



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL**

**La Imparcialidad y Vulnerabilidad de las Autoridades frente al Delito
de Conducción en Estado de Ebriedad en Lima Metropolitana, 2020**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Derecho Penal y Procesal Penal

AUTORA:

Grandez Reátegui, Madrid Florida (ORCID: 0000-0002-0403-7703)

ASESOR:

Dr. Robles Sotomayor, Fernando Martín (ORCID: 0000-0003-2459-7713)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Maestría en Derecho Penal y Procesal Penal

LIMA - PERÚ

2022

Dedicatoria

A Dios y mis padres: **MANUEL ANIBAL GRANDEZ LOPEZ y AMANDA REATEGUI VILLANUEVA**, que, gracias a su amor y sus enseñanzas, me motivaron siempre ha alcanzar mis metas y objetivos trazados en mi vida.

Con cariño, amor y respeto a mi esposo **RICHARD F. VASCONES LOAYZA** y a mis hijos **LURAM, MADRID, DESIRETH y MAIEV VASCONES GRANDEZ** por su apoyo y ayuda incondicional para lograr mis metas profesionales.

Agradecimiento

A todas y cada una de las personas que con su apoyo y compromiso hicieron posible esta investigación, en especial los docentes de Posgrado de la Universidad Cesar Vallejo y al Dr. Fernando Martin Robles Sotomayor por su grado de conocimiento y apoyo total brindado hasta culminar la presente investigación.

Índice de Contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Resumen	64
Abstract	65
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y Diseño de Investigación	12
3.2 Categorías, Sub-categorías y matriz de categorización	12
3.3 Escenario de estudio.	13
3.4 Participantes	13
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos:	13
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	16
V. CONCLUSIONES	19
VI. RECOMENDACIONES	21
REFERENCIA	22
ANEXO	22
ANEXOS FOTOGRAFICOS	54

Resumen

El objetivo de la presente tesis es determinar el nivel principal que tiene la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades frente al delito de conducir en estado de ebriedad; y, analizar la importancia de la sanción accesoria contra el ilícito cometido, por ser más significativa y disuasiva de las sanciones no pecuniarias establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y la aplicación del delito culposo en las sanciones cometidas en metropolitana de Lima; además considerar la complicidad primaria y secundaria de los participantes como copilotos o terceros por no impedir que el vehículo no sea conducido por el conductor en estado de ebriedad y consecuentemente evitar las ocurrencias de accidentes de tránsito; Así lo confirma el número total de abogados especializados consultados.

Palabras claves: Imparcialidad, Vulnerabilidad, Conducción, Ebriedad, Inhabilitación, Sanción Penal y Administrativa.

Abstract

The objective of this thesis is to determine the main level of the impartiality and vulnerability of the authorities against the crime of driving while intoxicated; and, analyze the importance of the accessory sanction against the crime committed, as it is more significant and dissuasive than the non-pecuniary sanctions established in the National Traffic Regulations and the application of the culpable crime in the sanctions committed in the Lima metropolitan area; also consider the primary and secondary complicity of the participants as co-drivers or third parties for not preventing the vehicle from being driven by the driver while intoxicated and consequently avoiding the occurrence of traffic accidents; This is confirmed by the total number of specialized lawyers consulted.

Keywords: Impartiality, Vulnerability, Driving, Drunkenness, Disability, Criminal and Administrative Sanction.

I. INTRODUCCIÓN

En los países americanos entre los años 2015 y 2017 ocurrieron un promedio de 85.000 muertes generadas principalmente por el consumo de bebidas alcohólicas, sobre ello la Organización Panamericana de la Salud (en adelante OPS), señaló que en estos países la ingesta de alcohol por cada habitante es 25% per capita. Dicho organismo informó que cerca de 85.032 fallecidos son atribuidas únicamente al consumo de bebidas alcohólicas (Noticias ONU, 2021). En España en el año 2019 el 45.5% de los fallecimientos por incidentes de tránsito son originados por ingerir alcohol o sustancias tóxicas (Espinosa, 2020).

En el ámbito nacional, el INEI informó que en los años 2012 al 2016 el reporte de personas fallecidas por accidentes de tránsito descendió de 4.037 a 2.693 (INEI, 2016). Por otro lado, teniendo en cuenta la información del centro de investigación de accidentes de tránsito de la PNP, señalo que conducir en estado de ebriedad es la tercera causa de accidentes de tránsito del Perú. En el 2018 hubo 6.602 accidentes provocados por conductores en estado etílico. De ellos, 3.019 tuvieron lugar en Lima, 491 en Arequipa, 342 en La Libertad, 307 en Puno, 275 en Piura y 267 en la ciudad del Cusco. Por lo tanto, las políticas públicas de transporte terrestre hacen necesario que los conductores conozcan estos hechos y en algunos casos otros conductores respalden la conducción cuando se tome bebidas alcohólicas. El RENAT ha establecido límites sancionatorios en la ingesta de alcohol (0.5 gramos por sangre) con la consecuente sanción administrativa tanto para la persona como para la Licencia de Conducir.

Los accidentes de tránsito se han convertido desde hace muchos años en un problema social muy grave por las consecuencias que deja en miles de familias, donde se encuentra involucrada la modernización, tecnología y el proceso científico, debido al incremento de los peligros generados por el transporte y tránsito terrestre, existiendo una falta o ausencia de valores, en vista que en la actualidad no existe respeto entre los conductores o peatones y mucho menos respeto a las normas que regulan el tránsito, tampoco se respeta a los operadores de fiscalización generando

con ello un desprecio por la integridad física y la vida humana (Coso, 2020). En el Código Penal vigente (en adelante CP), está tipificado claramente en el Artículo 23º sobre la autoría y participación en los acontecimientos delictivos, tanto en la representación penal de autoría, autoría mediata y la coautoría, asimismo con respecto a la complicidad tanto primaria como secundaria de acuerdo al Artículo 25º de la norma citada (Chate, 2017).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) es una entidad integrante del poder ejecutivo, que conforme la Ley General de Transporte de Tránsito Terrestre N° 27181 (en adelante LGTT), es órgano rector en el ámbito nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas de gestión y de fiscalización, siendo su objetivo la satisfacción de las necesidades de los usuario y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección de ambiente y la comunidad en su conjunto. En ese sentido, la autoridad competente reglamento a través del RENAT infracciones administrativas con sanciones pecuniarias y no pecuniarios por conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias toxicas.

En base a lo expuesto se formula el problema general: ¿Cómo la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades competentes consideran el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020?, Dentro de los problemas específicos se presentan: ¿Cómo la regulación y aplicación de la pena por conducir en estado de ebriedad como sanción penal y sanción administrativa conduce a una doble sanción por parte del Estado, que afecta el principio constitucional de la non bis in idem? ¿Se pueden establecer mejoras en la tipificación y sanción por la conducción bajo los efectos del alcohol? ¿Cómo se vincula el nivel de alcohol con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?

La investigación se justificó de manera teórica porque permitió responder a un problema latente que afecta a miles de personas a nivel nacional y las instituciones competentes no dan solución; en la práctica no se consigue el cumplimiento exacto y preciso de las normas de conducta, estas infracciones no necesariamente se vulnera

por la simple situación de eludir la normatividad, sino que participan en el comportamiento del infractor otros componentes como el deseo de notoriedad y la propia incompetencia; lo que explica el gran porcentaje de incidentes de tránsito por estado de etílico, dando a entender con esa conducta indiferencia y desprecio por la seguridad del ser humano. Se justificó de manera práctica porque se buscó determinar la implicancia del MTC o que factores influenciaron en las desobediencias por conducir en estado de ebriedad, por otro lado, se debe conocer y considerar el nivel de alcohol para delimitar el espacio de competencia en la tipología del delito. Finalmente, se justificó de manera metodológica porque se diseñó un cuestionario que se aplicó a especialistas en temas de delitos por conducir bajo los efectos de ebriedad en el MTC y en el Órgano Jurisdiccional.

Se planteó el siguiente objetivo general: Establecer cómo influyen la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades en los casos por conducir en estado de ebriedad en Lima en el ámbito administrativo y penal. Mientras que el objetivo específico: Explicar cómo la regulación y aplicación de la pena por conducción en estado de ebriedad como sanción penal y sanción administrativa produce una doble sanción por parte del Estado, que afecta el principio constitucional de la non bis in idem. Determinar cómo se vincula el nivel de alcohol con los delitos por conducir en estado de ebriedad en Lima en Lima durante el periodo 2020.

II. MARCO TEÓRICO

Dentro del ámbito internacional se consideró la investigación de Santillán-Andrade y Espinoza-Olguín (2020) en donde determinaron que los accidentes de tránsito que provoca el conductor que maneja en estado etílico, habrá que hablar de dolo circunstancial antes que de culpabilidad; se debe evitar las excusas del “no querer” del conductor culpable, puesto que, razonablemente, un individuo que no proceda con la obligación objetiva de cuidado que le compete como conductor, deja las cosas a la suerte, por la situación de que una persona ebria no puede garantizar que impedirá el desenlace, lo que propicia calificar la conducción de arriesgada o temeraria. Por otro lado en la investigación de Piza (2019) indico que la conducción en estado de embriaguez es un problema del cual no se debate para dar una norma que la solucione, es claro por eso que necesita de un impulso para que ponga en evidencia el real problema, del mismo modo requiere de la preocupación de un grupo de presión, prensa, organizaciones de la sociedad civil, que puedan hacer eco al tema, asimismo necesita la atención de los políticos para que el tema en controversia sea analizado en los espacios públicos de interés nacional. Rojas (2018).

