investigado.

b) Consistencia. - Repetición de los resultados cuando se realizan investigaciones con los mismos sujetos e igual contexto.

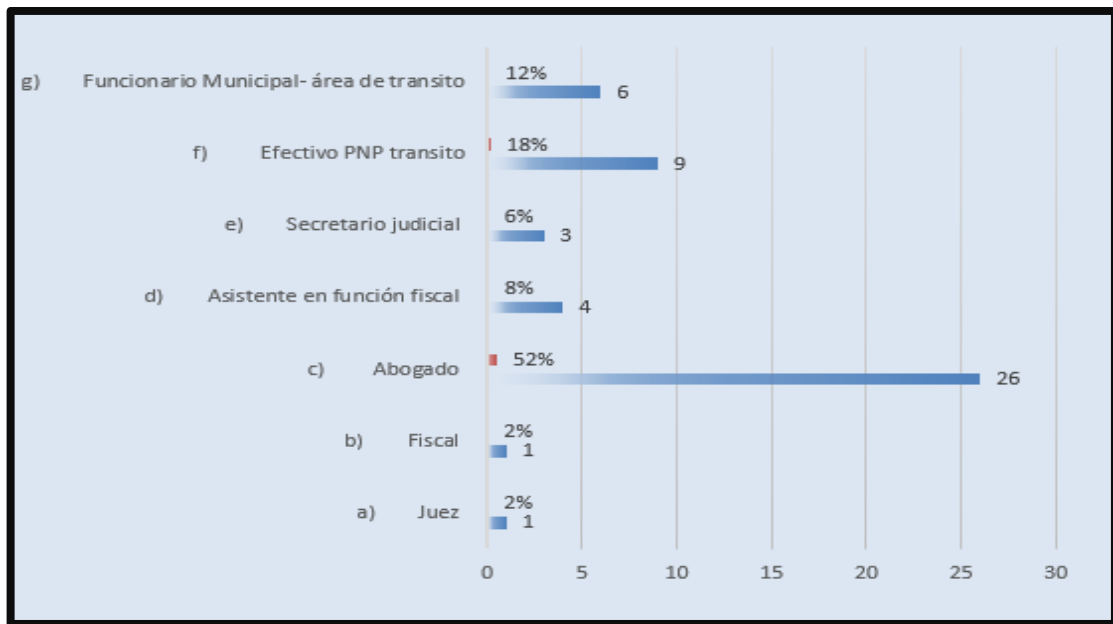
- c) Objetividad. - Grado en que la investigación está exenta de la influencia de la perspectiva del investigador
- d) Transferibilidad. - Se busca proporcionar el conocimiento sobre el contexto que permitirán transferir las conclusiones a contextos similares.
- e) Comprobación. - este principio supone, que toda investigación puede ser corroborada por otra que se realice bajo el mismo contexto.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados de la encuesta aplicada a los informantes sobre el análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en Estado de ebriedad en la provincia de San Pablo- Cajamarca- 2019.

Figura 1

Ocupación de los encuestados

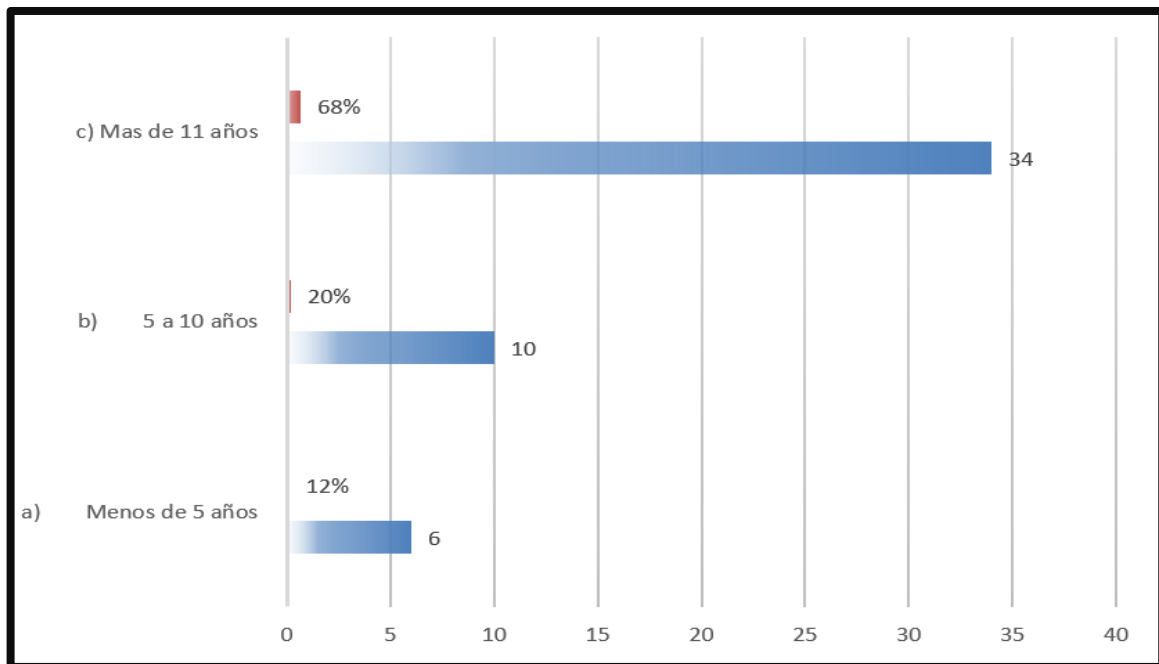


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo a la figura consultada N° 1 encontramos, que el 52% de la población encuestada se desempeñan como abogados, siendo por lo tanto el mayor número de encuestados. Por otro lado, tenemos un 4% de la población que ha señalado desempeñarse como Magistrados (Jueces y fiscales) en la Corte Superior de Justicia de Cajamarca, específicamente en la provincia de San Pablo.

Figura 2

Experiencia Laboral

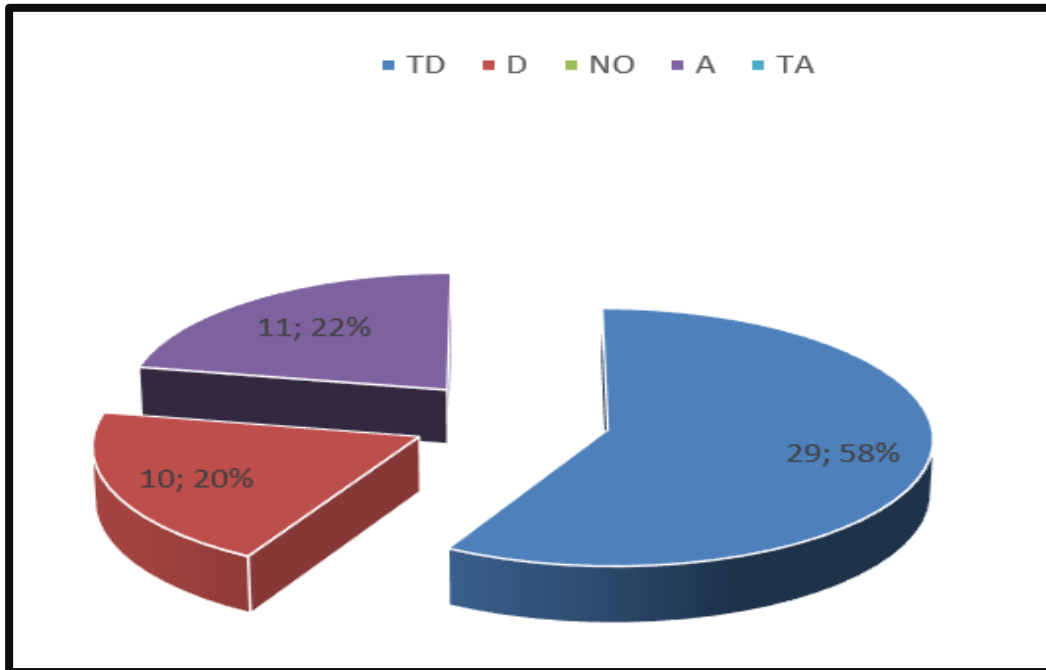


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo a los datos consultados en la presente figura – Figura 2 -, apreciamos que el 68% de la población encuestada ha señalado tener más de 11 años de experiencia laboral y, por otro lado, contamos con el 12% de la población quienes afirmaron tener menos de 5 años de experiencia.

Figura 3

El cumplimiento de las sanciones administrativas impuestas por conducción en Estado de ebriedad, conforme al D.S. 016- 2009- MTC

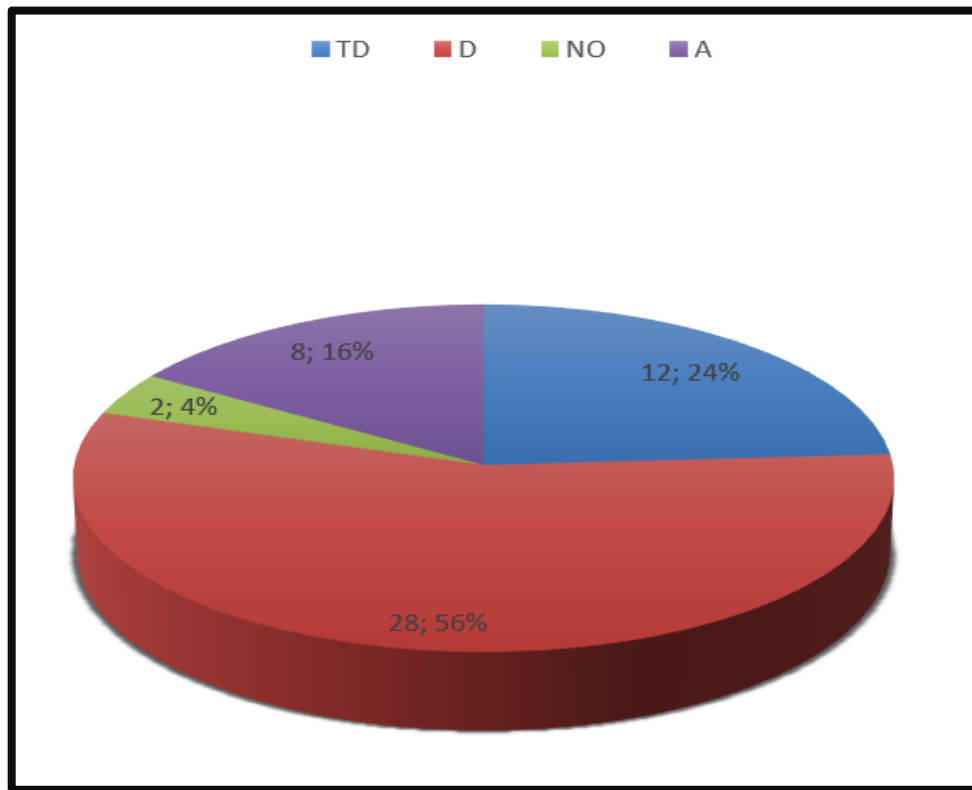


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al primer ítem consultado y en resumen como se expresa en la Figura 3, el 58% de los informantes señalaron que se encuentra Totalmente en Desacuerdo (TD) sobre el cumplimiento de las sanciones administrativas que son impuestas a los conductores por la infracción de conducir en estado de ebriedad, dispuestos al amparo del TUO del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC; lo cual discrepa con el 11% de los informantes quienes han señalado estar de Acuerdo (A), con el cumplimiento de estas sanciones administrativas.

