



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS
CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE
VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA
– CAJAMARCA 2017”**

PRESENTADO POR:

Br. CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE

ASESORES:

DR. EDWIN BARRIOS VALER

DR. LUIS WIGBERTO FERNANDEZ TORRES

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

CHOTA, PERÚ

2017



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

DICTAMEN DE EXPEDITO DE TESIS N° 094-T-2017-OIYPS-FDYCP-UAP

Visto, el Oficio N° 262-2017-OGYT-FDYCP-UAP, de fecha 01.12.2017 de la Oficina de Grados y Títulos, en el que se solicita la revisión final de trabajo de Investigación presentado por el/la bachiller **CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE**, a fin que se declare expedito para sustentar la tesis titulada **“LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017”**

CONSIDERANDO

Que, el Reglamento de Grados y Títulos aprobado por Resolución Rectoral N° 15949-2015.R-UAP de fecha 28.12.2015, contempla las disposiciones normativas correspondientes a las funciones de las Oficinas de Investigación, el mismo que concuerda con lo dispuesto por el Reglamento de Investigación e Innovación Tecnológica aprobado por Resolución Rectoral N° 17483-2017-R-UAP de fecha 15.12.2016.

Que, de la revisión de la tesis, se aprecia que esta cuenta con el informe de el/la asesor/a metodólogo Dr. Edwin Barrios Valer de fecha 29 de noviembre de 2017 y el informe de el/la asesor/a temático Dr. Luis Wigberto Fernández Torres de fecha 30 de noviembre de 2017, informes que señalan que la tesis ha sido desarrollada conforme a las exigencias requeridas para el trabajo de investigación correspondiente al aspecto temático y procedimiento metodológico.

DICTAMEN

Atendiendo a estas consideraciones y al pedido de el/la bachiller **CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE** esta Jefatura **DECLARA EXPEDITA LA TESIS**; titulada **“LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017”** debiendo el/la interesado/a continuar y cumplir con el proceso y procedimiento para que se le programe el examen oral de sustentación de Tesis.

La Victoria, 05 de diciembre de 2017

**UAP UNIVERSIDAD
ALAS PERUANAS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

.....
Dra. FELIPA ELVIRA MUÑOZ CCURO
Jefa de Investigación y Proyección Social

FEMC/jmu

INFORME N° 011-EBV-T-2017

AL : **Dr. Ricardo Alfredo Díaz Bazán PhD**
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : **Dr. Edwin Barrios Valer**
Docente Asesor
Código N° 022715

REFERENCIA: Resolución Decanal N° 01978 – 2017 – FDYCP - UAP

ASUNTO : Asesoría metodológica: Tesis

BACHILLER : CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE
Título: “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017”

FECHA : 29 de noviembre de 2017.

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, con relación a la referencia, a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente informe, la evaluación de los aspectos de forma y fondo, a la tesis del Br. CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la **Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP**, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las **normas del APA**.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Con relación al título del tema de investigación: “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017” consideramos, que cumple con los requisitos para un trabajo de investigación a nivel de pregrado de la Facultad de Derecho de la Universidad Alas Peruanas.

DEL CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Con referencia a este punto, metodológicamente consideramos trascendental, ya que de éste se deriva todo el desarrollo del trabajo de investigación, en consecuencia describimos los puntos más resaltantes:

- Descripción de la realidad problemática, este acápite del trabajo de investigación cuenta con los requisitos y naturaleza de un estudio coherente, el mismo que obedece a los métodos deductivo e inductivo.
- Delimitación de la Investigación, se hizo de acuerdo a los parámetros de la Universidad Alas Peruanas, tomando en cuenta la delimitación espacial, temporal, social y conceptual.
- Problemas de la Investigación, respecto a este punto neurálgico, el Bachiller: CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE, ha desarrollado tanto el problema general como los problemas específicos, de acuerdo a una adecuada operacionalización de las variables: responsabilidad penal y conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis y sus respectivas dimensiones.
- Objetivos de la investigación, se observa un planteamiento adecuado de los mismos, tanto del objetivo general, como de los específicos, además fueron redactados con verbos en infinitivo, tal como advierte la teoría.
- Hipótesis y variables de la investigación, existe un planteamiento adecuado de las mismas, obedeciendo a la formulación del problema.
- Metodología de la investigación, expresa un planteamiento metodológico adecuado de acuerdo a los parámetros de la Universidad Alas Peruanas.
- Justificación e importancia de la investigación, referente a este punto, el tesista considera su justificación de acuerdo a los criterios establecidos por la teoría de la investigación científica.