Con relación al dolo eventual, en la investigación de Gaibor (2020) se sostiene que generalmente no se castiga la conducción temeraria por manejar su automóvil con excesiva velocidad, en estado de embriaguez o con el efecto de alguna sustancia psicotrópica sostenido en el dolo eventual. En otros países el dolo eventual conforma una de las formas de delitos considerados en otras legislaciones, aun cuando en la legislación de Colombia no está tipificada dentro del código, esta coyuntura ha llamado en gran medida la atención de diferentes especialistas, en vista a los problemas sociales que actualmente generan los accidentes de tránsito. Sobre la imputación objetivo se tomó la investigación de Cruz (2020) en donde concluyó que las personas son libres por ello son responsables y deben asumir las consecuencias de sus actos, ya que lo contrario involucraría aceptar un comportamiento tutelar hacia todas las personas; por ende, quizás no resulte tan verdadero que la teoría de la imputación objetiva solo se pueda aplicarse en las situaciones de los países europeos. La

imputación objetiva se puede aplicar para ello solo se necesita un estudio mucho más pormenorizado y crítico de la realidad para que comparándola con la teoría se llegue a una interpretación apropiada.

En el ámbito nacional, se consideró la investigación de Cavides y Modesto (2020) relacionada con los delitos por conducir en estado de ebriedad, en donde establecieron que la implementación del proceso inmediato, se ha podido simplificar y reducir los procedimientos como medidas alternas de solución, generando una buena práctica por parte de la fiscalía como ente que persigue el delito y por el juzgado como ente decisorio; por lo tanto, la práctica del procedimiento inmediato es eficaz en los delitos por conducir en estado etílico. Con relación al dolo eventual la investigación de Caso (2020) sostiene que este tipo de dolo compromete que el agente tenga conocimiento lo indebido de su comportamiento, se figure y reconozca el evento dañoso, sin que trate de evitarlo, aumentando el riesgo, por este motivo si se puede emplear el dolo eventual en los delitos de tránsito y para realizarlo primero se debe estudiar los índices formales que colaboran durante el evento perjudicial, los que serían de comportamiento como exceso de velocidad, desobediencia a la autoridad, cruzar la luz roja del semáforo, incumplir con el Reglamento Nacional de Tránsito reincidentemente, invadir el carril contrario, conducir el vehículo cansado o agotado, entre otros; y de circunstancia la cual implica la falla mecánica vehicular, situación de las pistas, el clima, visualización peatonal, entre otros; lo cual involucraría que se ejecute una pena mucho mayor que un delito culposo.

Sobre la imputación objetiva se tomó como referencia la investigación de Méndez (2020) la cual sostiene que estas pueden ser aplicadas en los delitos de resultado, de peligro, de acción privada, consumados, tentados y en sus subcategorías prohibición de regreso y principio de confianza; el riesgo permitido y la imputación a la víctima; asimismo la imputación objetiva influye considerablemente en las acusaciones fiscales y el derecho de defensa; finalmente la línea de la imputación objetiva se encuadran en los delitos de resultado, está vinculado con el peligro no permitido. Con relación al principio de oportunidad se tomó la investigación de Gonzáles (2019) en

donde concluye que con la aplicación del NCPP, hubo un impacto razonable en la ejecución del principio de oportunidad por las violaciones de conducir en estado etílico. Del mismo modo Burgos (2019) sostiene que la aplicación del principio de oportunidad implica dos factores dentro del delito de conducir en estado de embriaguez, primero el consenso para el desembolso de la reparación civil y en segundo lugar la ausencia de gravedad de la ilegalidad penal.

El principio en base a este delito penal indica tres consideraciones, con relación al bien jurídico que la norma ampara, los cuales son: primero la investigación individualista, se resguarda de manera directa la integridad física y la vida; en segundo lugar, la tesis colectivista, la "seguridad vial" está en sí misma protegida por esta en lo que respecta a derechos legales como la vida y la integridad física; y en tercer lugar, la tesis de la posición intermedia, apoyada por partidarios del derecho penal y defendiendo que se protege la seguridad del tránsito vehicular pero no como un interés, sino como una forma de proteger la vida, la integridad física, la social y el estado.

El CP sustancial está orientado hacia la tesis colectivista, ya que el Título XII incluye las infracciones hacia la seguridad pública y entre ellos está el conducir en estado de ebriedad. Se especifica que este comportamiento ilegal debe llevarse a cabo en la vía pública. En efecto, se alcanza indicar que se trata de bien jurídico colectivo versus un bien jurídico individual, ya que el artículo 274 del CP, considera la seguridad vial como una noción colectiva, separándola de los bienes individuales que puedan verse afectados.

La naturaleza jurídica del delito; Intenta definir en el derecho penal de manera ilimitada una concepción única y total del peligro es muy atrevido, ya que compite no solo en delitos peligrosos en sentido estricto, sino que también está presente en el ámbito de los delitos temerarios, el intento, el objetivo e imputación.

Para encontrar esta concepción o definición, es necesario comenzar por señalar que los delitos peligrosos presuponen un avance de las barreras protectoras del

Derecho Penal, es decir que el legislador no espera el daño real - entendido como destrucción - de derecho legal protegido, pero, sobre la base de la experiencia, tipifica como delito el comportamiento que se considera adecuado para de causar el efecto perjudicial que en última instancia se pretende evitar. Conducir es una maniobra peligrosa en sí misma, pero aceptada en ciertos estándares (riesgo socialmente aceptado) al agregar algunos elementos de peligro, ya no está permitido porque existe una mayor probabilidad de producir un resultado nocivo.

Los actos ilegales de peligro presuponen un avance de las barreras protectoras en ocasiones antes del daño real a un bien legal protegido. Gómez (2009) señala que el peligro involucra una forma de vulneración de derechos legales diferente a los delitos de daño: que crea condiciones bajo las cuales es probable que ocurra un resultado perjudicial.

Elementos que contribuyen en el delito de conducción vehicular en estado étílico:

Elementos sociales: Son los que afectan a las personas en su conjunto, ya sea en el lugar donde se encuentran. (Tecnología de Gestión y Filosofía, 2017).

Elementos sociales que contribuyen en el delito de conducción vehicular en estado étílico.

- a) Elementos educativos. - Influye en la falta de una formación en la etapa escolar adecuada para los conductores. La totalidad de los sucesos fatales de tránsito causados por conductores ebrios son porque que no cumplen con las reglas y normas establecidas por la ley establecida.
- b) Elemento social. – Infractores que infringen la ley, a través del medio social ya que se observa que muchos conductores de vehículos conducen ebrios y no son sancionados, por lo que muchos otros conductores de vehículos imitan este comportamiento, existiendo una ausencia de sanciones severas por parte de las autoridades.
- c) Elemento personal. - Es necesario sensibilizar a los postulantes en el proceso de obtención de licencias de conducir sobre las prohibiciones

establecidas en las normas administrativas y penales, resaltando la conducta prohibitiva del consumo de alcohol en la conducción.

Elementos jurídicos.

Concepto: Está relacionado con la ley; Se trata de una serie de medidas que regulan el comportamiento humano en la sociedad y establecen sanciones por violar la ley.

En referencia del estudio de las jurisprudencias, nos basamos en el estudio metodológico y sistemático de las leyes, es decir, las normas que prescriben obligatoriamente conductas o renuncias, señaladas por los órganos de los estados que tienen poder legislativo.

Finalmente, definimos los elementos legales, que consisten en una serie de legislaciones que el estado difunde señalando su acatamiento y que son de vital importancia en situaciones en la convivencia social.

Los elementos jurídicos que influyen:

- a) Elemento legal. - Este es el incumplimiento del RENAT y el CP que prohíbe la conducta de conducir en estado de ebriedad. Cualquiera que maniobre un vehículo debe cumplir de manera interactiva con las normas que regulan el tránsito y que prohíban la conducción de vehículos en estado de ebriedad, bajo el efecto de sanciones administrativas que afecten a la persona y su licencia de conducir como también la sanción penal en última instancia puede afectar la libertad del conductor. Por efecto de pena de prisión preventiva de la libertad por infringir la ley
- b) Elementos de las normas legales: Se ha comprobado que existe desconocimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, debido a los cambios continuos que realizan las autoridades competentes lo que genera una desactualización de los conductores y operadores del transporte terrestre, lo que exige acciones formativas y de capacitación con el propósito de fortalecer las capacidades de los conductores en el

conocimiento de sus obligaciones y sus derechos referidos al transporte y tránsito terrestre con mayor incidencia en la prohibición del consumo de alcohol.

Cabanellas (2000) establece el estado etílico, como:

Desórdenes intelectuales causado por la ingesta de vino u otros licores. La embriaguez se considera un tipo de charlatanería temporal porque elimina la voluntad de ciertas condiciones y la persona que se vuelve incapaz. (p. 24).

Vadonovic (1994), dice que la embriaguez es “una serie de cambios tóxicos con trastornos neuro psíquicos originados como resultado de la toma de bebidas alcohólicas” (p.185).

Simonin (1962) como médico legal, señalada que: Existe tres tiempos de intoxicación. Primero, se determina por la tensión en las funciones intelectuales y por el estado de euforia. Segundo, pertenece a los trastornos psico sensoriales, pues transforma el acto antisocial o accidente. Tercero, la intoxicación cromática, que sigue gradualmente, consiste principalmente en la inconsciencia, con invalidación de inconscientes, hemiplejias e hipotermia, manifestaciones de todos los fenómenos vitales. (p.573).

Del Carpio (2015), indica que: Existe una tabla para medir la cantidad de sangre, primera etapa, llamado subclínico, en este tiempo, no se consideran los síntomas clínicos y no hay demora en la respuesta a los estímulos, y no hay sanción penal. La medida varía de 0 a 0,5 gramos por litro de sangre. Segunda etapa, varía de 0,5 a 1,5 gramos por litro, medida que se llama "embriaguez". Tercera etapa, es la "intoxicación absoluta", que oscila entre 1,5 y 2,5 gramos por litro de sangre, donde existe desconcierto, agresión y pérdida de control. Cuarta etapa, se llama "trastorno grave de la conciencia" y oscila entre 2,5 y 3,5 gramos por litro de sangre. Hay insensibilidad, indolencia, coma y descoordinación muscular. Quinta etapa, es el "Etil Coma", donde preexiste peligro de muerte, paro respiratorio, y padecimiento ventral, esto se da cuando salta de 3,5 a más. (pág.24).