Figura 4

La coordinación de las autoridades encargadas de fiscalizar el cumplimiento de las infracciones

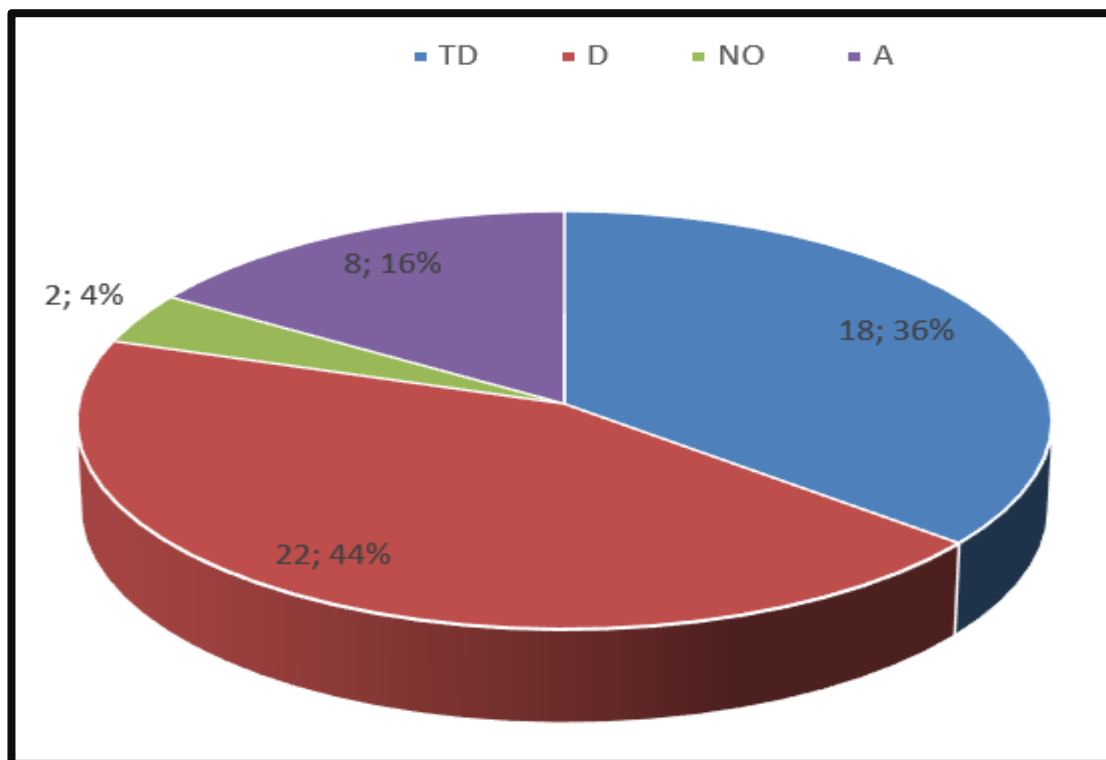


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al segundo ítem consultado del cuestionario y que resumen la síntesis estadística se evidencia en la Figura 4, tenemos que el 56% de la población informante se mostró en Desacuerdo (D) que no existe una coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar (SUTRAN y Municipalidad provincial - MTC) el cumplimiento de las infracciones por conducción en estado de ebriedad; lo cual discrepa del 16% de los informantes, quienes están de Acuerdo (A) con que si existe una coordinación entre estas autoridades dirigidas a fiscalizar las jurisdicción en base al transporte.

Figura 5

Las sanciones administrativas impuestas contribuyen a reducir las infracciones por conducción en estado de ebriedad.

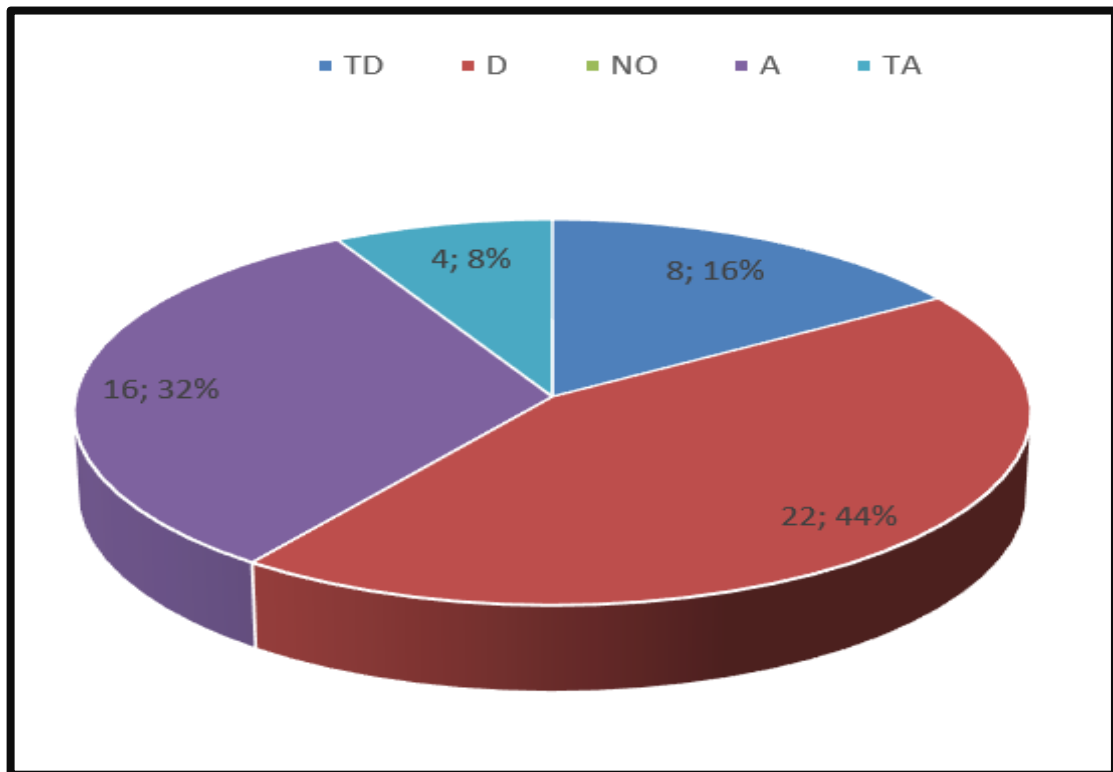


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al tercer ítem consultado resumido en la Figura 5, encontramos que el 44% de la población encuestada ha señalado estar en Desacuerdo (D) con que las sanciones administrativas impuestas contribuyan a reducir el índice de las infracciones por conducción en estado de ebriedad; lo cual discrepa del 16% de los encuestados, quienes señalaron estar de Acuerdo (A), en que estas sanciones administrativas si contribuyen a reducir este tipo de infracciones.

Figura 6

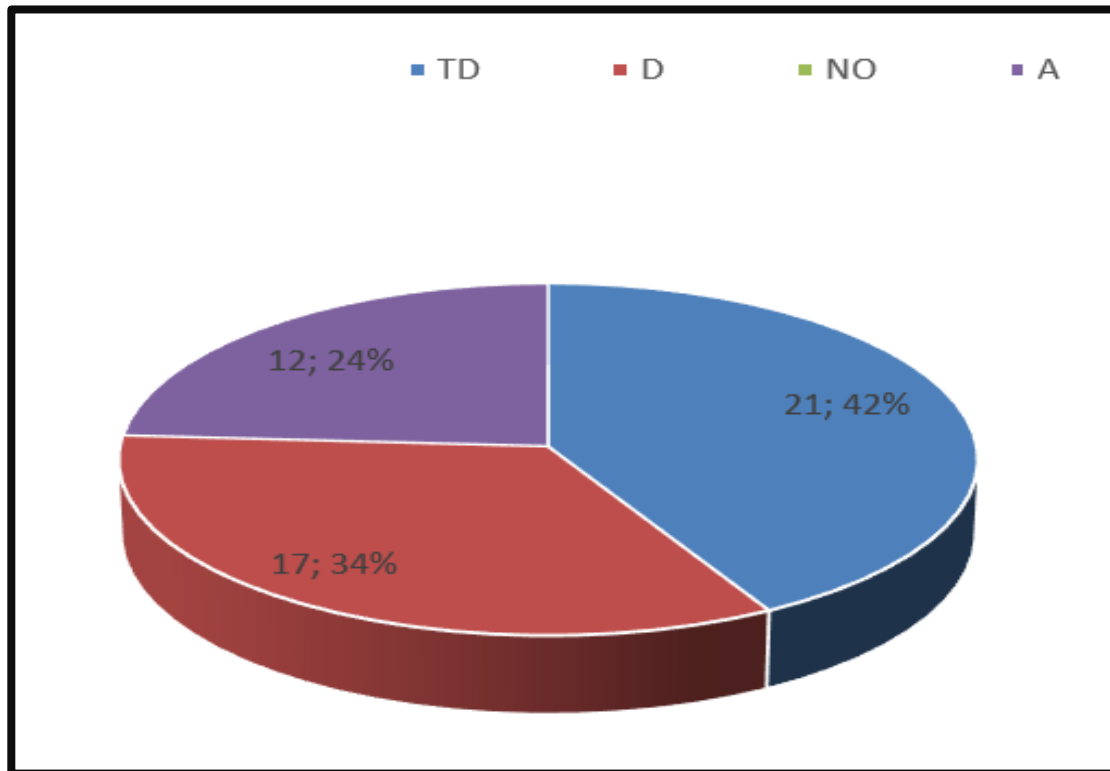
Sobre el cumplimiento de las sanciones impuestas por parte de los infractores



De acuerdo al cuarto ítem consultado que se evidencia en la Figura 6, podemos apreciar que el 44% del total de los informantes ha señalado que está en Desacuerdo (D) en relación a que los infractores sancionados, cumplan con las sanciones dispuestas por la autoridad administrativa competente; por otro lado, existe un grupo que discrepa y representa el 8% de los encuestados quienes se mostraron en un nivel superior al optar por estas Totalmente de Acuerdo (TA), sobre el cumplimiento de las sanciones administrativas sobre conducción en estado de ebriedad.

Figura 7

Las sanciones que contempla el TUO del D.S. 016- 2009- MTC, persuaden al infractor para que no vuelva a cometer la infracción de conducir en estado de ebriedad

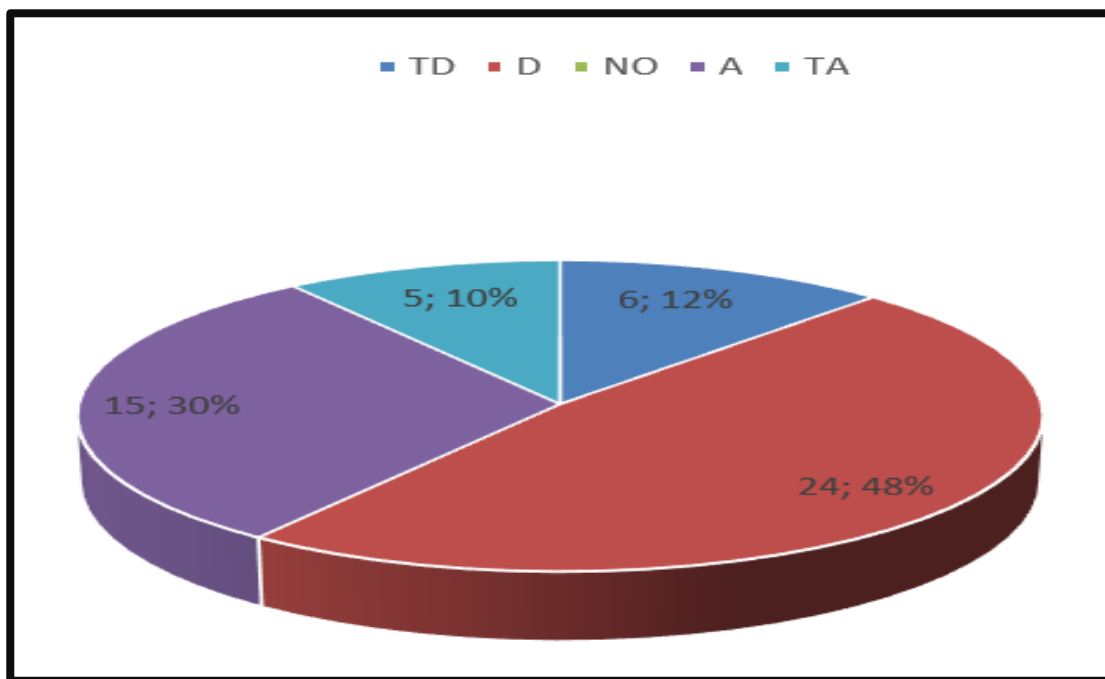


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al quinto ítem consultado del cuestionario expresado en la Figura 7, tenemos que el 42% de la población informante ha señalado estar Totalmente en Desacuerdo (TD) en que las sanciones contempladas en el TUO del D.S. N° 016-2009-MTC, tengan la capacidad de persuadir al infractor para que no vuelva a cometer la infracción de conducir en estado de ebriedad; lo cual discrepa del 24% de los encuestados, quienes señalaron estar de Acuerdo (A), con que el TUO del D.S. N° 016- 2009 MTC si cumple la función de persuadir a los conductores infractores.