EL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

- Todo el contenido del Marco Teórico se ha desarrollado, tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA, en sexta edición y los contenidos se adecúan a los requisitos de un trabajo de investigación en el campo del derecho, de ahí su importancia al estar constituido por las teorías que dilucidan los aspectos fundamentales del estudio jurídico social.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Este capítulo representa un punto neurálgico en la realización de un trabajo de investigación, en tal sentido está constituido por los siguiente puntos:

- Análisis de Tablas y Gráficos, cumple con los requisitos de la universidad.
- Discusión de Resultados, desarrolló de acuerdo a las exigencias de un trabajo de investigación de nivel universitario.
- Conclusiones: guardan relación directa con los objetivos de investigación.
- Recomendaciones, guardan relación directa con las conclusiones.
- Fuentes de información, fueron desarrolladas, tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA, en sexta edición

ANEXOS

Matriz de Consistencia, se observa en los anexos.

Instrumento(s), se observan en los anexos

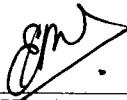
Validación de instrumento por expertos (Ficha de validación del instrumento. Juicio de expertos), se observan en los anexos.

Anteproyecto de Ley.

CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente al **Aspecto Metodológico de la tesis titulada:** “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017” considero que el Bachiller **CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE**, ha realizado **la tesis** conforme a las exigencias establecidas por la Facultad, para su preparación y elaboración; el mismo que está concluido y listo para ser sustentada.

Atentamente,


Dr. EDWIN BARRIOS VALER
Asesor Metodológico
Código N° 022715

INFORME N° 013-LWFT-T-2017

AL : Dr. Ricardo Alfredo Díaz Bazán PhD
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : Dr. Luis Wigberto Fernández Torres
Docente Asesor
Código N° 051666

REFERENCIA: Resolución Decanal N° 01980 – 2017 – FDYCP - UAP

ASUNTO : Asesoría Temática: Tesis

BACHILLER: CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE
Título: “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017”

FECHA : 30 de noviembre de 2017.

Me es grato dirigirme a Usted, con relación a la referencia, a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente informe, la evaluación de los aspectos de forma y fondo de la tesis en mención:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la **Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP**, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las normas del APA.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Con relación al título del tema de investigación consideramos, que cumple con los requisitos para un trabajo de investigación a nivel de pregrado de la facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas.

DEL CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- En primer lugar respecto a la descripción de la realidad problemática, este acápite del trabajo de investigación cuenta con los requisitos y naturaleza de un estudio

coherente, el mismo que obedece a los métodos deductivo, además del método analítico.

- Delimitación de la Investigación, se hizo de acuerdo a los parámetros de la Universidad Alas Peruanas, tomando en cuenta la delimitación espacial, en este caso concreto referido a la provincia de Chota en la Región Cajamarca, en lo temporal, se desarrolló en el año 2017, en lo social, se refiere a los conductores de vehículos mototaxis; y conceptual, delimita a las variables: responsabilidad penal y conducción en estado de ebriedad.
- Problemas de la Investigación, respecto a este punto neurálgico, el Bachiller: CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE, ha desarrollado tanto el problema general como los problemas específicos, de acuerdo a una adecuada operacionalización de las variables.
- Objetivos de la investigación, se observa un planteamiento adecuado de los mismos, tanto del objetivo general, como de los específicos, además fueron redactados con verbos en infinitivo, tal como advierte la teoría.
- Hipótesis y variables de la investigación, existe un planteamiento adecuado de las mismas, obedeciendo a la formulación del problema.
- Metodología de la investigación, expresa un planteamiento metodológico adecuado de acuerdo a los parámetros de la Universidad Alas Peruanas.
- Justificación e importancia de la investigación, referente a este punto, el tesista considera su justificación de acuerdo a los criterios establecidos por la teoría de la investigación científica.

EL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

- En el aspecto Temático este capítulo resulta trascendental, a su vez contiene antecedente de la investigación, considera adecuadamente, tanto los antecedentes internacionales, como los nacionales, tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA, en sexta edición.
- Bases Teóricas, considera adecuadamente todo el fundamento teórico del trabajo de investigación, tomando en cuenta la importancia de los temas a partir de las variables de investigación, siempre tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA.