Finalmente, se puede ver que la intoxicación es una condición fisiológica causada por el consumo desmedido del alcohol y la alteración de las capacidades mentales.

Alcoholemia

El Dr. Del Carpio (2015), en su tesis titulada “Capacidad de Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculada a la alcoholemia”, tesis para optar el grado de Magister, señala que:

La prueba de alcohol es una muestra o prueba que se usa para verificar la presencia de alcohol en la sangre de una persona. Y tiene dos valores. El primero es cuantitativo, determinado como positivo o negativo, y el segundo cuantitativo, si se indica el contenido de alcohol de la sangre. Los resultados dependen de la plenitud del cuerpo, la sensibilidad, las circunstancias actuales, el ritmo de la ingesta, el sexo y el momento de la ingesta. (pág.23).

En este extremo el Dr. Márquez (2012) establece:

La prueba de alcohol es una opinión imparcial, cuyo objetivo es evidenciar la presencia y cantidad de esta sustancia. Demuestra que por su propia naturaleza es imposible repetirlo en el juicio penal, y su utilidad puede incluso resultar nula si se aplaza su ejecución. Por este motivo, se debe recolectar de manera inmediata los resultados para evidenciar la cantidad de alcohol por litro de sangre, sin embargo, el alcohol disminuye de forma lenta, a lo largo de las horas hasta llegar a su valor total. (p. 56).

En resumen, la prueba de alcohol radica en establecer la concentración de alcohol en un litro de sangre, mediante una forma instrumental realizada al presunto infractor.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Diseño de Investigación

Esta investigación será de tipo con enfoque cualitativo, ya que buscará determinar la relación de la Imparcialidad y Vulnerabilidad de las autoridades en el delito de conducir en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020, a partir del estudio doctrinal y jurisprudencial del tema. Asimismo, se alude a que se trata de una investigación orientada a la comprensión y no a la experimentación, ya que las variables no fueron manipuladas y estudiadas en su contexto habitual.

En base al enfoque considerado para la investigación, se mencionan diversos tipos de diseño en las cualitativas como lo sugiere Hernández, Fernández y Baptista (2014) será la teoría fundamentada; se aplicará la primera para determinar la relación de la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades frente al delito de conducir en estado de ebriedad en lima metropolitana, considerando la teoría de la conducta del dolo eventual, de una conducta culposa y la imputación objetiva. Por otro lado, para el estudio de caso se tendrá en consideración.

3.2 Categorías, Sub-categorías y matriz de categorización

Se tomaron en consideración las variables de la investigación, bajo esta situación, se consideran las siguientes categorías:

- Elementos que inciden en la Comisión de Delitos.
- Accidente de tránsito.

Subcategoría

Se tomaron en consideración que cada categoría cuenta con subcategoría de la manera siguiente:

- Elementos que inciden en la Comisión de Delitos

- Conducir bajo los efectos del alcohol
- Accidentes de tránsito: Leve, Grave y Muy Grave

3.3 Escenario de estudio.

Se considerará a modo de escena el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en la medida que es uno de los entes reguladores y competentes para dar solución a los casos y sancionar como corresponde a los infractores en el distrito de Lima Metropolitana.

Igualmente, también se considera como autoridad competente al Ministerio público como ente de la acción penal y al PJ como ente decisorio de la sanción final.

Asimismo, se tendrá en cuenta a la PNP por ser la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, conforme a la LGTTT

3.4 Participantes

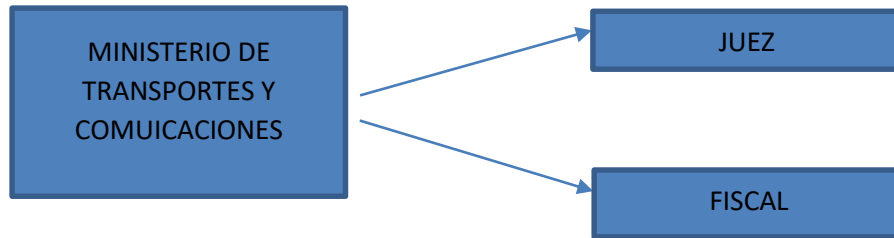
Se tomaron con participantes a las siguientes personas:

- 01 fiscal de Tránsito y Seguridad Vial de S.J.L.
- 01 juez Penal de la Jurisdicción Distrital de S.J.L.
- 01 abogado del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

La indagación se desarrollará bajo el método de entrevistas y análisis documental. Primero, se ejecutará a 3 expertos en temas de delitos de conducción en estado de ebriedad y derecho penal; segundo, el análisis registrado en donde se reconocerán los documentos, normas, leyes, resoluciones, argumentos que se emplearon para esclarecer y aplicar la sanción a los culpables del accidente de tránsito.

En base a la técnica que se empleará se determinaron que los instrumentos serán la guía de entrevistas, mediante formulación de preguntas oral y escritas; la primera deberá incluir un inicio, una introducción y un cierre, mientras que el segundo permitirá establecer límites, en vista que se podrá analizar el fondo y la forma de los documentos.



Elaboración: Fuente propia.

3.6 Procedimiento:

Para desarrollar la investigación se accederá a los datos del MTC, con el propósito de recabar información relacionada con las condiciones que se emplean para determinar la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades frente al delito de conducir en estado de efilico en lima metropolitana, también se revisarán el marco legal, las resoluciones específicas y las políticas para establecer los mecanismos que empleará el Ministerio para sancionar a los responsables de un accidente de tránsito. Por otro lado, el trabajo de campo se coordinó con los entrevistados y siendo que nos encontramos en época de pandemia, todas las recopilaciones de datos se realizaron a través de medios tecnológicos, WhatsApp y correos electrónicos.

3.7 Rigor científico:

Con el propósito de conseguir el nivel y rigor de investigación se tomará en consideración la información de primera mano de las condiciones que se emplean para establecer las sanciones aplicables a los responsables de un accidente de tránsito por conducir en estado de ebriedad; del mismo modo, el

instrumento se validará a través de un grupo de expertos en derecho penal, que proporcionara el rigor científico a la investigación que permitirán cimentar los resultados y las conclusiones.

3.8 Método de análisis de la información

Los métodos que se emplearán en la investigación serán:

- Método deductivo, porque se centrará en los criterios que se emplean actualmente para sentenciar al responsable del accidente de tránsito y a las sanciones que se impondrán el MTC y el órgano judicial.
- Método exegético, porque permitirá el desarrollo de un estudio individual de cada normativa para entender y esclarecer la forma de cómo establecer la sanción.
- Método de síntesis, posterior a la obtención de la información de las entrevistas, se realizará la sintetización para poder llegar a las conclusiones específicas.

3.9 Aspectos Éticos.

Es importante mencionar que las fuentes que se emplearán en la investigación serán citadas de acuerdo al sistema APA 7, por otro lado, la autenticidad de la información se comprobó con el programa TURNITIN, para valorar el grado de similitud que presenta la investigación, por otro lado, el informe proporcionado por el turnitin será la aprobación del grado de originalidad con el que la investigación; además, se cumplirá con el reglamento de la Academia de Posgrado establecido por la Universidad César Vallejo; finalmente, se protegerá la información o datos cuando estos puedan vulneran algún derecho de privacidad o confidencialidad.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La entrevista es técnica cualitativa realizada a 3 expertos jurídicos con la finalidad de obtener información trascendental de la aplicación de la Imparcialidad y Vulnerabilidad de las Autoridades frente al Delito de Conducción en Estado de Ebriedad en Lima Metropolitana y de la aplicación de la sanción administrativa de conformidad en lo establecido en el D.S. N° 003-2014-MTC de fecha 24.04.2014, Decreto Supremo que cambia y reúne disposiciones al Texto Único Ordenado del RENAT y del Art. 274 del C.P. y del D.L. N° 1194 de 2015, además de adherirse estrictamente al principio de oportunidad reglamentado en el Art. 2 del NCPP de 2004.

Las dos entrevistas llegaron a afirmar que en la actualidad, los juzgados judiciales o Juzgados Penales Especializados en Lima, imponen penas punitivas muy benignas a los conductores que ingresan por conducción en estado etílico en el ámbito de la ciudad metropolitana de Lima; en base que estos infractores se valen principalmente el proceso judicial inmediato y sacan las preeminencias otorgadas por el D.L. N° 1194 de 2015, además de adherirse estrictamente al principio de oportunidad señalados mediante el artículo 2 del NCPP del año 2004, y poder seguir disfrutando de los beneficios del rápido cumplimiento de la sentencia basada en el punto 2 del artículo 372 del mismo código procesal; En base a ello, buscan juzgar las respectivas sanciones punitivas e incluso alegan no someterse al poder sancionador administrativo, con base en el principio de la non bis in idem, para que posteriormente sea presentado de modo imperante en los tribunales penales, donde reciben sanciones leves, benignas y la pena de inhabilitación de 06 meses a un 01 y 1/2 de forma suspendida, pues eligen ser castigados con estas penas, señalando que se vulnera el principio constitucional de non bis in idem, por tanto, estos sujetos imputables de dicho delito puedan superarse.