Figura 8

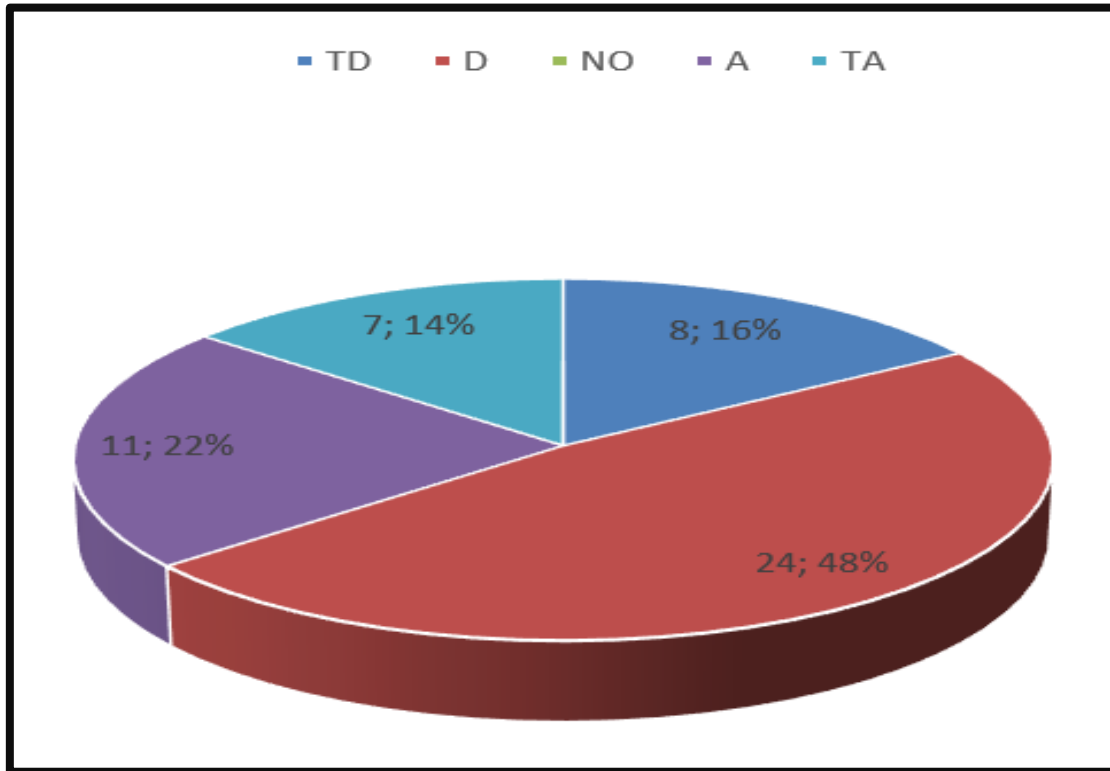
El cumplimiento de los plazos establecidos en el D.S. N° 016-2009-MTC por parte de los funcionarios.



De acuerdo al sexto ítem consultado en materia de sanciones que contempla el TUO del D.S. N° 016-2009-MTC en su persuasión a no reincidir en una infracción, según se ha mostrado en la Figura 8, tenemos que el 48% de la población encuestada ha señalado estar en Desacuerdo (D), con el cumplimiento de los plazos establecidos para el procedimiento administrativo según el D.S. N° 016-2009-MTC, por parte de los funcionarios a cargo de fiscalizar el cumplimiento de las sanciones impuestas; lo cual discrepan representando el 10% de los encuestados quienes afirmaron estar Totalmente de Acuerdo (TA), con el cumplimiento de los plazos que establece esta norma por parte de los funcionarios responsables.

Figura 9

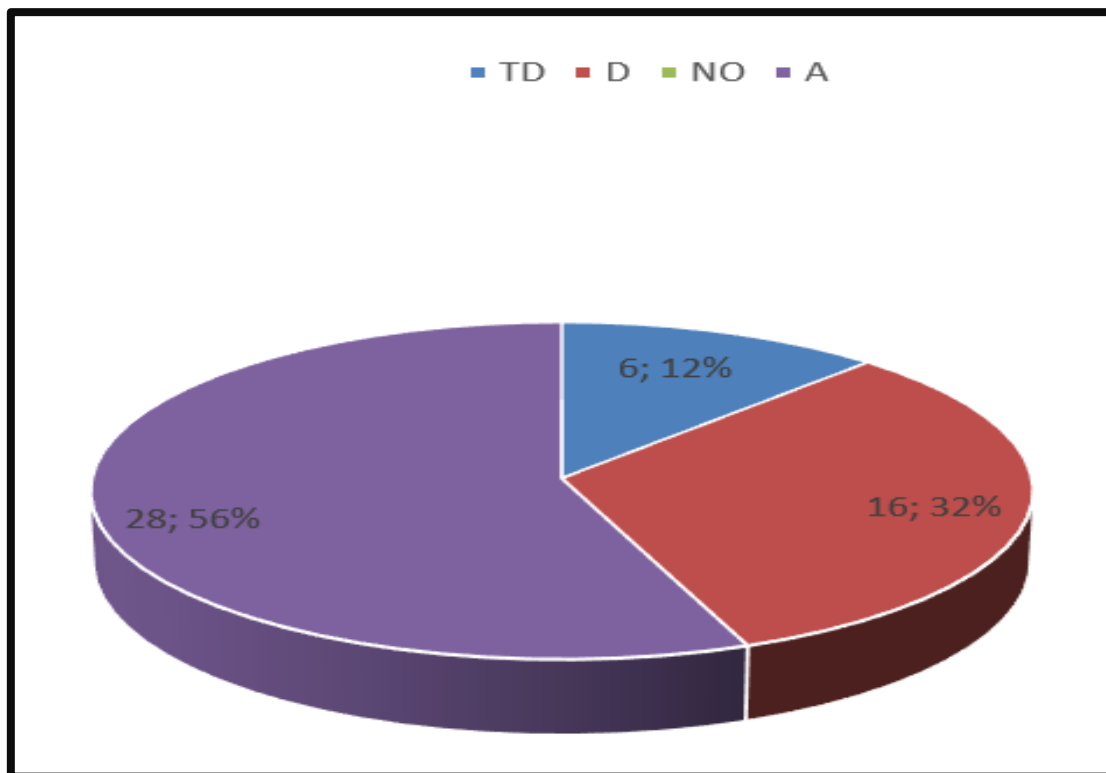
Sobre la capacitación de los funcionarios



De acuerdo al ítem siete del cuestionario referido sobre la “capacitación a los funcionarios” evidenciado los datos estadísticos en la Figura 9 de la investigación, podemos apreciar que el 48% del total de la población encuestada se precisa que señalaron estar en Desacuerdo (D) en relación a que los funcionarios a cargo del procedimiento administrativo sancionador a conductores en situación de infractores, no son capacitados en la materia que permita su eficacia; lo cual discrepo del 14% de los encuestados quienes se mostraron Totalmente de Acuerdo (TA), señalando que si reciben una capacitación adecuada para hacer frente a este tipo de situaciones

Figura 10

Sobre el índice de infracción de conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad

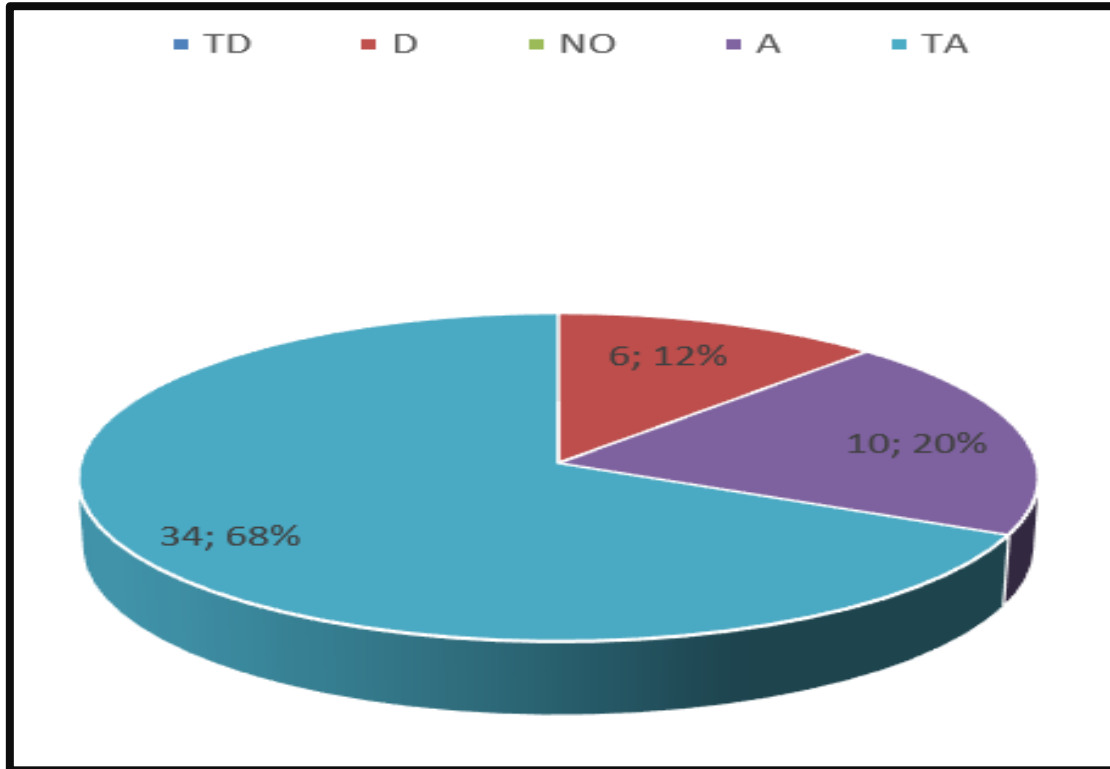


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al ítem ocho centrado en el índice de infracciones durante la conducción en estado de ebriedad, según la Figura 10, tenemos que el 56% de la población encuestada, ha señalado que está de Acuerdo (A) sobre el alto índice de infracciones sobre conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad siendo el porcentaje mayor basado en el ítem ocho; lo cual discrepa de la opinión del 12% de los informantes, quienes señalan que están en Total Desacuerdo (TD), sobre la existencia de un alto índice de casos de conducción en estado de ebriedad.

Figura 11

El principio de oportunidad como mecanismo benigno que contribuye a la comisión del delito de Conducción en estado de ebriedad.