- Bases Legales, considera la normativa vigente, respecto al tema materia de estudio, tomando en cuenta los diferentes cuerpos legales existentes, tanto en el país como en el extranjero.
- Definición de Términos Básicos, conceptúa los términos, relacionados con las variables y dimensiones del tema materia de investigación, tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA, en sexta edición.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

- Este capítulo resulta el más importante, porque se presentan los resultados, que a su vez contiene: Análisis de Tablas y Gráficos, cumple con los requisitos exigidos por la universidad Alas Peruanas, en su Reglamento de Grados y Títulos.
- Discusión de Resultados, desarrolló de acuerdo a las exigencias de un trabajo de investigación de nivel universitario.
- Conclusiones: guardan relación directa con los objetivos de investigación.
- Recomendaciones, guardan relación directa con las conclusiones.
- Fuentes de información, fueron desarrolladas, tomando en cuenta el sistema de referencias bibliográficas APA, en sexta edición

ANEXOS

Matriz de Consistencia, se observa en los anexos, y en cuadro respectivo.

Instrumento(s), se observan en los anexos, dos cuestionarios, respecto a las variables consideradas.

Validación de instrumento por expertos (Ficha de validación del instrumento. Juicio de expertos), se observan en los anexos.

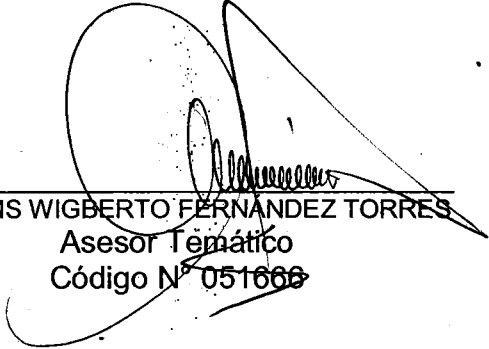
Confiabilidad: se adjunta cuadro de análisis de confiabilidad, a través del Alfa de Cronbach.

En tal sentido y luego de haber analizado la tesis en mención, se arriba a la siguiente:

CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente al **aspecto temático** considero que el Bachiller **CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE**, ha realizado la **tesis** conforme a las exigencias establecidas por la Facultad, para su preparación y elaboración; el mismo que está concluido y expedito para ser sustentada.

Atentamente,



DR. LUIS WIGBERTO FERNÁNDEZ TORRES
Asesor Temático
Código N° 051666

DEDICATORIA.

Dedico este trabajo de investigación, a mis padres, a mi novia, por estar a mi lado y creer en mí, lo que me impulso para seguir adelante dándome fuerzas para continuar y encausarme en este proyecto de vida que me enrumbe y ayudándome a alcanzar este sueño hasta estos momentos.

Christian.

AGRADECIMIENTO

Mis más sinceros agradecimientos a:

Mis padres quienes fueron los que me enseñaron a nunca renunciar ni rendirme por un anhelo.

Mi pareja sentimental por apoyarme siempre y desinteresadamente, con su tiempo, paciencia y comprensión; agradezco.

La Universidad Alas Peruanas, a las autoridades, a los docentes, por acogerme durante el periodo de estudios.

A la facultad de Derecho y Ciencia Política.

El autor.

RECONOCIMIENTO

Mi mayor gratitud a la comunidad educadora de la Universidad Alas Peruanas por su prestancia de servicio e inspiración al educando, es por esta razón que me avoco a agradecerles en una forma especial a mis asesores: Dr. Edwin Barrios Valer (metodólogo) y al Dr. Luis Wigberto Fernández Torres, quienes con paciencia pudieron guiarme para poder llegar a este término. A los académicos que buscan en la ciencia la solución de los problemas.

El autor.

ÍNDICE

Caratula	1
Dedicatoria	2
Agradecimiento	3
Reconocimiento	5
Índice	6
Resumen	8
Abstract	10
Introducción	11
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.1. Descripción de La realidad problemática	13
1.2. Delimitación de La investigación	14
1.2.1. Delimitación espacial	14
1.2.2. Delimitación social	14
1.2.3. Delimitación Temporal	15
1.2.4. Delimitación Conceptual	15
1.3. Formulación del Problema	15
1.3.1. Problema General	15
1.3.2. Problemas Específicos	15
1.4. Objetivos de la investigación	16
1.4.1. Objetivo general	16
1.4.2. Objetivos específicos	16
1.5. Hipótesis y variables de la investigación	17
1.5.1. Hipótesis	17
1.5.1.1. Hipótesis General	17
1.5.1.2. Hipótesis Secundaria	17
1.5.2. Variables	17
1.5.3. Definición Operacional	17
1.6 Metodología la Investigación	17
1.6.1. Tipo y nivel de investigación	18
A. Tipo de investigación	18
B. nivel de investigación	19