Uno de los entrevistados argumento que el cumplimiento del procedimiento con base en los últimos cambios introducidos por el D.L. N° 1194-2015, brinda beneficios desmedidamente favorables a los infractores por conducir en estado de ebriedad,

dando una pena privativa de libertad suspendida de 06 meses a 02 años, tal como señala el 1er capítulo del Art. 274 del CP, correspondiente a una condena que equivale la prohibición de conformidad con lo dispuesto en los Art. 39 y 40 tanto como sanción de prohibición de carácter accesorio a aplicar de la propia forma prorrogable que dio en base a la pena principal (suspensión de la privación de libertad) y la aplicación a una infracción de tránsito por negligencia, al mismo tiempo compatible con lo castigado en el párrafo 7 del Art. 36 CP que señala la prohibición, suspensión o cancelación de forma definida de la licencia de conducir, sobre la responsabilidad atribuible a la conducción en estado de ebriedad; Finalmente, resulta que a partir desde el proceso inmediato que se desarrolla contra los conductores imputados de la referida infracción, éstos logran ampararse a las redundantes ventajas del principio de oportunidad que contempla el referido procedimiento, ante ello la Fiscalía también procede al inicio del proceso inmediato, una vez que el infractor confiesa el delito culposo, así como a la aplicación de la reparación civil a favor de la sociedad que se encuentra en peligro por el suceso ilegal de trasladarse en estado de ebriedad, las reparaciones económicas son muy irrisorias; Por este motivo, los choferes en estado etílico pueden finalmente recibir sanciones benignas y que pueden superar tanto con la potestad de reducir el tiempo de descalificación benigna que se impone al uso de una licencia para conducir, para luego maniobrar de nuevo y seguir participando más indebidamente.

Los otros dos abogados entrevistados alegaron que, en lo que respecta al proceso penal inmediato contra los infractores por conducir en estado de ebriedad, en estos casos los jueces y fiscales penales consideran mayoritariamente la comisión de negligencia, y que incluso se alega que los conductores imputados de cualquiera de ellos estén exentos de la responsabilidad penal o del más mínimo castigo por crear una situación de acto libera en un asunto frívolo que estos imputados han abusado frívolamente de bebidas alcohólicas y son irresponsables sabiendo que es ilegal maniobrar en estado etílico; dado que no existe el propósito deliberado de cometer el hecho ilícito resultante o no haber planeado la comisión de un delito sin haber estado ebrio para la comisión de un delito, por lo que convencionalmente se le imputa un cargo judicial que tiende a hacerlo, el delito de reducción de responsabilidad de conductores

embriagados y que por sus hechos irreflexivos, sin considerar su procedimiento de una verdadera extensión jurídica dogmática y penal.

Todo esto tiene una influencia directa en el hecho de que la sanción administrativa de prohibición que se pronuncia como accesorio a la sentencia, ni disuade ni persuade a los infractores del delito por conducir en estado etílico, para no reincidir, dado que siempre existe una incidencia constante de delitos selectivos a nivel de la jurisdicción en Lima Metropolitana, pues existen temas permanentes de conductores que se intervienen en estado de ebriedad, según estadísticas registradas entre los años 2017, 2018 y 2019.

V. CONCLUSIONES

Primera. - Se ha determinado que la regulación y aplicación de la conducta por conducir en estado de ebriedad, genera una doble sanción por parte del Estado. La sanción impuesta tanto de la entidad administrativa y por el órgano penal, el mismo que tratándose del propio hecho y de la propia persona, aparentemente muestra una doble sanción que quebrantaría el principio de la Non bis in idem, por lo que se debe examinar la relación entre el individuo, la administración y el juzgado penal; se debe estudiar el aspecto del tiempo, reincidencia, subordinación en la medida en que el principio antes mencionado sea de aplicación o no, teniendo en cuenta las últimas sentencias emitidas por el tribunal constitucional .

Segundo. - La diferencia es que la sanción administrativa tiene por finalidad la medida preventiva, esto se debe a que dicho ente estatal reglamenta la causalidad como uno de los elementos del poder sancionador administrativo, se le considera responsable del delito administrativo que a través de su conducta haya cometido un delito. La diferencia en la sanción penal, las leyes están dadas de una manera blanda, actualmente los tribunales judiciales o Tribunales Penales Especializados de Lima, vienen a pronunciar sentencias punitivas muy benignas; sobre la base de que principalmente estos imputados se benefician de los procesos judiciales inmediatos y gozan de los beneficios otorgados por el D.L. No. 1194 de 2015 y del principio de conveniencia establecido en el artículo 2 del NCPP de 2004, e incluso aprovechar los beneficios de la pronta conclusión del juicio sobre el fondo del apartado 2 del artículo 372 del Código de Procedimiento y reclamar no someterse a la facultad administrativa de sanción, establecida en el RENAT, invocando el principio de non bis in Ídem.

Tercero. - Los criterios que impone el MTC para otorgar una licencia de conducir, son importantes, porque es el ente responsable de diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes; bajo la aplicación del D.S. N° 007-2016-MTC y sus modificatorias, se autorizan a las Escuela de Conductores Integrales, que tiene gran responsabilidad de brindar conocimientos teóricos y prácticos a los postulantes para obtener una licencia de conducir, para garantizar la conducción

segura y responsable de los vehículos que circulan dentro del territorio nacional, donde se establecen los requisitos que todo ciudadano peruano debe saber y conocer para el proceso de obtención de su licencia de conducir según las categorías pudiendo ser: AI, Alla, Allb, Allla, Alllb, Alllc, Bllc y AIV. Por lo tanto, estas escuelas motivadas bajo la regulación del MTC deberán incidir en la figura de la conducción de estado de ebriedad, sensibilización y fortaleciendo actitudes que incidan en la disminución de la conducción en estado de ebriedad.

Cuarto. - Tiene una estrecha vinculación el consumo de bebidas alcohólicas, como un hecho social pero que el ciudadano debe de reparar al momento de la conducción teniendo en cuenta que conforme a lo establecido en el art. 307 del D. S. N. ° 016-2009-MTC y sus modificatorias – La ley establece dos límites máximos para el alcohol en la sangre: a) conductores de uso particular es de 0,50 gramos por litro y b) para los conductores de transporte público el límite es de 0,25 gramos, con dirección que se debe tener presente dada la situación social y cultural de la población peruana muy inclinación a la celebración de actividades festivas y sociales donde se consume bebidas alcohólicas, puesto que esto degrada el estado de conciencia y poniendo en riesgo el control, manipulación, alteración y que finalmente sitúa en riesgo su propia vida y de los transeúntes, sin perjuicio de los bienes patrimoniales y sociales. Finalmente, el infractor por parte del RENAT, recibirá una multa del 50% o del de una UIT y del 100% si se vio involucrado en un accidente de tránsito mientras estaba ebrio. Su vehículo será retenido, su licencia de conducir será cancelada y no podrá solicitar nueva licencia hasta por 3 y si el vehículo con el que se cometió el delito le pertenece a otra persona, el dueño también asume parte de las consecuencias, como tercero civil responsable.

VI. RECOMENDACIONES:

Primero. - El Poder Judicial como órgano jurisdiccional de máxima instancia debe establecer ejecutorias que sientan precedentes en base a argumentos sólidos que permitan fortalecer las sanciones a los infractores con el propósito de generar un efecto disuasorio en la conducta por conducir en estado de ebriedad. En ese contexto, es necesario diferenciar y orientar lo establecido en el NCPP de 2004, respecto del principio de la Non bis in idem, mediante el cual, se debe considerar que, si se imponen con anticipación sanciones administrativas por el delito de estado etílico en el CP, la sanción administrativa debe prevalecer sobre la sanción, demostrando ser la primera más contundente en la disuasión y reducción del problema penal, prescindiendo del recurso ante los juzgados de justicia, cuando la sanción administrativa ya haya sido efectivamente aplicada.

Segundo. - Se requiere un análisis del principio de la No bis in ídem, teniendo en cuenta la jurisprudencia como el caso de España, por ejemplo: donde la conducción en estado de ebriedad no conlleva una sanción de tipo administrativo, sino que, a nivel penal, arresto inmediato.

Tercero.- El MTC como órgano competente en los procesos de obtención de licencia de conducir debe formular políticas en la prevención de conductas que afecten la vida y la sociedad promoviendo en los postulantes para la obtención de licencia de conducir el desarrollo de conocimientos de los derechos y obligaciones que corresponde al uso racional de la vía pública, inclusive debiendo promover con otras autoridades como por ejemplo el Ministerio de Educación, el de incluir en la curricula escolar y universitario información que permita sensibilizar a los ciudadanos sobre el uso adecuado de las vías públicas generando con ello conciencia vial.

Cuarto. - Recomendar al Poder Legislativo la dación de leyes más drásticas referentes a la conducción en estado de ebriedad dada la situación de su incremento y la afectación al bien jurídica que es la vida y que debe ser protegido por el estado.