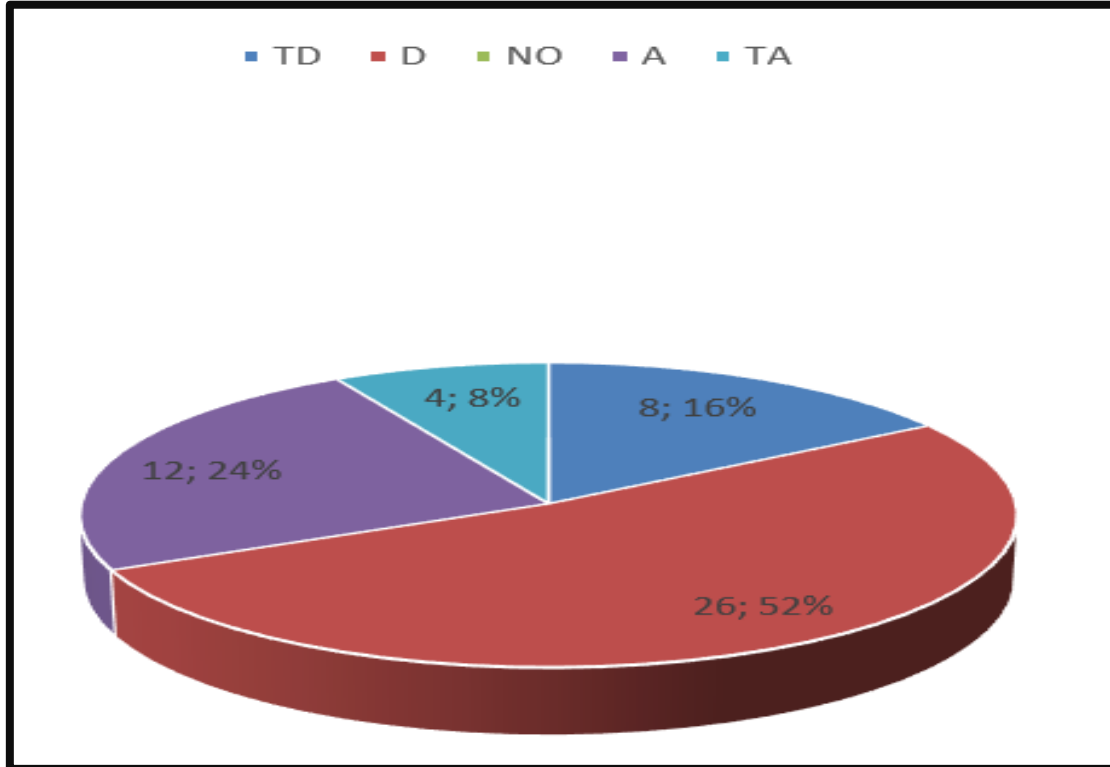


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al ítem 9 basado en el principio de oportunidad como un mecanismo benigno encaminado a contribuir a la comisión del delito cuando se está en condición de ebriedad, lo mencionado se resume en la Figura 11, podemos apreciar que del 68% de la población encuestada está Totalmente de Acuerdo (TA), en que el principio de oportunidad es un mecanismo benigno que contribuye a que no se reduzca el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad; en contraste a ello hay un grupo que discrepa siendo el 12% de la población encuestada, que refirieron estar en Desacuerdo (D), con que este principio, contribuya a la omisión de este delito.

Figura 12

La sanción penal del delito de conducción en estado de ebriedad artículo 274 del CP contribuye a reducir su comisión delictiva

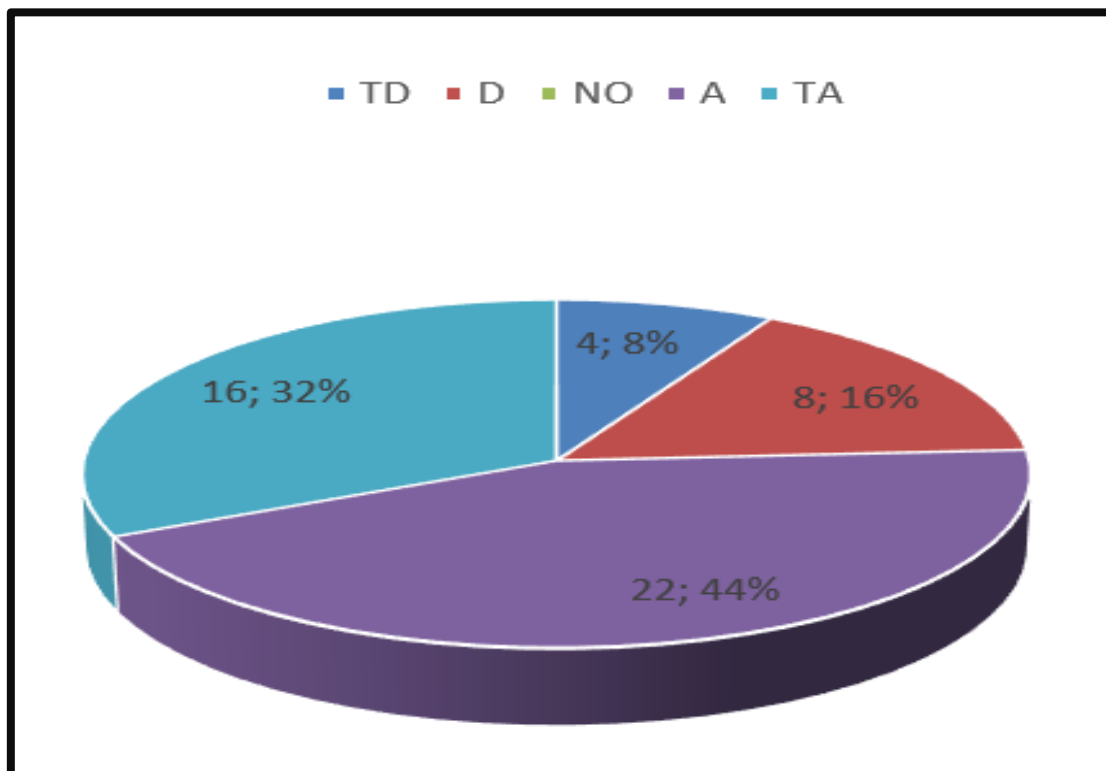


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al ítem 10 en el que se sintetiza en la Figura 12, se ha obtenido que el 52% de la población encuestada está en Desacuerdo (D), en que la sanción penal que establece el artículo 274 del código penal por el delito de conducción en estado de ebriedad, tienda o tenga el principio de contribuir en reducir el índice de omisión de este delito; mientras que parte de los encuestados consideran estar en Total Desacuerdo, representando el 16% de la población, lo cual discrepa del 8% de los informantes quienes se mostraron Totalmente de Acuerdo (TA), con la efectividad de esta sanción penal para la reducción de los casos de infracción durante la conducción en estado de ebriedad y reforzando al grupo anterior hay una parte representada con el 24% quienes están de Acuerdo.

Figura 13

La capacitación vía obligatoria a conductores y funcionarios como propuesta

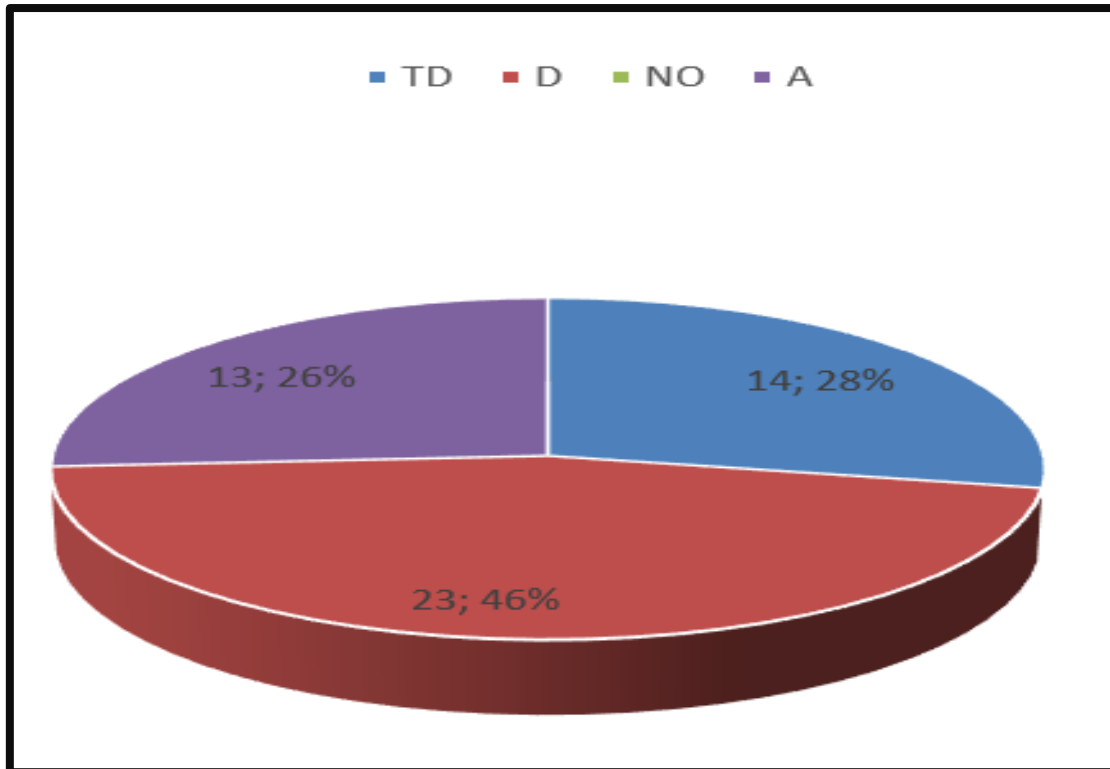


Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al ítem once y en el que se resume en la Figura 13, hemos obtenido como resultado que el 44% de la población encuestada señaló estar de Acuerdo (A) con que la capacitación vial obligatoria tanto a conductores como funcionarios públicos encargados de este procedimientos, servirá para reducir los índices de infracciones por conducción en estado de ebriedad, por otro lado el 32% de los participantes considera estar Totalmente de Acuerdo frente a esta postura, las dos cifras mostradas representan la mayoría en cuanto a estar de acuerdo; mientras que por otro lado, el 8% de la población de informantes se mostró en Total Desacuerdo (TD) y el 16% de los mismo considera estar en Desacuerdo frente a esta medida propuesta.

Figura 14

El incremento de las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad para reducir el incremento de este delito.



Nota: Cuestionario elaborado por el investigador

De acuerdo al ítem doce y en el que se detalla en la Figura 14, hemos podido obtener que el 46% de la población encuestada considera estar en Desacuerdo (D) respecto a esta postura con que el incremento de las penas para el delito de Conducción en estado de ebriedad tipificado en el artículo 274 del Código Penal, construyan a reducir el incremento de este delito, como elemento disuasivo; esto reforzado por otro grupo de la población al considerar estar en Total Desacuerdo con el 28%, mientras que por otro lado, en oposición un grupo de participantes mostraron a través del 26% estar de Acuerdo (A), en que esta medida si contribuirá a disminuir el alto índice de este delito evitando así con esta propuesta, infractores por conducir en estado etílico.

3.2. Discusión de resultados

De acuerdo al instrumento de recolección de datos (encuesta) aplicado a la población conformada por 50 informantes, entre ellos abogados (26), jueces (1), fiscales (1), asistentes en función fiscal (4), secretarios judiciales (3), efectivos de la policía Nacional de tránsito (9) y funcionarios de la Municipalidad Provincial de San Pablo (6).

A1. Validación de instrumento (cuestionario)

En la presente investigación, se utilizó como técnica de recolección de información un cuestionario, conteniendo 14 ítems, el mismo que fue aplicado a la muestra de 50 encuestados, para lo cual se ha procedido a realizar la validación del instrumento (cuestionario) a través de la verificación del tema de investigación, por parte de un tercero experto y conocedor del tema bajo estudio, el mismo que forma parte del anexo del presente informe. En ese sentido, para la validación del cuestionario se ha tenido en cuenta los siguientes criterios:

a) Selección de expertos. - a través de este criterio he elegido a un profesional abogado especialista en seguridad vial y derecho penal, quien ha dado el visto favorable y ha recomendado la elección de la población a encuestar, quienes son conocedores teórica y/o empíricamente de los ítems consultados en el cuestionario (Juez, Fiscal, abogados, asistentes fiscales, secretarios judiciales, policía de tránsito, y personal del área de tránsito de la municipalidad provincial de San Pablo).

b) Validación del contenido. - a través de este criterio se ha evaluado la pertinencia y coherencia del contenido de investigación, con las preguntas formuladas en cuestionario, las cuales guardan absoluta relación.

c) Formulación de cuestionario. - a través de este criterio, el experto evaluador ha verificado la claridad, objetividad, consistencia, coherencia, pertinencia y suficiencia de los ítems consultados en el cuestionario para que

puedan ser aplicados a la muestra de informantes, conforme se aprecia del anexo denominado validación de instrumento, que se anexa al presente informe.

d) Evaluación de confiabilidad. - a través de este criterio se ha realizado el análisis de consistencia interna del instrumento, mediante la aplicación de 14 ítems en el cuestionario, verificando que las preguntas formuladas permitan medir resultados obtenidos por los informantes.