1.6.2. Método y diseño de la investigación	19
A. Método de la investigación	19
B. Diseño de la investigación	20
C. Enfoque de la investigación	20
1.6.3. Población y Muestra de la investigación	21
A. Población	21
B. Muestra	21
1.6.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	22
A. Técnicas	22
B. Instrumentos	22
C. La encuesta	23
1.6.5. Justificación de la investigación	23
A. Justificación	23
B. Importancia	24
C. Limitaciones de la investigación	24
CAPITULO II: MARCO TEORICO	26
2.1. Antecedentes del estudio de investigación	26
2.1.1. Antecedentes internacionales	26
2.1.2. Antecedentes nacionales	32
2.2. Bases legales	36
Marco jurídico protegido por el estado Peruano	36
Marco constitucional	36
Marco Penal	36
I. El Homicidio Culposo.	37
II. Lesiones culposas.	37
III. Resistencia o Desobediencia a la autoridad	37
Protección del Bien Jurídico por el Código Penal	38
2.3. Bases teóricas	40
2.3.1. El derecho penal y el ejercicio del ius puniendi	40
2.3.2. Delitos de peligro común.	42
2.3.3. Del delito de conducción en estado de ebriedad	45
2.3.4. El tipo de conducción en estado de ebriedad	46
2.3.5. La responsabilidad penal	47

2.3.6. La culpabilidad	49
2.3.6.1. Definición	49
2.3.6.2. La culpabilidad como principio	50
2.3.6.3. La culpabilidad como elemento del delito	50
2.3.6.4. Descripción de la culpabilidad	50
2.3.6.5. Elementos de la culpabilidad	51
2.3.6.5.1. La imputabilidad	51
2.3.6.5.2. El conocimiento de la antijuricidad	53
2.3.6.5.3. La exigencia de actuar de otro modo	55
2.3.7. La antijuricidad.	56
2.3.7.1. Antijuricidad formal	57
2.3.7.2. Antijuricidad material	58
2.3.8. El bajo conocimiento de la antijuricidad como atenuante	58
(i) Principio de proporcionalidad	59
(ii) El error de tipo vencible	61
2.3.9. Grados de ebriedad para determinar la gravedad del delito	63
2.3.10. El conocimiento de la responsabilidad penal	64
I. Los delitos de peligro abstracto y común	68
2.4. Definición de términos básicos	73
CAPITULO III: RESULTADOS	66
3.1. Presentación de resultados	78
3.2. Conclusiones	79
3.3. Recomendaciones	81
FUENTES DE INFORMACIÓN	82
ANEXOS	85
Anexo: 1 Matriz de consistencia	86
Anexo: 2 instrumento	
Anexo: 3 validación juicio de expertos	

Resumen

La presente tesis titulada: LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017; en líneas generales busca: Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, por ello se ha seguido todos los pasos estipulados en un trabajo de investigación.

Esta tesis en el aspecto metodológico presenta las siguientes características: el enfoque; pertenece al cuantitativo, el tipo de investigación corresponde a la investigación básica, el nivel es no experimental, transversal, correlacional; el método fue deductivo, analítico, sintético, además de la observación como método empírico; la población estuvo constituida por: 320 Conductores de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota, empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota y como muestra: 66 conductores, se utilizó como técnica la encuesta y como instrumentos, dos cuestionarios.

Al finalizar la investigación se obtuvo el siguiente resultado: Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación de Rho de Spearman $=0,968$; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

Palabras claves: responsabilidad penal, conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, daños personales, daños pecuniarios, seguridad pública, examen cualitativo, examen cuantitativo, cancelación e inhabilitación de licencia.

Abstract

This thesis entitled: THE CRIMINAL RESPONSIBILITY OF DRIVERS IN THE STATE OF EBRIETY OF MOTOTAXIS VEHICLES IN THE CITY OF CHOTA - CAJAMARCA 2017; in general, it seeks to: Determine the relationship that exists between criminal liability and drunk driving of motorcycle taxis in the city of Chota - Cajamarca 2017, that is why all the steps stipulated in a research paper have been followed.