REFERENCIA

1. Burgos, A. (2019). *La aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en la Primera Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Trujillo, 2019. (Tesis de maestría), Universidad César Vallejo, Trujillo.*
2. Caso, Y. (2020). *El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018. (Tesis de maestría), Universidad Bacional Federico Villarreal, Lima.*
3. Cavides, S. y Modesto, J. (2020). *El proceso inmediato reformado, pena y reparación civil en delitos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Maynas, 2018-2019. (Tesis de maestría), Universidad Científica del Perú, Iquitos.*
4. Chate, R. (2017). *El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015. (Tesis de maestría), Universidad César Vallejo, Lima.*
5. Cruz, I. (2020). *La imputación objetiva y la conducta de la víctima en los delitos imprudentes por accidente. Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores, 7(17), 1-24.*
6. Espinosa, J. (21 de Julio de 2020). *Casi la mitad de los conductores fallecidos en 2019 consumió alcohol o drogas, el 96% eran hombres. Obtenido de <https://elpais.com/espana/2020-07-21/casi-la-mitad-de-los-conductores-fallecidos-en-2019-consumio-alcohol-o-drogas-el-96-eran-hombres.html>*
7. Gaibor, I. (2020). *Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, 50(133), 243-258. doi:http://dx.doi.org/10.18566/rfdcp.v50n133.a01*
8. Gonzáles, F. (2019). *Efecto de la implementación del nuevo código procesal penal en la aplicación del principio de oportunidad por los delitos de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Picota, periodo 2010-2015. (Tesis de maestría), Universidad César vallejo, Tarapoto.*

9. Hernandez, R. Fernandez, C. y Baptista, P. (2014). *Fundamentos de metodología de la investigación*. Mexico D.F.: McGraw Hill.
10. Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). *Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento 2011 - 2016*. Lima.
11. Mendez, C. (2020). *Imputación objetiva en las acusaciones fiscales y el derecho de defensa en el Ministerio Público, Tarapoto - 2019*. (Tesis de maestría), Universidad César Vallejo, Tarapoto.
12. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (6 de Julio de 2019). *Ocasionar un accidente de tránsito en estado etílico es multado con S/ 4.200 y la cancelación de la licencia*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/45439-ocasionar-un-accidente-de-transito-en-estado-etilico-es-multado-con-s-4-200-y-la-cancelacion-de-la-licencia>
13. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (21 de enero de 2021). *Más de 11 mil víctimas de accidentes de tránsito fueron beneficiadas con el Fondo del SOAT y CAT*. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/325722-mas-de-11-mil-victimas-de-accidentes-de-transito-fueron-beneficiadas-con-el-fondo-del-soat-y-cat>
14. Noticias ONU. (12 de abril de 2021). *Unas 85.000 personas mueren al año por el alcohol en las Américas, el mayor consumidor mundial*. Obtenido de [https://news.un.org/es/story/2021/04/1490742#:~:text=En%20promedio%2C%2085.032%20muertes%20\(1,como%20la%20dependencia%20del%20alcohol](https://news.un.org/es/story/2021/04/1490742#:~:text=En%20promedio%2C%2085.032%20muertes%20(1,como%20la%20dependencia%20del%20alcohol)
15. Organización Mundial de la Salud. (2015). *Manejo de Enfermedades No Transmisibles, Discapacidad, OMS*.
16. Piza, D. (2019). *Agendamiento de la conducción en estado de embriaguez en Colombia: la construcción de un problema público*. (Tesis de maestría), Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
17. Responsibility.org. (28 de enero de 2021). *Muertes por Conductores Ebrios*. Obtenido de <https://www.responsibility.org/en-espanol/muertes-por-conductores-ebrios/>
18. Rojas, L. (2018). *Fundamento y estructura del delito contemplado en el art. 195 de la Ley de Tránsito*. *Revista Ius et Praxis*, 24(2), 97-138.

19. Santillán-Andrade, J. y Espinoza-Olguín, J. (2020). Estado de embriaguez como agravante en delitos que atentan contra la integridad de las personas. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*, 5(3), 495-511. doi:<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i3.1128>.
20. Dr. Freddy Rojas López: .Consecuencia penales y administrativas de conducir en estado de ebriedad : un trago más sin importar.
21. Cáceres e Iparraguirre (2011). *La Garantía Constitucional del Non Bis In Idem*.
22. Quito: *Revista Publicaciones Universidad Central del Ecuador*.
23. Cano Campos, Tomás (2001). “Non bis in idem, prevalencia de la vía penal y teoría de los concursos en el Derecho Administrativo Sancionador”. Madrid, En: *Revista de Administración Pública* Nº 156, Setiembre-Diciembre.
24. Carrio, Alejandro (2002). *Garantías Constitucionales en el proceso penal*. Buenos Aires: Heliasta.
25. Cerda y Felices (2011). *La Infracción del debido proceso*. Lima: *Revista Publicaciones de la UNMSM*.
26. Chingel, A. (2015). *El Principio de Ne Bis In Idem analizado en torno a la diferencia entre el injusto penal e infracción administrativa: buscando soluciones al problema de la identidad de fundamento*. Tesis de pregrado en Derecho. Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Programa Académico de Derecho. Piura, Perú
27. Cordero, Eduardo (2013). *Concepto y naturaleza de las sanciones administrativas en la doctrina y jurisprudencia chilena*.
28. Coquimbo: *Revista de derecho (Coquimbo)*. versión On-line ISSN 0718-9753.
29. Corte Superior de Justicia de Lima (1988). “*Jurisprudencia Penal*”. Lima. Edit. Cusco. Tomo II.

30. Cortés Domínguez, Valentín y otros (1999). *Derecho Procesal; parte general - Proceso civil Tomo 1*, 2da edición, Tirant lo Blanch, Valencia.
31. Cubas Villanueva, Víctor (1996). *“El Proceso Penal”*. Lima. Palestra Editores.
32. De Lamo Rubio, Jaime (2004). *“Principio “Non bis in idem y el Principio de la Buena Fe Procesal: efectos de la invocación tardía de la vulneración del Ne bis in idem”* Ediciones Jurídicas.
33. De León Villalba, Francisco Javier (1998). *“Acumulación de Sanciones penales y administrativas – Sentido y alcance del principio ne bis in idem”*. Editorial Bosch, 1ra. Edición.
34. De Pina Vara, Rafael (1996). *Diccionario de Derecho*. Editorial Porrúa. Vigésimo Tercera Edición. México.
35. Fenech, Miguel (1952). *“Derecho Procesal Penal”*. Barcelona. Editorial Labor. T.II.
36. García Caveró, Percy (2008). *Lecciones de Derecho Penal*, Editorial Grijley.
37. Gimeno Sendra, Vicente; Moreno Catena, Víctor; Cortez Domínguez, Valentín (1997). *“Derecho Procesal Penal”*. Madrid. Ed. Colex. 2ª Edición.
38. Gómez López, J. (2003) *La Teoría del Delito desde la perspectiva de la Constitución Venezolana*. Calameo. Fuente: <http://es.calameo.com/read/001710011ea5fa386b47b>
39. Jiménez Niño (2013). *La jurisprudencia penal de la Corte Suprema*. Lima: Ediciones Nova.
40. Lara Lagunas (2011). *Inhabilitación como sanción administrativa y como pena México D.F.: SCJN - Novena Época. Apéndice 2000. Tomo II, Penal*.
41. Liebman (1945). *Eficacia y autoridad de la sentencia y otros estudios sobre la cosa juzgada*. En Buenos Aires.

42. López, Arturo (2004). *Reinventando los Gobiernos con apoyo de los Tableros de Comando y Control*. Fuente: www.tablero-de-comando.com
43. Luján, Roberto (2013). *Non bis in ídem en el Derecho administrativo sancionador*. México D.F: Revista UNAM.
44. Maier, Julio (1989). *“Derecho Procesal Penal”*. Buenos Aires. Editorial Hammurabi. Tomo I-b.
45. Marca Gutiérrez, José (2008). Tesis: *“El Conflicto del procedimiento sancionador sobre delitos culposos y vulneración del Principio Constitucional Ne Bis In Idem”*, Lima: Universidad Nacional Federico Villarreal.
46. Manzini, Vincenzo (1953); *“Tratado de Derecho Procesal Penal”*. Buenos Aires, Editorial Ejea. Tomo I.
47. Melgarejo, Nabor (2016). *El consumo de alcohol y la problemática de los accidentes de tránsito en la Región de Lambayeque*. Fuente: www.rpp.pe/Lambayeque.
48. Mir Puig, Santiago (1985), *Derecho Penal Parte General*, Barcelona
49. Mir-Puig, Santiago (2004) *Derecho Penal: Parte General*. Buenos Aires. B de F S.A.
50. Monroy Gálvez, Juan (1996). *Introducción al proceso civil Tomo 1*, Temis, Santa Fe de Bogotá.
51. García, P. (Julio, 2016). *El principio del ne bis in ídem material en caso de concurrencia de pena y sanción administrativa*. Política Criminal Vol.
52. Recuperado de http://www.politicacriminal.cl/Vol_11/n_21/Vol11N21A2.pdf García de Enterría, E. (1976). *El problema jurídico de las sanciones administrativas*. Madrid: REDA.

ANEXO

Anexo: Matriz de triangulación

N°	PREGUNTA	E1	E2	E3	CONVERGENCIA	DIVERGENCIA	INTERPRETACIÓN
1	¿La imparcialidad y la vulnerabilidad de las autoridades han influido en el establecimiento de sanciones y penas a las personas que han incurrido en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020? Explique:	Las leyes están dadas de una manera blanda, actualmente los tribunales judiciales o Juzgados Especializados en lo Penal de Lima, llegan a imponer sentencias punitivas muy benignas a los mentores intervenidos por conducir en estado de ebriedad a nivel de la ciudad de Lima Metropolitana; en función de que principalmente estos imputados se acogen al proceso judicial inmediato y aprovecha	Si influye y en mucho en el delito de conducción en estado de ebriedad, dado que, si bien es cierto que el ente administrativo, Ministerio de Transportes y Comunicaciones aplica drásticamente las sanciones de suspensión o inhabilitación como sanción administrativa que se impone, según lo establecido en el Decreto Supremo N° 003-2014-MTC de fecha 24 de abril del 2014, es decir, cuando el conductor	Por supuesto que influye, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su potestad sancionadora, suspende, cancela o inhabilita los delitos de conducción en estado de ebriedad, según lo establecido en el Decreto Supremo N° 003-2014-MTC de fecha 24 de abril del 2014, es decir, las licencias de conducir son retenidas en base a las sanciones ya sea por	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan en que sí influye en cuanto las licencias de conducir son retenidas por el MTC, sin embargo a nivel judicial las autoridades llegan a imponer sentencias punitivas benignas a los intervenidos por conducir en estado de ebriedad, quienes se acogen al principio de oportunidad, al proceso judicial inmediato y a los beneficios de la conclusión anticipada.	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que la imparcialidad y la vulnerabilidad de las autoridades han influido en el establecimiento de sanciones y penas a las personas que han incurrido en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima 2020.