A2. Limitación de la investigación

Debido a la coyuntura actual que se vive a raíz de la pandemia de Covid 19, y el aislamiento social obligatorio (cuarentena), decretado por el gobierno a partir del 15 de marzo del 2020 hasta la actualidad, ha trascendido a que la presente investigación se encuentre restringida o limitada a un número de 50 informantes, a quienes se les aplicó el cuestionario como instrumento de recolección de información.

En el ámbito territorial, esta investigación estuvo limitada a la Municipalidad Provincial de San Pablo, en el departamento de Cajamarca. Su ámbito de estudio se limitó o abarcó, al análisis del D.S. N° 16-2009-MTC, así como al delito de conducción en estado de ebriedad tipificado en el artículo 274 del Código Penal.

3.2.1. Discusión de resultados de la figura N° 3: sobre el cumplimiento de las sanciones administrativas

De acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario a la muestra constituida por Magistrados (Juez y Fiscal), secretarios judiciales, asistentes en función fiscal, abogados, efectivos PNP de tránsito y funcionarios de la Municipalidad provincial de San Pablo - Cajamarca, de acuerdo a la figura N° 3, se ha podido verificar lo siguiente:

Sobre el cumplimiento de las sanciones administrativas impuestas por la infracción de conducir en estado de ebriedad, conforme al D.S. N° 016-2009-

MTC, se puede visualizar de los resultados obtenidos en esta figura, que el 58% de los informantes, se muestra totalmente en desacuerdo, acerca del cumplimiento de las sanciones administrativas que son impuestas a los conductores, conforme lo dispone el D.S. N° 016-2009-MTC, lo cual nos lleva deducir que más de la mitad de los informantes aprecia o considera que las sanciones impuestas, no vienen siendo cumplidas por los infractores conforme lo establece este Decreto Supremo. Este resultado guarda relación con lo encontrado por Boyer (2019), en su tesis titulada El procedimiento administrativo sancionador y su influencia en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M-2 en la ciudad de Chiclayo, 2018, en donde concluyó que el actual procedimiento administrativo sancionador, influye en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito, debido a que los actores no conocen la normativa y no respetan los plazos establecidos, llegando solo a cumplir con la sanción pecuniaria (multa), y no con la sanción de inhabilitación total o parcial de la licencia de conducir, por lo que las papeletas de tránsito del código M-2 son las más frecuentes entre los conductos de esta provincia. Esto a su vez se corrobora con lo señalado por Bendezú (2018), en su tesis titulada el delito de conducción en estado de ebriedad y el derecho a la seguridad vial en Lima Metropolitana, 2014-2016, quien afirma que el actual tratamiento legal para prevenir los accidentes de tránsito, ocasionados por conductores ebrios, resulta ineficaces por ser insuficientes, lo cual genera una percepción de impunidad en los ciudadanos de Lima Metropolitana. Estas conclusiones refuerzan los hallazgos que he obtenido en la figura N° 3, en la cual los encuestados han señalado mayoritariamente, que no se vienen cumpliendo las sanciones administrativas impuestas a los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol, debido a que encontramos resultados similares, que enfocan que las razones por las que no se cumplen es debido al desconocimiento en cuanto al procedimiento y plazos para aplicar las sanciones, conforme lo ha señalado Boyer, o por la ineficacia de las normas vigentes que su vez resultan insuficientes, de acuerdo a lo afirmado por Bendezú. Al respecto Gómez (2008), ha señalado que el procedimiento administrativo será eficaz en la medida que el funcionario, conozca y cumpla cabalmente el procedimiento, y a su vez respete los derechos del administrado, a fin de que no se generen trámites engorrosos e innecesarios. Por lo que se puede destacar, que es importante que los funcionarios

encargados de la fiscalización y de llevar a cabo el procedimiento administrativo sancionador, conozcan las normas vigentes, como el D.S. N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, a fin de que puedan desempeñarse adecuadamente, y garantizar el cumplimiento de las sanciones impuestas.

Es preciso, agregar que las sanciones que se establecen por conducir en estado de ebriedad, van desde la imposición de una multa e inhabilitación y/o suspensión de la licencia de conducir el cual se desarrolla en vía administrativa, hasta la privación de la libertad que se sigue en el proceso penal al infractor. Concretamente las sanciones administrativas contempladas en el D.S. N° 016-2009-MTC, son la M-1, que implica conducir bajo los efectos del alcohol, superior a lo permitido, y haber participado en un accidente de tránsito, la cual establece una sanción pecuniaria del 100% de una UIT, además de la cancelación de la licencia de conducir, y la inhabilitación definitiva para obtener una nueva. También se estipula la infracción con código M-2, la misma que solo se aplica a los conductores que han ingerido bebidas alcohólicas, sin haber ocasionado accidentes de tránsito, la sanción consiste en la imposición de una multa del 50% de la UIT, además de la suspensión de la licencia de conducir por 3 años.

Por otro lado, en oposición encontramos, lo señalado por Fuertes (2014), quien, en su tesis denominada el procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial, concluyó que el procedimiento sancionador en esta materia, resulta ser un mecanismo activo de prevención y seguridad vial, debido a que permite la imposición de sanciones, y a su vez reduce y lucha contra la siniestralidad o accidentes de tránsito. Lo cual se considera como positivo, sin embargo no guarda relación con los resultados que he obtenido en la figura N° 3, y ello se puede explicar, debido a que la cultura de la población española, es distinta a la países en vías de desarrollo, agregando además, que los plazos que establecen para el cumplimiento del pago de la multa, y el desarrollo de todo el procedimiento en sí, es más abreviado, lo cual permite que el ciudadano europeo perciba a este sistema, como eficaz y por lo tanto lo persuade para que no cometa futuras infracciones. Sin embargo, en nuestro contexto social no existe tal arraigo de convencimiento del ciudadano, quien por el contrario califica a la

administración pública, como ineficaz, por diversos factores, entre ellos la falta de capacitación de los funcionarios y los actos de corrupción.

De acuerdo al presente ítem consultado, se puede afirmar que los resultados obtenidos han sido comparados con otras investigaciones, en donde se han obtenido hallazgos similares, lo cual nos permite aprobar el criterio de transferibilidad y comprobabilidad de la presente investigación.

3.2.2. Discusión de resultados de la figura N° 4: sobre la coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar el cumplimiento de las infracciones.

De acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario a la muestra constituida por Magistrados (Juez y Fiscal), secretarios judiciales, asistentes en función fiscal, abogados, efectivos PNP de tránsito y funcionarios de la Municipalidad provincial de San Pablo- Cajamarca, de acuerdo a la figura N° 4, se ha podido verificar lo siguiente:

Sobre la coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar el cumplimiento de las infracciones, detalladas en el D.S. N° 016-2009-MTC, se puede apreciar de los resultados obtenidos en el ítem 4, que el 56% de los encuestados se ha mostrado en desacuerdo, debido a que consideran que no existe una adecuada coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar el cumplimiento de las sanciones administrativas, por conducción en estado de ebriedad, entre ellas, la SUTRAN y la Municipalidad Provincial de San Pablo, lo cual nos lleva a deducir, que más de la mitad de los informantes no aprueba esta labor deficiente que realizan los funcionarios a cargo. Este resultado guarda relación con lo señalado por Del Carpio (2015), quien en su tesis titulada La capacidad del estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia, llegó a la conclusión que, el problema de la prevención y sanción de la seguridad vial, relacionado a la alcoholemia, surge debido a que no existe un adecuado control de las normas, y esto se explica en la medida de que diferentes autoridades tiene la misma competencia en el ámbito vial, como es el caso del Ministerio de

Transportes y la Municipalidad de Lima, lo cual conlleva que no existe una debida coordinación con la Policía de Tránsito, que es la encargada de imponer las papeletas. En ese sentido, no existe un solo órgano encargado de centralizar las sanciones impuestas por la policía, y las medidas que adopta el poder judicial dentro de sus atribuciones por el delito de conducción en estado de ebriedad, esto es, la inhabilitación de la licencia de conducir, por lo que esto genera un ámbito de impunidad para el conductor, que puede seguir conduciendo con la licencia cancelada. A su vez estos resultados guardan relación con lo encontrado por Mamani (2017), quien sostuvo que durante los años 2015-2016, existió un incremento de casos de conducción en estado de ebriedad, los mismos que no se encontraban registrados en la Gerencia de transportes de la Municipalidad de Puno, pero si en la Corte Superior de Justicia de Puno, en especial en aquellos casos con lesiones o muerte. Estos hallazgos, son semejantes a los obtenidos en el ítem 4, debido a que existe una falta de coordinación entre las autoridades encargadas del proceso de ejecución de las sanciones administrativas, es decir, la SUTRAN o la Municipalidad Provincial, lo cual genera, que no se lleve un adecuado control de las sanciones administrativas. Finalmente, esto se complementa, con lo afirmado por Chate (2017), quien en su tesis titulada El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, en el año 2015, llegó a concluir que hace falta mayor capacitación, e intercambio de experiencias y conocimientos entre la Policía Nacional y el Ministerio Público, a fin de que se establezcan protocolos de procedimiento específicos, que permitan realizar un trabajo conjunto y eficaz.

En consecuencia, los resultados obtenidos en el presente ítem, son respaldados por otras investigaciones a nivel nacional, lo cual permite apreciar su nivel de aplicabilidad o corroboración en otros contextos similares.

3.2.3. Discusión de resultados de la figura N° 5: sobre las sanciones administrativas y la reducción de infracciones por conducción en estado de ebriedad.

De acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario a la muestra constituida por Magistrados (Juez y Fiscal), secretarios judiciales, asistentes en función fiscal, abogados, efectivos PNP de tránsito y funcionarios de la Municipalidad provincial de San Pablo- Cajamarca, de acuerdo a la figura N° 5, se ha podido verificar lo siguiente:

Sobre la reducción de las sanciones administrativas por la aplicación de infracciones por conducción en estado de ebriedad, se puede apreciar de los resultados obtenidos en el ítem 5, que el 44% de los encuestados se ha mostrado en desacuerdo, al considerar que las sanciones administrativas que se imponen por conducir en estado de ebriedad, no permiten reducir el índice de infracciones de esta naturaleza, lo cual ha sido respaldado por el otro 36% de los encuestados quienes se mostraron totalmente en desacuerdo. Esto nos lleva a deducir que el 80% de los informantes, conforme al ítem 5, no se encuentran conforme con la función de prevención de casos de conducción en estado de ebriedad, que deberían tener las normas sancionadoras. Este resultado, guarda relación con lo encontrado por Boyer (2019), quien concluyo que la mayoría de conductores solo cumplen con la sanción pecuniaria en vía administrativa y en el proceso penal, mas no se tiene en cuenta el cumplimiento de la inhabilitación indefinida o temporal de la licencia de conducir, lo cual ha generado que sean más frecuentes las infracciones de tránsito con código M-2 en donde no existen accidentes. Teniendo en cuenta que según la infracción con código M-2, acarrea una sanción de inhabilitación de carácter temporal, que puede ser hasta de 3 años. A su vez esto guarda relación, con los hallazgos obtenidos por Chuman (2017), quien concluyo que se ha venido dando una aplicación muy benigna a la pena de inhabilitación, como mera sanción accesoria en el proceso penal, que generalmente es de seis meses a un año, lo cual ha generado que no se persuada a los autores, debido a que se siguen presentados casos constantes de delitos de conducción en estado de ebriedad.