This thesis in the methodological aspect presents the following characteristics: the approach; belongs to the quantitative, the type of research corresponds to basic research, the level is non-experimental, transversal, correlational; the method was deductive, analytical, synthetic, in addition to observation as an empirical method; the population was constituted by: 320 motorcycle taxi drivers in the city of Chota, registered in the Provincial Municipality of Chota and as sample: 66 drivers, the survey was used as a technique and as instruments, two questionnaires.

At the end of the investigation the following result was obtained: It was determined that there is a significant relationship between criminal liability and drunk driving of motorcycle taxis in the city of Chota - Cajamarca 2017, as corroborated through the correlation statistic Rho from Spearman = 0.968; which indicates that there is a high positive correlation; consequently, the null hypothesis is rejected and the research hypothesis is accepted.

Keywords: criminal liability, drunk driving of motorcycle taxis, personal injury, pecuniary damage, public safety, qualitative examination, quantitative examination, cancellation and disqualification of license.

INTRODUCCION

La conducción de vehículos en estado de ebriedad, sigue siendo un problema latente en nuestra sociedad, por ello los altos índices de accidentes, en las vías de transporte, ya sea público o privado y muchas veces con consecuencias fatales, es decir la muerte de muchas personas, tal como lo advierte el INEI y estas cifras van en aumento considerable, como en el caso de Cajamarca que en el 2015, hubieron 77 víctimas mortales y 118, en el 2016, ahora bien en provincias el medio de transporte por excelencia son los vehículos menores, denominados mototaxis por sus características y por el uso que se les da, en tal sentido y por la inestabilidad de estos vehículos menores, es necesario que los conductores al manejar estén en sus cinco sentidos; sin embargo se puede apreciar que muchos de estos conductores manejan bajo los efectos de bebidas alcohólicas, aumentando considerablemente la probabilidad de la ocurrencia de accidentes de tránsito, que en el caso de la ciudad de Chota va en un aumento considerable.

La razón por la que se ha elegido este tema en la investigación es por el hecho que se está incrementando el índice de accidentes de tránsito, por esta causa y a raíz de ello es que se ha sufrido el daño a la integridad física de algunas personas inocentes, es preciso indicar que no se está previniendo este tipo de delitos ya que la justicia es muy tolerante con este tipo de delitos y se debe modificar las sanciones tanto pecuniarias como penales, porque uno cuando está libando licor tiene conciencia que conducir en ese estado ya es un riesgo latente, razón por la cual ya viene manifestando una conducta irresponsable u dolosa, más aun cuando tiene que transportar a sus familiares o amigos exponiéndolos a un peligro, que uno no sabe si en su momento puede o no ocurrir pero el peligro está latente, esto está sancionado administrativamente y penado por la normativa peruana; dichos hechos que acarrearán de este tipo de

actos contrarios a la normativa pudiendo preverlos deben tener un carácter considerado con un delito doloso.

La presente tesis está constituida por tres capítulos que se describen a continuación:

El Capítulo I: se refiere al planteamiento del problema, que a su vez está constituido por la descripción de la realidad problemática, delimitación de la realidad problemática, formulación del problema de investigación, objetivos, justificación de la investigación y limitación de la investigación.

El Capítulo II: está referido al marco teórico, que a su vez contiene, antecedentes del estudio de investigación, bases legales, bases teóricas y la definición de términos básicos.

El capítulo III, referido a la presentación, análisis e interpretación de resultados, que a su vez contiene: análisis de tablas y gráficos, discusión de resultados, conclusiones, recomendaciones y fuentes de información.

Finalmente, el informe de tesis considera los anexos y los documentos que corroboran la realización del trabajo de investigación, los mismos que son: la matriz de consistencia, los instrumentos de investigación, además de validez y confiabilidad de los instrumentos.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la Realidad Problemática

El tema elegido por el suscrito tiene como finalidad investigar “La Responsabilidad Penal de los Conductores en Estado de ebriedad de Vehículos Mototaxis en la Ciudad de Chota”; que implica el conducir un vehículo de estas características en estado de ebriedad, y sus repercusión en la comisión del delito de peligro común, previsto en el artículo 274° del Código Penal, en lo que a su penalidad y demás consecuencias legales se refiere.

Se puede definir la responsabilidad penal como el deber jurídico que se impone a un individuo imputable de responder a su acción antijurídica prevista en su normativa del Código Penal como delito, de la que es culpable, debiendo sufrir sus consecuencias jurídicas.