		<p>n las ventajas concedidas por el Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, así como acogerse al principio de oportunidad establecidos en el Art. 2 del NCPP del 2004, y hasta aprovechar los beneficios de la conclusión anticipada de juicio a mérito del inciso 2 del Art. 372 del código procesal; y, así tratan de adjudicarse las sanciones punitivas respectivas, y hasta alegan no someterse a la potestad sancionadora administra</p>	<p>ebrio haya incumplido o transgredido la norma o regla administrativa de tránsito que prohíbe y sanciona la conducción en estado de ebriedad, al margen de que no haya cometido accidente de tránsito alguno. También es cierto, que los administrados, llamados conductores recurrentes al órgano jurisdiccional porque llegan a imponer sentencias punitivas muy benignas contra conductores intervenidos por conducir en estado de ebriedad a nivel de la</p>	<p>la gravedad de alcohol en la sangre o la reincidencia en el estado de ebriedad, sin embargo, muchas veces estos aspectos son vulnerados si el administrado opta buscar el ente judicial por aplicar leyes benignas contra conductores intervenidos por conducir en estado de ebriedad a nivel de la ciudad de Lima Metropolitana; en aplicación del Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, así como</p>			
--	--	--	--	---	--	--	--

		<p>tiva, amparándose en el principio de non bis in, a efectos de que se interponga finalmente de manera prevalente por parte de los juzgados penales, penas muy benignas y la pena de inhabilitación que generalmente suele ser la misma que se impone irrisoriamente en la pena principal de privación de libertad, que siendo de entre seis meses hasta un año y medio en forma suspendida.</p>	<p>ciudad de Lima Metropolitana; en función de que principalmente estos imputados se acogen al proceso judicial inmediato y aprovechan las ventajas concedidas por el Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, así como se ciñen estrictamente en acogerse al principio de oportunidad normado en el Art. 2 del NCPP del 2004, y de hasta poder aprovechar los beneficios de la conclusión anticipada de juicio en base al inciso 2 del Art. 372 del mismo código procesal;</p>	<p>acogerse al principio de oportunidad normado en el Art. 2 del NCPP del 2004 y los beneficios de la conclusión anticipada de juicio en base al inciso 2 del Art. 372 del mismo código procesal.</p>			
--	--	---	--	---	--	--	--

			por lo que así tratan de adjudicarse las sanciones punitivas respectivas , y hasta alegan no someterse a la potestad sancionadora administrativa, amparándose en el principio de non bis in ídem, a efectos de que se interponga finalmente de manera prevalecte por parte de los juzgados penales, penas muy benignas y la pena de inhabilitación que generalmente suele ser la misma que se impone irrisoriamente en la pena principal de privación de libertad,				
--	--	--	--	--	--	--	--

			que siendo de entre seis meses hasta un año y medio en forma suspendida , y que similarmente se aplica para la sanción de inhabilitación, que finalmente llega a ser muy poco disuasiva para los conductores ebrios, que prefieren ser sancionados con tales penas, alegando ante todo que se vulnera el principio constitucional del non bis in ídem, para así de esa forma estos sujetos imputables del delito referido puedan lograr superar en el menor tiempo posible la				
--	--	--	---	--	--	--	--

			<p>inhabilitación impuesta y puedan volver a conducir vehículos, sin haber sido disuadidos o castigados drásticamente por su acto delictivo, y que ello propende continuamente a que sigan perpetrando el mismo ilícito y cometiendo así nuevas infracciones administrativas, hasta poder incluso cometer graves accidentes de tránsito.</p>				
2	<p>¿La parcialidad y vulnerabilidad de las autoridades han generado que el delito de conducción en</p>	<p>Tal vez no impunes, pero si benignas, dado que se acogen al principio de oportunidad y que prefieren ser</p>	<p>Sí, porque se acogen al proceso judicial inmediato en aplicación del Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, así como se ciñen</p>	<p>Muchas de las aplicaciones del Decreto Supremo N° 003- 2014- MTC de fecha 24 de abril del 2014, han</p>	<p>Los entrevistados E2 y E3, concordan en que sí quedan impunes.</p>	<p>El entrevistado E1 considera que no quedan imputados pero que las medidas han sido benignas.</p>	<p>Según lo manifestado por la mayor parte de los entrevistados puedo concluir que la parcialidad y vulnerabilidad de las</p>

	<p>estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020, queden impunes?</p>	<p>sancionados con tales penas, alegando ante todo que se vulnera el principio constitucional del non bis in ídem, y de esta forma estos sujetos imputables del delito referido puedan lograr superar en el menor tiempo posible la inhabilitación impuesta y puedan volver a conducir vehículos, sin haber sido retraídos o arrestados drásticamente por su actuar delictivo, y que ello propende continuamente a que sigan perpetrando el mismo ilícito y</p>	<p>estrictamente en acogerse al principio de oportunidad normado en el Art. 2 del NCPP del 2004, y de hasta poder aprovechar los beneficios de la conclusión anticipada de juicio en base al inciso 2 del Art. 372 del mismo código procesal.</p>	<p>quedado impunes, porque se acogen al proceso judicial inmediato en aplicación del Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, así como en el Art. 2 del NCPP del 2004, y de hasta poder aprovechar los beneficios de la conclusión anticipada de juicio en base al inciso 2 del Art. 372 del mismo código procesal.</p>			<p>autoridades han generado que el delito de conducción en estado de ebriedad queden impunes en Lima 2020.</p>
--	---	---	---	--	--	--	--

		cometiend o así nuevas infraccion es administra tivas, hasta poder incluso cometer graves accidentes de tránsito.					
3	¿Considera que la sanción penal influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?	Influyen muchísimo o la sanción penal por que son leyes benignas para los conductores que infringen el Reglament o Nacional de Transito, porque suelen acogerse a los beneficios judiciales.	Si influye y mucho, dado a la benignidad de este proceso la ejecución del Proceso Inmediato basado en las últimas modificaciones introducidas por el Decreto Legislativo N° 1194 del 2015, ofrece excesivamente ventajas más propicias para autores de delito de conducción en estado de ebriedad, dado que al ser	Por supuesto que sí, la sanción penal influye de mucho dado que muy blanda y benignidad.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que la sanción penal influye negativamente en el delito de conducción en estado de ebriedad, ya que suele ser benigna.	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que la sanción penal sí influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima 2020.

			sancionado punitivamente con pena privativa de libertad suspendida de entre seis meses a dos años, según lo tipificado en el primer párrafo del Artículo 274 del Código Penal, correspondiendo una igual pena análoga de inhabilitación de conformidad con lo normado entre los Artículos 39 y 40 tanto como pena de Inhabilitación de carácter accesoria a aplicarse en la misma forma extensible que se haya determinado en base a la pena principal (de privación				
--	--	--	--	--	--	--	--

			de libertad suspendida) y de aplicabilidad sobre delito culposo de tránsito, a la vez concordado con lo sancionado en el inciso 7 del Art. 36 C.P. que establece inhabilitación o suspensión temporal como hasta inhabilitación definitiva de licencia de conducir acorde a la responsabilidad imputable por conducción en estado de ebriedad.				
4	¿Considera que la sanción administrativa influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el	Muchas veces influyen, los administrados llamados conductores conocen el Reglamento Nacional de Tránsito,	No, porque los administrados llamados conductores conocen el Reglamento Nacional de Tránsito, dado que son	Sí influye. Sin embargo, muchos de ellos son asesorados por la parte técnica que recomienda la aplicación	Los entrevistados E1 y E3, concuerdan que sí influye la sanción administrativa, sin embargo, aún así, cometen el delito de	El entrevistado E2, considera que la sanción administrativa, no influye en el delito de conducción en estado de	Según lo manifestado por la mayor parte de los entrevistados puedo concluir que la sanción administrativa sí influye en el delito de conducción

	<p>periodo 2020?</p>	<p>dado que son conoedores desde el inicio de su capacitación para obtener una Licencia de Conducir, sin embargo, pese a ello, cometen el delito de manejar en estado de ebriedad y son sancionados en base al Decreto Supremo N° 003-2014-MTC de fecha 24 de abril del 2014 y ellos aceptan la sanción, cancelación o inhabilitación, motivo por el cual optan por cogerse al principio de oportunidad e irse al órgano</p>	<p>conocedores desde el inicio de su capacitación para obtener una Licencia de Conducir, sin embargo, pese a ello, muchas veces hacen caso omiso, porque ingieren bebidas alcohólicas de manera irresponsable y ello conlleva a una sanción si fuesen intervenidos por la Policía Nacional.</p>	<p>del órgano jurisdiccional.</p>	<p>manejar en estado de ebriedad.</p>	<p>ebriedad, debido a que los administrados ya tienen conocimiento de los mismos, sin embargo hacen caso omiso a las sanciones que podrían conllevar de ello.</p>	<p>en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020.</p>
--	----------------------	--	---	-----------------------------------	---------------------------------------	---	---

		jurisdiccional.					
5	¿Considera que el principio de naturaleza constitucional del ne bis in ídem es vulnerado por la doble sanción tanto penal como administrativa por parte de la entidad competente?	La sanción impuesta tanto de la Administración como la Jurisdicción Penal sobre el mismo hecho y la misma persona se presenta aparentemente una cuestión de doble sanción que vulneraría el principio de Ne bis in ídem, por lo que se debe de analizar la relación entre la persona y la administración, el aspecto de tiempo, la subordinación entre un ámbito, en la medida que es aplicable o no el principio mencionado.	Respecto al ne bis in ídem no existe doctrina uniforme, por no decir, que no existe siquiera doctrina al respecto, menos aún en los casos de la sanción de inhabilitación por conducción en estado de ebriedad, por ejemplo, para Jaen Vallejo, no existe ninguna diferencia sustancial entre la sanción de inhabilitación por el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y la infracción al reglamento de tránsito por manejar en	Sí, en cuanto nadie puede ser castigado dos veces por un mismo hecho, sin embargo este principio es utilizado por los malos conductores, quienes se aprovechan de la norma para salir airosos.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que no se puede imponer simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho.	No existe oposición.	Según lo manifestado por la mayor parte de los entrevistados puedo concluir que el principio de naturaleza constitucional del ne bis in ídem es vulnerado por la doble sanción tanto penal como administrativa por parte de la entidad competente.