En ese contexto, las sanciones administrativas no están permitiendo reducir los índices de casos de conducción en estado de ebriedad, lo cual evidencia que existe deficiencias en la aplicación de estas sanciones administrativas, que ha generado que el ciudadano la perciba como inofensiva, o benévola, y esto se ve

expresado en la medida que existen casos de reincidencia, o conductores que acumulan las mismas papeles, y continúan conduciendo sus vehículos con la licencia inhabilitada o suspendida.

Por otro lado, estos resultados guardan relación con lo señalado por Bendezú (2018), quien encontró en su investigación, que el tratamiento legal para prevenir por accidentes de tránsito por casos de conducción en estado de ebriedad, resultan ineficaces e insuficientes, debido a que contamos con normas frágiles que fomente una cultura de impunidad entre los ciudadanos; y esto se explica en la medida que la pena de inhabilitación no es cumplida por los conductores. Asimismo, se puede apreciar que estos resultados guardan relación con el ítem 7, en el cual el 42% de la población encuestada, se ha mostrado totalmente en desacuerdo, en que las sanciones contempladas en el TUO D.S. N° 016-2009-MTC, logren persuadir al infractor para que vuelva a cometer la infracción de conducir bajo los efectos del alcohol, es decir, no cumplen su rol o función como normas sancionadoras, las cuales deben apuntar, no solo a sancionar conductas, sino reducir el índice de incidencia.

Por otro lado, en oposición encontramos, lo señalado por Fuertes (2014), quien en su tesis denominada El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial, concluyo que el procedimiento sancionador en esta materia, resulta ser un mecanismo activo de prevención y seguridad vial, debido a que permite la imposición de sanciones, y a su vez reduce y lucha contra la siniestralidad o accidentes de tránsito. Lo cual se considera como positivo, sin embargo no guarda relación con los resultados que he obtenido en la figura N° 5, y ello se puede explicar, debido a que la cultura de la población española, es distinta a la países en vías de desarrollo, agregando además, que los plazos que establecen para el cumplimiento del pago de la multa, y el desarrollo de todo el procedimiento en sí, es más abreviado, lo cual permite que el ciudadano español perciba a este sistema, como eficaz y por lo tanto lo persuade o intimide para que no cometer futuras infracciones. Sin embargo, en nuestro contexto social no existe tal intimidación al ciudadano, quien por el contrario califica a la administración pública, como ineficaz, por diversos factores, entre ellos la falta de capacitación de los funcionarios y los actos de corrupción.

De acuerdo al presente ítem consultado, se puede afirmar que los resultados obtenidos han sido comparados con otras investigaciones, en donde se han obtenido hallazgos similares, lo cual permite afirmar que se cumple con el criterio de comprobación de la presente investigación.

3.2.4. Discusión de resultados de la figura N° 11: sobre la aplicación del principio de oportunidad y su incidencia en las infracciones por conducción en estado de ebriedad

De acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario a la muestra constituida por Magistrados (Juez y Fiscal), secretarios judiciales, asistentes en función fiscal, abogados, efectivos PNP de tránsito y funcionarios de la Municipalidad provincial de San Pablo- Cajamarca, de acuerdo a la figura N° 11, se ha podido verificar lo siguiente:

Sobre la aplicación del principio de oportunidad y su incidencia en las infracciones por conducción en estado de ebriedad, se puede apreciar de los resultados obtenidos en el ítem 11, que el 68% de los encuestados se ha mostrado totalmente de acuerdo en que el principio de oportunidad, contribuye a que no se reduzca la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad. Estos no llevan a deducir, que la gran mayoría de informantes considera al principio de oportunidad como un factor determinante, que contribuye de manera negativa para que este delito no se reduzca. Este resultado guarda relación con lo encontrado por Bendezú (2018), quien ha concluido que el actual tratamiento para prevenir los accidentes de tránsito por casos de conducción en estado de ebriedad, resultan ineficaces e insuficientes, debido a que contamos con normas frágiles que fomenta una cultura de impunidad entre los ciudadanos; y esto se explica en la medida que la pena de inhabilitación no es cumplida por los conductores. En este sentido, el artículo 2 numeral 1 del Código Procesal Penal, permite que los investigados por el delito de conducción en estado de ebriedad, puedan acogerse al principio de oportunidad, el cual implica que no les generara ningún tipo de antecedente penal, bastando tan solo con el pago de la reparación civil, con el cual el conductor infractor, ve resuelto con mucho simplismo la infracción cometida. En buena cuenta, que es el derecho penal el mecanismo

legal más severo para persuadir y orientar el comportamiento humano, sin embargo, en este sentido, se puede apreciar que no cumple con esta finalidad, por lo que afecta de manera negativa en el nivel de incidencia o comisión de delitos de conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad de la provincia de San Pablo - departamento de Cajamarca.

De acuerdo al presente ítem consultado, se puede afirmar que los resultados obtenidos han sido comparados con otras investigaciones, en donde se han obtenido hallazgos similares, lo cual permite afirmar que se cumple con el criterio de comprobación de la presente investigación.

3.2.5. Comprobación de la hipótesis

De los resultados obtenidos en la presente investigación, se puede afirmar que se aprueba la hipótesis planteada, consistente en que las sanciones administrativas dispuestas en el D.S. N° 016-2009-MTC, si fueran aplicadas correctamente y en los plazos pertinentes, permitirán reducir el alto índice de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo- Cajamarca, y esto se explica, debido a que la mayoría de encuestados se mostró totalmente en desacuerdo sobre el cumplimiento de las sanciones impuestas a los conductores, conforme se aprecia del ítem 3, lo cual genera en la percepción social, la idea de ineficacia del sistema administrativo sancionador generando de esta manera el incumplimiento de las sanciones. Asimismo, esto se explica en la medida que la mayoría de encuestados se mostró en desacuerdo en que las sanciones administrativas impuestas contribuyan a reducir el índice de infracciones por conducción en estado de ebriedad, conforme se verifica del ítem 5, lo cual se relaciona con el hallazgo obtenido en el ítem 8, en el cual la mayoría de encuestados, no se encuentra conforme con el cumplimiento de los plazos establecidos en el procedimiento administrativo por parte de los funcionarios a cargo de fiscalizar, y esto de algún medida se explica, debido a que no existe una debida coordinación entre las distintas autoridades encargadas de realizar el procedimiento para la imposición de sanciones, y su posterior ejecución, entre ellas la SUTRAN y las Municipalidades provinciales,

como órganos ejecutores del procedimiento administrativo sancionador, conforme se aprecia de los resultados obtenidos en el ítem 4.

3.2.6. Logro del objetivo general

De acuerdo a la contrastación de los resultados obtenidos con otras investigaciones previas, y el marco teórico, se llega a determinar que se ha cumplido con alcanzar el objetivo general planteado, el cual consistió en determinar de qué manera las sanciones administrativas permiten disminuir los casos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo-Cajamarca, encontrando que estas no influyen en la disminución de los casos de conducción en estado de ebriedad, debido a que se ha comprobado que las normas existentes resultan insuficientes para persuadir a los conductores quienes no cumplen con las sanciones administrativas impuestas, por ser consideradas benévolas, y por existir duplicidad de competencia en la ejecución del procedimiento administrativo sancionador por parte de la SUTRAN y Municipalidad provincial.

3.3. Aporte practico (propuesta)

Proyecto de Ley N° 001- 2020

SUMILLA: PROPUESTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MEDIDA PREVENTIVA DE CURSO OBLIGATORIO DE 6 HORAS PARA LOS CONDUCTORES INFRACTORES LUEGO DE COMETIDO LA INFRACCIÓN M1 Y M2, ASI COMO LA RETENCION POR UN PLAZO MINIMO DE 48 HORAS Y MAXIMO 168 HORAS DEL VEHÍCULO (7 días), según corresponda

El bachiller Francisco Cholán Terán de la Facultad de Derecho de la Universidad Señor de Sipán, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el artículo 75 y 76 del reglamento del Congreso de la Republica presente la siguiente propuesta legislativa:

1.- Objetivo.

La presente ley tiene por objetivo, implementar en el anexo I del Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, Del Decreto Supremo N° 016- 2009- MTC, la medida preventiva de internamiento del vehículo por un plazo mínimo de 48 horas y máximo de 168 horas, para aquellos conductores que hayan cometido las infracciones con código M1y M2, solo en aquellos casos que por ley corresponda la entrega o devolución del vehículo. Asimismo, implementar como medida preventiva el desarrollo y la aprobación de un curso de seis (06) horas sobre seguridad vial a cargo del área de Tránsito de la Comisaría responsable, la misma que estará destinada para los infractores de los códigos M1 y M2, sin el cual no podrán solicitar la devolución de su vehículo, o hasta cumplido el plazo máximo de 168 horas, con la finalidad de contribuir a una cultura de seguridad vial que permita prevenir las infracciones y accidentes de tránsito.

2.- Alcances

La presente norma, estará destinada exclusivamente para los infractores del código M1- M2, conforme se detalla en el anexo de cuadro de infracciones del D.S. N° 016-2009-MTC. Se precisa que los infractores que asistan y aprueben el curso sobre seguridad vial, podrán solicitar la devolución de su vehículo, o una vez cumplido el plazo máximo de 168 horas, solo para aquellos casos en los que corresponda su devolución. Asimismo, serán acreedores de un descuento de 10% del total de la multa impuesta.

Se precisa que este curso, deberá estar a cargo del Área de Tránsito de la comisaría que interpuso la infracción.

3.- Incorpórese a la medida preventiva M 1 y M 2 del cuadro de infracciones para conductores:

Incorpórese la medida preventiva de internamiento mínimo de 48 horas y máximo de 168 horas para los vehículos por infracción del código M1 y M2; así como el curso de capacitación en seguridad vial y accidentes de tránsito.

4.- Vigencia

La presente norma entrara en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial el peruano.

5.- Deróguense las normas que se opongan a la presente ley

Se dispone la derogación de todas las normas con carácter de ley o administrativas que se opongan a la presente

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

1. Se ha logrado concluir que las sanciones administrativas por conducción en estado de ebriedad tipificadas en el D.S. 016- 2009- MTC no permiten disminuir los casos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo - del Departamento de Cajamarca debido a que se ha comprobado que las normas existentes resultan insuficientes para persuadir a los conductores quienes no cumplen con las sanciones administrativas impuestas, por ser consideradas benévolas o de poca intensidad, y además por existir diversos organismos competentes en la ejecución del procedimiento administrativo sancionador por parte de la SUTRAN y Municipalidad provincial, los cuales no tienen un adecuada coordinación para el control y sanción de las infracciones impuestas, lo que ha generado que este tipo de infracciones sean las más frecuentes en nuestra localidad.
2. Se ha podido identificar que el D.S. N° 016-2009-MTC, establece la infracción por conducir en estado de ebriedad, y se encuentra tipificado con código M1 y M2 en el anexo I del presente decreto supremo, imponiendo las sanciones de multa de hasta el 100% y 50 % de un UIT, respectivamente, cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación temporal de hasta tres años para obtener una nueva, así como la inhabilitación definitiva para aquellos casos donde haya participado el autor en un accidente de tránsito.
3. Se ha podido identificar que los factores que influyen en la infracción de conducción en estado de ebriedad, está directamente relacionada ineficacia de las normas que la regulan, en el ámbito administrativo y penal, debido a que estas resultan benévolas e insuficientes para prevenir este tipo de infracciones. Por un lado, debido a que no existe un control y seguimiento oportuno por parte de la autoridad administrativa sancionadoras para imponer las sanciones (SUTRAN y Municipalidad Provincial de San Pablo), y en el ámbito penal, debido a la aplicación del principio de oportunidad resulta muy

benigno para castigar este tipo de conductas, lo cual genera una idea de impunidad para los conductores.