		<p>Si bien es cierto, que la sanción administrativa tiene una finalidad preventiva, no es menos cierto que ello se debe a que dicha entidad estatal regula a la causalidad como uno de los principios de la potestad sancionadora administrativa. Es así, que, se considera como responsable de la infracción administrativa a quien mediante su conducta ha cometido el ilícito.</p>	<p>estado de ebriedad. Es la Ley de Procedimiento Administrativo General (LPAG), Ley 27444, reconoce el non bis in ídem como un principio y garantía de la potestad sancionadora del Estado el cual establece en el artículo 230.10 (...) Non bis in ídem.- No se podrá imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad de sujeto, hecho y fundamento (...). Por su parte, el Tribunal</p>				
--	--	---	--	--	--	--	--

			Constitucional nos viene manifestando en su jurisprudencia que el principio ne bis in ídem, en tanto límite a la potestad sancionadora del Estado, se encuentra contenido implícitamente en el artículo 139º inciso 3) de la Norma Fundamental que consagra el derecho al debido proceso. Este se vulnera cuando recaen sobre la misma persona dos o más sanciones o juzgamientos y existe identidad de sujeto, hecho y fundamento. (Exp. N° 02050-2002-AA/TC y				
--	--	--	---	--	--	--	--

			Exp. N° 02868-2004-AA/TC).				
6	¿Cómo la aplicación del Decreto Legislativo N° 1194, influye en la determinación de penas irrisorias de inhabilitación en autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima, 2020?	El ente judicial tiene que regirse en base al decreto legislativo, aun sabiendo los magistrados que este decreto brinda muchas ventajas a los administrados o autores del delito de conducción en estado de ebriedad.	Influye de mucho porque da excesivas ventajas para los autores del delito de conducción en estado de ebriedad, debido a la forma de cómo se han venido aprovechando de los beneficios procesales del proceso inmediato, así como de la confesión, admisión del delito y de las mismas ventajas de conclusión anticipada de juicio y aprovechamiento del principio de oportunidad; dadas por el Decreto Legislativo N° 1194 del 2015 y por el NCPP del	Este decreto legislativo brinda muchas ventajas a los administrados o autores del delito de conducción en estado de ebriedad, debido a la forma de cómo se han venido aprovechando de los beneficios procesales del proceso inmediato.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que influye en la medida que brinda ventajas a los administrados, autores del delito de conducción en estado de ebriedad.	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que la aplicación del Decreto Legislativo N° 1194, sí influye en la determinación de penas irrisorias de inhabilitación en autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima, 2020.

			2004 respectivamente.				
7	El Principio de Oportunidad, ¿influye negativamente en la determinación de la pena de inhabilitación en los delitos de conducción de vehículos en estado de ebriedad?	El principio de oportunidad, es un instrumento legal que faculta a la autoridad en los casos previstos en la norma y con el consentimiento del imputado, que pueda abstenerse de ejercer la acción penal, ello sin perjuicio de procurar satisfacer íntegramente los intereses del agraviado, en esa orden de ideas los imputados por delito de conducción en estado de ebriedad, llegan a aplicar las	Todos los imputados por delito de conducción en estado de ebriedad, llegan a aprovechar indebidamente las ventajas del principio de oportunidad conforme a lo normado por el NCPP del 2004, a efectos de someterse rápidamente a procesos inmediatos y con ello poder obtenerse sentencias punitivas benignas, y por ende evitar recibir drásticas sanciones administrativas, por lo que se tiene un conocimiento ya	Sí, ya que debido a este instrumento jurídico, los imputados por el delito de conducción en estado de ebriedad, suelen acogerse al principio de oportunidad.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que el principio de oportunidad influye negativamente en la determinación de la pena.	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que el Principio de Oportunidad, influye negativamente en la determinación de la pena de inhabilitación en los delitos de conducción de vehículos en estado de ebriedad.

		ventajas del principio de oportunidad conforme a lo normado por el NCPP del 2004.	predeterminado en varios de estos imputados de preferir acogerse al proceso penal, accediendo al principio de oportunidad, conociéndose se que recibirán penas privativas de libertad suspendidas, que irrisoriamente se aplica entre seis meses a dos años, y que de la misma forma se extenderá análogamente en forma aplicable la pena de inhabilitación que corresponda; pudiendo así los conductores ebrios en asumir mayormente el pago de reparaciones civiles que				
--	--	---	---	--	--	--	--

			acuerden con el Fiscal de caso, tratándose de reparaciones económicas mínimas que se deben realizar a la sociedad, y que la gran mayoría de imputados efectúan pagos parciales al respecto, pudiendo así aminorar más sus sentencias punitivas suspendidas y a la vez poder superar las medidas punitivas de inhabilitación en tiempos más anticipados, pudiendo recuperar de esta manera sus licencias de conducir y volver a ejercer la actividad de				
--	--	--	--	--	--	--	--

			conducción de vehículos, sin haber sido disuadidos del ilícito que perpetran, y por ende se constituirán permanentemente en fuertes riesgos para la sociedad, ya que de manera reincidente pueden conducir nuevamente en estado de ebriedad y hasta ocasionar accidentes de tránsito.				
8	¿Considera que los criterios de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre por conducir en el	La normativa empleada por el MTC en aplicación al Decreto Supremo N° 003-2014-MTC, es una norma valiosa e importante, sin embargo, muchas	Claro que sí, porque el MTC trata de frenar la irresponsabilidad de los conductores porque busca una seguridad vial y estas sanciones administrativas directas	Por supuesto, porque en aplicación al Decreto Supremo N° 003-2014-MTC, el ente administrativo trata de frenar y concientizar a los conductores	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que las sanciones a los infractores por conducción en estado de ebriedad, son importantes para	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que los criterios de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre

	delito de estado de ebriedad que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones son importantes para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020?	veces es vulnerado por ellos deben acatar el pronunciamiento judicial.	dada por la comisión de una infracción tipificada en el cuadro de infracciones del Código de Tránsito (modificado por el Decreto Supremo N° 003-2014-MTC). La sanción de inhabilitación de acuerdo al vigente cuadro de sanciones modificado por el Decreto Supremo N° 003-2014-MTC, se aplica a los conductores ebrios que no ocasionan accidentes de tránsito, y que posean un nivel de consumo alcohólico mayor al establecido en el Código Penal, se	es a fin de que tomen conciencia y aplique el dicho: si tomas, no manejes.	otorgar licencias de conducir.		por conducir en el delito de estado de ebriedad que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones sí son importantes para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020.
--	--	--	--	--	--------------------------------	--	--

			procede a retener la licencia de conducir del infractor en un periodo de hasta 3 años de suspensión inhabilitadora.				
9	¿A su parecer, las licencias de conducir son entregadas sin tomar en consideración otros criterios de evaluación? ¿Cuáles?	Si, hablamos de criterios de evaluación, las licencias de Conducir de la Clase A, Categoría I, el MTC tiene una gran responsabilidad, porque son ellos los que en aplicación al D.S. N° 007-2016-MTC y sus modificatorias, han exonerado a los postulantes a no llevar el curso de capacitación teórico-práctico en una	Si, las licencias de Conducir deben de ser entregadas a los postulantes previa capacitación teóricas y prácticas dadas por un centro de Capacitación y enseñanza, llamadas Escuelas de Conductores Integrales, dedicadas netamente a capacitar, enseñar y sensibilizar a los conductores y no solo entregarlas a los postulantes que aprueben	Si, como por ejemplo una capacitación teórico práctico a los postulantes, en centros de capacitación para concientizar a los futuros conductores y evitar más accidentes de tránsito cuando están en las calles.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que se deberían considerar otros criterios de evaluación, para entregar las licencias de conducir.	No existe oposición.	Según lo manifestado por la mayor parte de los entrevistados puedo concluir que las licencias de conducir son entregadas sin tomar en consideración otros criterios de evaluación.

		<p>Entidad Complemntaria, es decir, en una Escuela de Conductores Integrales, cuando son ellos los que deben ser primeros en ser capacitados y de esta manera se configura la imparcialidad. Más esto no se da con las Licencias profesionales, porque la norma exige que las categorías profesionales deban ser capacitadas tanto teóricas como practica para solicitar su revalidación o recategorización de una licencia profesional.</p>	<p>un examen médico y examen de reglas.</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

10	¿A opinión propia, el nivel de alcohol se relaciona con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?	Claro que sí, por donde uno lo vea, el solo hecho de manejar un vehículo en estado de ebriedad, es un delito y sus consecuencias pueden ser de diferentes maneras según el cuadro de tipificación de sanciones de la norma de tránsito.	Por supuesto, si te detienen manejando en estado étílico sin causar accidente, la Policía Nacional puede intervenir a la persona, someterla al alcoholímetro y de exceder el límite se detendrá al conductor por el delito de peligro común. El vehículo será retenido.	Sí, en cuanto el alcohol dentro del cuerpo tiene efectos sobre el sistema nervioso, alterando el tiempo de respuesta ante cualquier eventualidad.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que el nivel de alcohol se relaciona con los delitos de conducción en estado de ebriedad.	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que el nivel de alcohol sí se relaciona con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima, 2020.
11	¿A opinión propia, la aplicación efectiva de la inhabilitación como sanción administrativa, reducirá la incidencia delictiva de conductores ebrios?	Claro que sí, si tan solo el MTC tendría una comunicación con el Órgano jurisdiccional, las tasas de delitos y accidentes de tránsito, serían otra.	Sí, porque los choferes al recibir una máxima sanción, cancelación o inhabilitación de la Licencia de Conducir tendrán mucho temor de libar alcohol por el miedo a quedarse sin su	Sí, en cuanto ya no volverían a manejar otro vehículo y así se reduciría la tasa de reincidencia.	Los entrevistados E1, E2 y E3, concuerdan que la aplicación de la inhabilitación como sanción administrativa, ayudaría a reducir la incidencia del delito de conducción en	No existe oposición.	Por unanimidad todos los entrevistados consideran que la aplicación efectiva de la inhabilitación como sanción administrativa, sí reduciría la incidencia delictiva de conductores ebrios.