4. Se ha podido identificar que las sanciones administrativas por conducción en estado de ebriedad, no influyen de manera efectiva en la conducta de los infractores, debido a que no cumplen con las sanciones impuestas, o porque se limitan a cumplirla parcialmente en el aspecto pecuniario (multa y reparación civil en el proceso penal), continuando conduciendo con licencias suspendidas e inhabilitadas.

4.2. Recomendaciones

1.- Se recomienda en general a la población abordar una cultura de prevención en temas relacionados a la seguridad vial y accidentes de tránsito producidos por conducir en estado de ebriedad, la cual se lograra a través de los principios de responsabilidad en los conductores y copilotos o acompañantes, quienes deben ser conscientes que tiene una responsabilidad solidaria, no regulada por la ley, pero moralmente establecida, al permitir o consentir que el conductor maneje o maniobre el vehículo tras haber ingerido bebidas alcohólicas.

2.-Específicamente, se recomienda a las autoridades o funcionarios encargados de fiscalizar el cumplimiento de las sanciones administrativas impuestas, desarrollen cursos de capacitación y especialización que les permita cumplir su función con mayor eficacia.

3.- Se recomienda que el personal de la SUTRAN y Municipalidad Provincial de San Pablo, dentro del ámbito de sus atribuciones establezcan protocolos de actuación común o unifiquen criterios que les permita llevar un mejor control y seguimiento de las sanciones administrativas impuestas a los conductores.

4.- Se recomienda, que se establezca un único órgano o autoridad de transportes, encargada de conocer del procedimiento administrativo sancionador, a fin de evitar excesivos procedimientos burocráticos que tornan más lentas al proceso sancionador.

REFERENCIAS

- Bendezú J. (2018), tesis: El delito de conducción en estado de ebriedad y el derecho a la seguridad vial en Lima metropolitana, 2014- 2016. Lima- Perú.
- Campos, E (2010). La conducción en estado de ebriedad en los Delitos Culposos. Lima- Perú, p. 154.
- Chate, R (2017). Tesis: El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015. Lima- Perú, p. 169.
- Chuman, E (2017). Tesis: Pena de Inhabilitación en el Delito de Conducción de vehículos en estado de ebriedad. Universidad San Martín de Porres, Chiclayo – Perú.
- Contreras A. (2017), tesis: El debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito en el servicio de Administración Tributaria en Lima, 2016. Lima- Perú, p. 200.
- Corigliano M. (2018). La frontera de lo punible en el derecho penal. Barcelona- España.
- Del Carpio F. (2015), tesis titulada: La capacidad del Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia. Lima- Perú, p. 109.
- Escuchuri E. (2011). Ilícito Penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial. Volumen xxxi. Zaragoza- España.
- Fuertes F. (2014), tesis de maestría: El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial. Universidad de León- España, p.429.
- Gómez M. (2008). Derecho administrativo sancionador. Parte general. Teoría general y práctica del derecho penal administrativo. Pamplona- España.
- Gonzales M. & Rodriguez N. (2017), El ius puniendi del Estado sobre empleados públicos, el régimen sancionador de la contraloría general de la república vs el régimen disciplinario en la Ley Servir. Arequipa- Perú.

- Gussoni, M. (2017), tesis de grado: Las consecuencias negativas del derecho administrativo sancionador en el servicio público de taxis. Universidad Abierta Interamericana – Argentina, p. 52.
- Herrera, J. (2017), tesis: La ineficacia del procedimiento administrativo sancionador por infracciones al reglamento de tránsito en la Municipalidad de Lima metropolitana. Lima- Perú, p. 117.
- Mamani, F. (2017), tesis: 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. Puno- Perú.
- Márquez, S. (2014), tesis: El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia. Un estudio a partir de los principios legitimadores de la intervención penal. Universidad Pompu Fabra- Barcelona- España, p. 142.
- Pena R. y Frisancho F. (2014), Análisis de los mecanismos de simplificación procesal en el código Procesal Penal, Gaceta Jurídica- Tomo II. Lima- Perú.
- Portocarrero S. (2018), tesis: El incremento de la pena impuesta por conducción en estado de ebriedad para reducir el índice de accidentes de tránsito. Chiclayo- Perú, p. 116.
- 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. Universidad Nacional Toribio Rodríguez De Mendoza, Amazonas.
- Silva J. (2001), La expansión del derecho penal. Aspectos de la política criminal en las sociedades postindustriales. 2da edición. Madrid- España.
- Vásquez K & Bautista S. (2017), tesis: fundamentos jurídicos para no aplicar la sanción administrativa derivada de delitos de conducción en estado de ebriedad cuando se ha sancionado penalmente al conductor. Cajamarca- Perú, p. 168.
- Villavicencio, F (2008). Límites a la Función Punitiva Estatal. Derecho & Sociedad, volumen N° 21. Pp. 04.

ANEXOS

ANEXO 1

CUESTIONARIO



Dirigido a:

Abogados, Jueces y Fiscales penales, Asistentes en función Fiscal, secretarios judiciales, funcionarios Municipales y efectivos PNP de tránsito.

Se le agradecerá responder a este breve y sencillo cuestionario que, tiene como propósito obtener datos para la investigación titulada: **Análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en Estado de ebriedad en la provincia de San Pablo- Cajamarca- 2019.**

De igual forma, para su comprensible y razonable tranquilidad, es preciso aclarar que, el presente instrumento es totalmente anónimo.

Datos generales:

- **Ocupación de los informantes**
 - a) Juez
 - b) Fiscal
 - c) Abogado
 - d) Asistente en función fiscal
 - e) Secretario judicial
 - f) Efectivo PNP tránsito
 - g) Funcionario Municipal- área de tránsito
- Experiencia laboral
 - a) Menos de 5 años
 - b) 5 a 10 años
 - c) Más de 11 años

NOTA: Para cada pregunta se considerará en la escala de 1 a 5 donde:

1	2	3	4	5
TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NO OPINA	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO

ITEM	TD	D	NO	A	TA
1.- Cree Ud. que las sanciones administrativas por las infracciones de conducción en estado de ebriedad son aplicadas correctamente conforme al TUO del D.S. 016- 2009- MTC?					
2.- Cree. Ud. que existe una debida coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar las infracciones de tránsito?					
3.- ¿Considera Ud. que las sanciones administrativas impuestas por la autoridad competente, contribuyen a reducir las infracciones por conducción en Estado de ebriedad?					
4. Considera Ud. que las personas que han sido sancionadas en un procedimiento administrativo sancionador cumplen con la sanción impuesta?					
5.- Considera Ud. que las sanciones que contempla el TUO del D.S. 016- 2009- MTC, persuaden al infractor para que no vuelva a cometer la infracción de conducir en estado de ebriedad?					
6.- Cree. Ud. que los funcionarios encargados de llevar a cabo el procedimiento administrativo sancionador, cumple con los plazos establecidos en el D.S. 016- 2009 MTC?					
7.- ¿Considera Ud. que los funcionarios encargados de llevar este procedimiento sancionador, son debidamente capacitados sobre la materia?					
8.- Considera Ud. que existe un alto índice de casos de infracciones de conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad?					
9.- Considera Ud. que la aplicación benigna del principio de oportunidad contribuye a la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad.					
10.- Cree Ud. que la sanción penal por el delito de conducción en estado de ebriedad contribuye a reducir el índice de comisión de este delito?					
11.- Cree Ud. que la capacitación Vial obligatoria a los conductores y funcionarios ayudaría a disminuir el índice de infracciones por conducción en estado de ebriedad?					
12.- Cree Ud. que incrementar las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad contribuirá a reducir el alto índice de estos delitos?					

ANEXO 2

VALIDACION DE INSTRUMENTO



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTOS

1. NOMBRE		Wilfredo Iván Ayala Valentín
2	PROFESIÓN	Abogado
	ESPECIALIDAD	Derecho Penal
	GRADO ACADÉMICO	Juez
	EXPERIENCIA PROFESIONAL (AÑOS)	8
	CARGO	Juez del Poder Judicial
<p>TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:</p> <p>ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA REDUCIR LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE SAN PABLO – CAJAMARCA – 2019.</p>		
3. DATOS DEL TESISISTA		
3	NOMBRES Y APELLIDOS	Cholán Terán Francisco
1	ESCUELA PROFESIONAL	DERECHO
3		
2		
4. INSTRUMENTO EVALUADO		1. Entrevista () 2. Cuestionario (X) 3. Lista de Cotejo () 4. Diario de campo ()
5. OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO		GENERAL:

	<p>Determinar de qué manera las sanciones administrativas permiten disminuir los casos de conducción de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca mujer.</p>	
	<p>ESPECÍFICOS:</p> <p>1- Identificar las sanciones administrativas y su aplicación contra la infracción de conducción en estado de ebriedad.</p> <p>2- Identificar los factores que influyen en su aplicación contra la conducción en estado de ebriedad.</p> <p>3- Identificar los resultados que tienen la aplicación de las sanciones administrativas en la conducta de los infractores.</p>	
<p>A continuación, se le presentan los indicadores en forma de preguntas o propuestas para que usted los evalúe marcando con un aspa (x) en “A” si está de ACUERDO o en “D” si está en DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS</p>		
N°	6. DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	ALTERNATIVAS
01	<p>¿Cree Ud. que las sanciones administrativas por las infracciones de conducción en estado de ebriedad son aplicadas correctamente conforme al TUO del D.S. 016- 2009- MTC?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

	<p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	
0 2	<p>¿Cree usted que existe una debida coordinación entre las autoridades encargadas de fiscalizar las infracciones de tránsito?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
0 3	<p>¿Considera Ud. que las sanciones administrativas impuestas por la autoridad competente, contribuyen a reducir las infracciones por conducción en Estado de ebriedad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
0 4	<p>¿Considera Ud. que las personas que han sido sancionadas en un procedimiento administrativo sancionador cumplen con la sanción impuesta?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

05	<p>¿Considera Ud. que las sanciones que contempla el TUO del D.S. 016- 2009-MTC, persuaden al infractor para que no vuelva a cometer la infracción de conducir en estado de ebriedad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
06	<p>¿Cree Ud. que los funcionarios encargados de llevar a cabo el procedimiento administrativo sancionador, cumple con los plazos establecidos en el D.S. 016- 2009 MTC?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
07	<p>¿Considera Ud. que los funcionarios encargados de llevar este procedimiento sancionador, son debidamente capacitados sobre la materia?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
08	<p>¿Considera Ud. que existe un alto índice de casos de infracciones de conducción en estado de ebriedad en nuestra localidad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p>

	<p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
09	<p>¿Considera Ud. que la aplicación benigna del principio de oportunidad contribuye a la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
10	<p>¿Cree Ud. que la sanción penal por el delito de conducción en estado de ebriedad contribuye a reducir el índice de comisión de este delito?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>
11	<p>¿Cree Ud. que la capacitación Vial obligatoria a los conductores y funcionarios ayudaría a reducir el índice de infracciones por conducción en estado de ebriedad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

1 2	<p>¿Cree Ud. que incrementar las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad contribuirá a reducir el alto índice de estos delitos?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (X) D ()</p> <p>SUGERENCIAS: Ninguna</p>

PROMEDIO OBTENIDO:	A (X) D ()
7.COMENTARIOS GENERALES: Puede aplicar el instrumento	
8. OBSERVACIONES: Ninguna	


PODER JUDICIAL


Dr. WILFREDO IBARRA AYALA VALENTÍN
 JUEZ

ANEXO 3.- MATRIZ DE CONSISTENCIA

Titulo	Hipótesis	Variable	Objetivo General	Objetivo Especifico
<p style="text-align: center;">ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA REDUCIR LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE SAN PABLO – CAJAMARCA – 2019</p>	<p>Las sanciones administrativas dispuestas en el D.S. N° 016-2009-MTC, si son aplicadas correctamente y en los plazos pertinentes, permitirán reducir el alto índice de conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca.</p>	<p>VI:</p> <p>Sanciones administrativas</p> <p>VD:</p> <p>Conducción en estado de ebriedad</p>	<p>Determinar de qué manera las sanciones administrativas permiten disminuir los casos de conducción de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar las sanciones administrativas y su aplicación contra la infracción de conducción en estado de ebriedad. 2. Identificar los factores que influyen en su aplicación contra la conducción en estado de ebriedad. 3. Identificar los resultados que tienen la aplicación de las sanciones administrativas en la conducta de los infractores
<p style="text-align: center;">Pregunta de investigación</p> <p>¿En qué medida la aplicación de sanciones administrativas permite reducir la conducción en estado de ebriedad en la</p>				

Provincia de San Pablo - Cajamarca?				
-------------------------------------	--	--	--	--

ANEXO 4.- JURISPRUDENCIA

Sentencia de proceso inmediato: Conducción de vehículo en estado de ebriedad [Exp. 0582-2016-2-1826-JR-PE-04]

Lima, diecisiete de junio del año dos mil dieciséis.

VISTOS Y OÍDOS:

Los actuados en **proceso inmediato** llevado a cabo en una sola sesión por el **Cuarto Juzgado Penal Unipersonal de la Corte Superior de Justicia de Lima**, a cargo de la Magistrada Lisdey Magaly Bueno Flores, en el proceso seguido contra **Percy Eduardo Valverde Alayo**, como autor por la comisión del **delito contra la Seguridad Pública – Peligro Común – en la modalidad de Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad**, en agravio de la Sociedad.

Lea también: **Casación N° 634-2015, Lima: Falta de interés casacional (delito de colusión).**

PARTES PROCESALES:

- **Representante del Ministerio Público: Dr. Wilder Luis Charaja Dejar**, Fiscal Adjunto Provincial de la Primera Fiscalía Provincial de Tránsito y Seguridad Vial.
- **Defensa Técnica:** abogado Defensor Público: Henry Flores Cuadros, identificado con CAL 43908.
- **Acusado: Percy Eduardo Valverde Alayo**, identificado con DNI N° 10621770, edad: 39 años, natural de Lima, nacido el 18 de abril de 1977, nombre de sus padres: Marcelo y Ana; estado civil: casado; dos hijos de 15 y 05 años; grado de instrucción: superior; trabaja de almacenero; percibe S/1,500 soles mensual aproximadamente; con domicilio en Avenida Perú 1489 – San Martín de Porres – celular N° 972003576; tiene cicatriz en el mentón y en la ceja izquierda a consecuencia de una caída y una operación respectivamente; tiene tatuaje en el brazo derecho con la figura de un trival; en el antebrazo tiene 3 estrellas; en el brazo izquierdo tiene la cara de su hijo; en la pierna izquierda tiene un Cristo con el rostro de su señora; tiene antecedente por TID pero ya cumplió su condena, salió del penal el 22 de diciembre del 2012.

Lea también: **Descarga el “Protocolo de actuación interinstitucional para el proceso inmediato en casos de flagrancia y otros supuestos bajo el D. Leg. N° 1194”.**

I. PARTE EXPOSITIVA

1. ENUNCIACIÓN DE HECHOS Y CIRCUNSTANCIAS EXPUESTAS EN LA PRESENTACIÓN DE LA TEORÍA DEL CASO, POR LA REPRESENTANTE DEL MINISTERIO PÚBLICO

El **Ministerio Público** en su escrito de acusación y alegatos de apertura, sostiene que el día 25 de noviembre del 2015 a las 22.03 horas, el acusado **Percy Eduardo Valverde Alayo**, fue intervenido a la altura del Jr. Cañete – Cercado de Lima, a bordo del vehículo de placa de rodaje C8U-331, presentando signos de haber ingerido alcohol, por lo que fue intervenido y sometido a **dosaje etílico**, arrojó un resultado de 1.83 g/l de alcohol en sangre.

Lea también: **Casación N° 841-2015, Ayacucho: Defectos administrativos subsanables carecen por sí solos de relevancia penal.**

2. PRETENSIÓN PENAL Y CIVIL DEL MINISTERIO PÚBLICO

- **Calificación Jurídica:** Los hechos narrados se han calificado como el delito contra la Seguridad Pública – Peligro Común – en la modalidad de Conducción de Vehículo en Estado, previsto en el primer párrafo del artículo 274 del Código Penal.
- **Medios Probatorios.** Los admitidos en el control de acusación.
- **Pretensión Penal:** Solicita **DOS AÑOS** de Pena Privativa de libertad para el acusado por cuanto tiene la condición de reincidente, e Inhabilitación en la modalidad de suspensión para conducir vehículo por el mismo término, de conformidad con artículo 36 inciso 7 del Código Penal.
- **Pretensión Civil:** Solicita por concepto de Reparación Civil la suma de DOS MIL QUINIENTOS SOLES a favor de la agraviada.

3. PRETENSIÓN DE LA DEFENSA

La **defensa técnica** del acusado **Percy Eduardo Valverde Alayo**, indica que su patrocinado **ha aceptado los cargos** atribuidos por el Ministerio Público, solicitando acogerse a la conclusión anticipada.

Lea también: **TC declara inconstitucionales algunas disposiciones de la Ley del Servicio Civil.**

4. DERECHOS Y ADMISIÓN DE CARGOS

- Instalada la audiencia, expuesto los cargos de acusación por el Ministerio Público y lo referido por la Defensa Técnica del acusado **Percy Eduardo Valverde Alayo**, se procedió a instruirle al mismo sobre los derechos que la Ley procesal le reconoce durante el Juicio Oral.
- Acto seguido, conforme a lo previsto por el inciso 1) del artículo 372° del Código Procesal Penal, se le preguntó al acusado Percy Eduardo Valverde Alayo, si se considera o no autor del delito del delito imputado y de la responsabilidad civil, habiendo éste respondido afirmativamente aceptando los cargos formulados por el Ministerio Público, requiriendo un tiempo prudencial para conferenciar previamente con el Fiscal, a fin de arribar a un acuerdo respecto a la sanción penal y reparación civil.
- En cuanto a la pretensión civil, se acordó el pago de S/ 300.00 soles a favor de la agraviada, que será cancelada el 30 de diciembre del dos mil dieciséis.
- En consecuencia, esta Judicatura dispuso la conclusión del juicio oral, ello de conformidad con lo establecido en el inciso 2 del artículo 372° del Código Procesal Penal, debiendo emitirse el pronunciamiento jurisdiccional que corresponda de acuerdo a la pena y reparación civil acordada entre las partes procesales.

Lea también: «DL 1194 convierte un proceso especial en la regla y al proceso común en la excepción».

II. PARTE CONSIDERATIVA

5. **Admisión de cargos imputados:** En el desarrollo de la audiencia de juicio oral, luego de postulados los alegatos de apertura por parte del Ministerio Público, se procedió a instruir de sus derechos al acusado, y luego procedió a preguntarle si se considera o no, autor del hecho imputado y responsable de la reparación civil, ello de conformidad a lo establecido en el inciso 1 del artículo 372 del Código Procesal Penal; siendo que el acusado Percy Eduardo Valverde Alayo, de manera libre y espontánea, ha respondido **afirmativamente** aceptando los cargos formulados por el Ministerio Público, admitiendo ser autor del delito materia de acusación y responsable de la reparación civil.
6. El aspecto sustancial de **la institución de la conformidad**, estriba en el reconocimiento, aunque con características singulares, del principio de adhesión en el proceso penal. La conformidad tiene por objeto la pronta culminación del proceso – en concreto, del juicio oral– a través de un acto unilateral del imputado y su defensa de reconocer los hechos objeto de imputación, concretados en la acusación fiscal, y aceptar las consecuencias jurídicas penales y civiles correspondientes (Acuerdo Plenario N° 5-2008/CJ-116). Asimismo elimina trámites procesales, los acorta y simplifica, pero ello no evita que el juzgador debe llegar a la conclusión de que efectivamente se han producido los hechos, que merecen una determinada calificación y posteriormente una pena y reparación civil; ello en aplicación del principio de legalidad, y en resguardo del principio de presunción de inocencia que ampara al procesado, conforme a lo previsto en el literal “e” del inciso vigésimo cuarto del artículo segundo de la Constitución Política del Perú.

III. PARTE RESOLUTIVA

En consecuencia, apreciando los hechos, la aceptación de cargos, la pretensión punitiva y la pretensión económica, la señora Juez del Cuarto Juzgado Penal Unipersonal de la Corte Superior de Justicia de Lima, en atención a la facultad discrecional y criterio de conciencia que la Ley Autoriza.

FALLA:

1. **APROBAR** el acuerdo de pena y reparación civil presentada por las partes (Ministerio Público, acusado **Percy Eduardo Valverde Alayo** y su Defensa Técnica), ante este Juzgado Unipersonal.
2. **DECLARAR** a **PERCY EDUARDO VALVERDE ALAYO, AUTOR** del delito Contra la Seguridad Pública – Peligro Común – en la modalidad de Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad (previsto en el primer párrafo del artículo 274 del Código Penal) en agravio de LA SOCIEDAD.
3. **IMPONER** a **PERCY EDUARDO VALVERDE ALAYO, SEISCIENTOS TREINTA DIAS MULTA**, los que, a razón de dos soles con cincuenta céntimos diarios, hacen un total de **UN MIL QUINIENTOS SETENTA Y CINCO SOLES**, suma que deberá abonar a favor de la Sociedad, pago que efectuará en seis cuotas, las cinco primeras serán de doscientos cincuenta soles que se cancelarán el 30/06/16, 27/07/16, 31/08/16, 30/09/16 y 31/10/16 respectivamente, y la última cuota de S/. 325.00 soles, que será cancelada el 30 de noviembre del 2016, bajo apercibimiento de aplicarse el artículo 53 inciso 1 del Código Penal.
4. **IMPONER** al sentenciado **PERCY EDUARDO VALVERDE ALAYO** la pena de **INHABILITACIÓN** de **UN AÑO Y NUEVE MESES** de **SUSPENSIÓN** para conducir cualquier tipo de vehículo o para obtener cualquier tipo de licencia para conducir vehículo conforme al inciso 7) del artículo 36° del Código Penal.
5. **FIJAR** en la suma de **TRESCIENTOS SOLES** por concepto de reparación civil que deberá abonar el sentenciado el día 30 de diciembre del 2016, mediante depósito judicial en el Banco de la Nación, así como se deberá presentar el certificado de depósito al juzgado para realizar el endose a la parte agraviada.
6. **EXIMIR** del pago de costas a las partes procesales.
7. **CONSENTIDA o EJECUTORIADA** que sea la sentencia, emítase los boletines y testimonio de condena para la anotación de los antecedentes generados; y **REMÍTASE** los actuados al Juzgado de Investigación Preparatoria para la ejecución. Tómesese razón y hágase saber.

ANEXO 5.- CARTA DE ACEPTACIÓN
AUTORIZACIÓN PARA EL RECOJO DE INFORMACIÓN

Chiclayo, 2020

Quien suscribe:

Wilfredo Iván Ayala Valentín

Juez – Poder Judicial

AUTORIZA: Permiso para recojo de información pertinente en función del proyecto de investigación, denominado: ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA REDUCIR LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE SAN PABLO – CAJAMARCA – 2019.

Por el presente, la que suscribe Wilfredo Iván Ayala Valentín, Juez – Poder Judicial, AUTORIZO al alumno: Cholán Terán Francisco, estudiante de la Escuela Profesional de DERECHO y autor del trabajo de investigación denominado: ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA REDUCIR LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE SAN PABLO – CAJAMARCA – 2019, al uso de dicha información para efectos exclusivamente académicos de la elaboración de tesis de pre – grado enunciada líneas arriba. De quien solicita.

Se garantiza la absoluta confidencialidad de la información solicitada.

Atentamente.

 **PODER JUDICIAL**

.....
Dr. WILFREDO IVÁN AYALA VALENTÍN
JUEZ