			herramienta de trabajo.		estado de ebriedad.		
--	--	--	-------------------------	--	---------------------	--	--

Anexo: Tabla de entrevistados

INFORMANTE	DESCRIPCIÓN	CÓDIGO
Cargo: Fiscal Adjunto Provincial Provisional Transitorio del Distrito Fiscal de Lima	Coordinación Nacional de las Fiscalías Especializadas en Delitos de Corrupción de Funcionarios.	E1
Cargo: Juez Penal de la Jurisdicción Distrital de S.J.L.	Dirección de Circulación Vial	E2
Cargo: Jefa del Área de Antecedentes de Licencias de Conducir - MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	E3

Anexo: Matriz de análisis de ítems

CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	ÍTEMES
<p align="center">IMPARCIALIDAD Y VULNERABILIDAD DE LAS AUTORIDADES</p>		<p>¿La imparcialidad y la vulnerabilidad de las autoridades han influido en el establecimiento de sanciones y penas a las personas que han incurrido en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020?</p>
		<p>¿La parcialidad y vulnerabilidad de las autoridades han generado que el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020, queden impunes?</p>
	<p align="center">SANCIÓN PENAL Y ADMINISTRATIVA</p>	<p>¿Considera que la sanción penal influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?</p>
		<p>¿Considera que la sanción administrativa influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?</p>
	<p align="center">PRINCIPIO DE NATURALEZA CONSTITUCIONAL</p>	<p>¿Considera que el principio de naturaleza constitucional de la non bis in ídem es vulnerado por la doble sanción tanto penal como administrativa por parte de la entidad competente?</p>
		<p>¿Cómo la aplicación del Decreto Legislativo N° 1194, influye en la determinación de Penas irrisorias de Inhabilitación en autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima, 2020?</p>

		El Principio de Oportunidad, ¿influye negativamente en la determinación de la Pena de Inhabilitación en los delitos de conducción de vehículos en estado de ebriedad?
	CRITERIOS	¿Considera que los criterios de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre por conducir en el delito de estado de ebriedad que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones son importantes para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020?
	LICENCIA DE CONDUCIR	¿A su parecer, las licencias de conducir son entregadas sin tomar en consideración otros criterios de evaluación? ¿Cuáles?
	NIVEL DE ALCOHOL	¿A opinión propia, el nivel de alcohol se relaciona con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?
		¿A opinión propia, la aplicación efectiva de la inhabilitación como sanción administrativa, reducirá la incidencia delictiva de conductores ebrios?

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO DE LA INVESTIGACION: La imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades frente al delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020

Entrevistado:

Cargo:

Fecha:

Indicaciones: A continuación, se le presenta una entrevista que será considerada en un trabajo de investigación, en la cual se le solicita responder de manera objetiva las preguntas, dicha información será para fines estrictamente académicos.

Objetivo General:

Establecer cómo influyen la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020.

CATEGORIA: Imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades

1. ¿La imparcialidad y la vulnerabilidad de las autoridades han influido en el establecimiento de sanciones y penas a las personas que han incurrido en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020? Explique:
2. ¿La parcialidad y vulnerabilidad de las autoridades han generado que el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana en el periodo 2020, queden impunes?

Objetivos específicos 1:

Explicar de qué manera la regulación y aplicación de la pena de inhabilitación, por conducir en estado de ebriedad, como sanción penal y administrativa, al generar una doble sanción por parte del Estado, vulnerando el principio de naturaleza constitucional del ne bis in ídem.

Sub Categoría 01: Sanción penal y administrativa

Sub Categoría 02: Principio de naturaleza constitucional

3. ¿Considera que la sanción penal influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?
4. ¿Considera que la sanción administrativa influye en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?
5. ¿Considera que el principio de naturaleza constitucional del ne bis in ídem es vulnerado por la doble sanción tanto penal como administrativa por parte de la entidad competente?
6. ¿Cómo la aplicación del Decreto Legislativo N° 1194, influye en la determinación de Penas irrisorias de Inhabilitación en autores del delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima, 2020?
7. El Principio de Oportunidad, ¿influye negativamente en la determinación de la Pena de Inhabilitación en los delitos de conducción de vehículos en estado de ebriedad?

Determinar la importancia de los criterios que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020.

Sub Categoría 03:-Criterios

Sub Categoría 04:-Licencia de conducir

8. ¿Considera que los criterios de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre por conducir en el delito de estado de ebriedad que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones son importantes para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020?
9. ¿A su parecer, las licencias de conducir son entregadas sin tomar en consideración otros criterios de evaluación? ¿Cuales?

Determinar cómo se vincula el nivel de alcohol con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020.

Sub Categoría 05:-Nivel de alcohol

10. ¿A opinión propia, el nivel de alcohol se relaciona con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?
11. ¿A opinión propia, la aplicación efectiva de la inhabilitación como sanción administrativa, reducirá la incidencia delictiva de conductores ebrios?

Anexo 1: Modelo de matriz de categorías:

Título: La imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades frente al delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020

Autor: Madrid Florida Grandez Reátegui

Problema	Objetivo	Categoría	Subcategoría	Técnicas	Instrumentos
Problema general	Objetivo general	Imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades	Imparcialidad	Entrevista semi estructurada	Guía de entrevista
¿Cómo la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades competentes consideran el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020?	Establecer cómo influyen la imparcialidad y vulnerabilidad de las autoridades en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, 2020.		Vulnerabilidad		
Problema específico 1	Objetivo específico 1	Delito de conducción en estado de ebriedad	Sanción penal y administrativa	Observación participante	Guía de observación
¿Cómo la regulación y aplicación de la pena por conducir en estado de ebriedad como sanción penal y sanción administrativa conduce a una doble sanción por parte del Estado, que afecta el principio constitucional de la non bis in idem?	Explicar de qué manera la regulación y aplicación de la pena de inhabilitación, por conducir en estado de ebriedad, como sanción penal y administrativa, genera una doble sanción por parte del Estado, vulnerando el principio de naturaleza constitucional de la non bis in idem.		Principios de naturaleza constitucional		
Problema específico 2	Objetivo específico 2	Delito de conducción en estado de ebriedad	Criterios	Observación participante	Guía de observación
¿Se pueden establecer mejoras en la tipificación y sanción por la conducción bajo los efectos del alcohol?	Determinar la importancia de los criterios que impone el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para otorgar las licencias de conducir en Lima, 2020.		Licencias de conducir		
Problema específico 3	Objetivo específico 3		Nivel de alcohol		
¿Cómo se vincula el nivel de alcohol con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020?	Determinar cómo se vincula el nivel de alcohol con los delitos de conducción en estado de ebriedad en Lima durante el periodo 2020.				

ANEXOS

FOTOGRAFICOS

Placas Fotográficas que muestran el accidente de tránsito, muerte de personas, lesiones y consecuencia de daños materiales, como efecto de conducir en estado de ebriedad.



Placas Fotográficas que muestran el accidente de tránsito, muerte de personas, lesiones y consecuencia de daños materiales, como efecto de conducir en estado de ebriedad.



MTC pide que brevete de Sofía Franco se inhabilite de por vida

La institución le pidió a la PNP la máxima sanción para Sofía Franco.



La institución le pidió a la PNP la máxima sanción para Sofía Franco.

EL MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) le pidió a la Policía Nacional del Perú que impongan a Sofía Franco, la papeleta M01 que establece la Inhabilitación de por vida de la licencia de conducir en estado de ebriedad y generar un choque.



PERU

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Vigilancia Estatal de Transportes

Dirección Nacional de Autorizaciones en Transportes

"Decreto de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 14 de diciembre de 2020

OFICIO N° 16963-2020-MTC/17.03

Señor

CORONEL PNP CARLOS MALAVER ODIAS

Director (e) de la Dirección de Tránsito, Transporte y seguridad Vial de la PNP

División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito – DIVPIAT

Av. 28 de julio, cuadra 20 S/N – La Victoria

Presente. -

Asunto: Cumplimiento de registro de infracción de código M01

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al accidente de tránsito ocasionado el día 13 de diciembre de 2020 aproximadamente a las 22:00 horas, en la Urbanización Santa Patricia, en el distrito de La Molina, cuando la señora Sofia Franco Ayllón, con licencia de conducir N° F10543647 estrelló su vehículo contra un auto y una moto que realizaba delivery.

Al respecto, se ha revisado el Registro Nacional de Sanciones, visualizándose que a la fecha no se ha registrado la infracción de código M01¹, a la licencia de conducir N° F10543647, conforme se detalla a continuación:

CONSULTA DE PAPELETAS DEL ADMINISTRADO

Responde por: Documento Sanción Licencia Noticia Infracción Placa Documento Propietario Papeleta

Algo Documento: Tipo Documento: Año Documento: Año Documento:

Fecha	Administración	Infracción	Placa	Propietario	Observaciones
	Provincia del Administrado: FRANCIS AYLLON SOFIA				
	Rev. de Documento: F10543647				

El administrado no tiene papeletas

Por lo tanto, se le solicita cumplir con el registro de la referida infracción al tránsito, de conformidad a sus competencias establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

ORIGINAL FIRMADO
MARIANGELLA ROSSI PAZOS