En el presente año 2017 como estadística, se tiene hasta la fecha 165 accidentes, 128 de ellos ocasionados por conductores en aparente estado de ebriedad, y 37 por causas fortuitas. Tales datos, en comparación con el año anterior, han mostrado un aumento, ya que en el 2016 se ha tenido un total de 63 accidentes de tránsito de los cuales

52 fueron por conducción en aparente estado de ebriedad (datos de información de la comisaria, área de tránsito del distrito de Chota).

Visto el índice estadístico de aumento constante de la conducción en estado de ebriedad, respecto a este delito de peligro común, es que el suscrito se ha motivado en dar un alcance a los agentes de justicia en lo que respecta a los problemas de determinación de la pena directamente relacionado a la problemática de la responsabilidad penal de los conductores en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota.

El deseo como ciudadano es de mejorar el conocimiento y la responsabilidad de los mototaxistas, de los peligros a los que conlleva la exposición de conducir en estado de ebriedad; este actuar de todo sujeto activo puede generar un delito de peligro abstracto, con lo que no se puede tener en cuenta la magnitud mientras dicha acción no vulnere un bien protegido y lo convierta en un delito de peligro concreto.

1.2. Delimitación de la investigación

1.2.1. Delimitación espacial

Para la presente investigación se ha tomado en cuenta realizarlo en el ámbito de la Ciudad de Chota, Provincia de Chota, Departamento de Cajamarca.

1.2.2. Delimitación social

La presente investigación involucra conocer como objeto de estudio de “la responsabilidad penal de los conductores en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, los operadores de justicia y ciudadanos en general Ciudad de Chota, Provincia de Chota, Departamento de Cajamarca.

1.2.3 Delimitación Temporal.

La presente Investigación se desarrolló durante el primer semestre del año 2017.

1.2.4 Delimitación conceptual.

La presente investigación dará a conocer conceptos tales como la orientación al desarrollo de variables teniendo en cuenta la responsabilidad penal de los conductores en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota.

La información utilizada para esta información se presentara mediante el método de investigación cualitativa – inductiva. La cual permitirá dar un enfoque de la problemática a la presente investigación.

1.3.- Problema de Investigación

1.3.1 Problema General

¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?

1.3.2 Problema Específicos

- a) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?
- b) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?
- c) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

1.4.2 Objetivos Específicos

- a) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.
- b) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.
- c) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

1.5. Hipótesis y variables de la investigación.

1.5.1. Hipótesis.

1.5.1.1. Hipótesis General.

Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

1.5.1.2. Hipótesis Secundaria.

- a) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

- b) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.
- c) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

1.5.2. Variables

1.5.2.1. Variable 1:

Responsabilidad penal.

1.5.2.2. Variable 2.

Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis.

1.5.3. Definición Operacional.

Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Escala
Responsabilidad penal.	Es el grado de responsabilidad que se tiene por la comisión de un ilícito, el mismo que debe estar tipificado como tal, en tal sentido si no hay norma que tipifique un delito, este acto no sería considerado como tal.	Daños personales	Nominal
		Daños pecuniarios	Nominal
		Seguridad pública	Nominal
Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis.	Es el estado de consumo de alcohol que presenta una persona con relación a los niveles de alcohol permitidos bajo la normatividad cuando éste sea particular o en su defecto público.	Examen cualitativo	Nominal
		Examen cuantitativo	Nominal
		Cancelación e inhabilitación de licencia	Nominal

1.6. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION.

1.6.1. Tipo y nivel de investigación

A. Tipo de Investigación

La presente investigación de es de tipo básica.

Es la que se realiza con la finalidad de producir nuevos conocimientos para ampliar y profundizar las teorías sociales, no está dirigida al tratamiento inmediato de un hecho concreto, ni a resolver una interrogante fáctica, sino que únicamente es una investigación para profundizar la información sobre las relaciones sociales que se producen en el seno de la sociedad. (Carrasco, D.2009:49)

Este tipo de investigación propone crear nuevos conocimientos de las teorías existentes, esto a través de ampliaciones o modificaciones.

B. Nivel de investigación

La presente investigación es de nivel correlacional, ya que este tipo de investigaciones buscan establecer el grado de correlación que existen entre dos variables, en este caso: la responsabilidad penal y la conducción de vehículos en estado de ebriedad. .

1.6.2. Método y Diseño de la investigación.

A. Método de la investigación

Respecto al método de investigación, en el presente trabajo de investigación se utilizaron, tanto los métodos lógicos (Deductivo – Inductivo) como los métodos empíricos (Observación) para viabilizar el desarrollo de la presente tesis; además cabe destacar que como método general se encuentra el método científico.

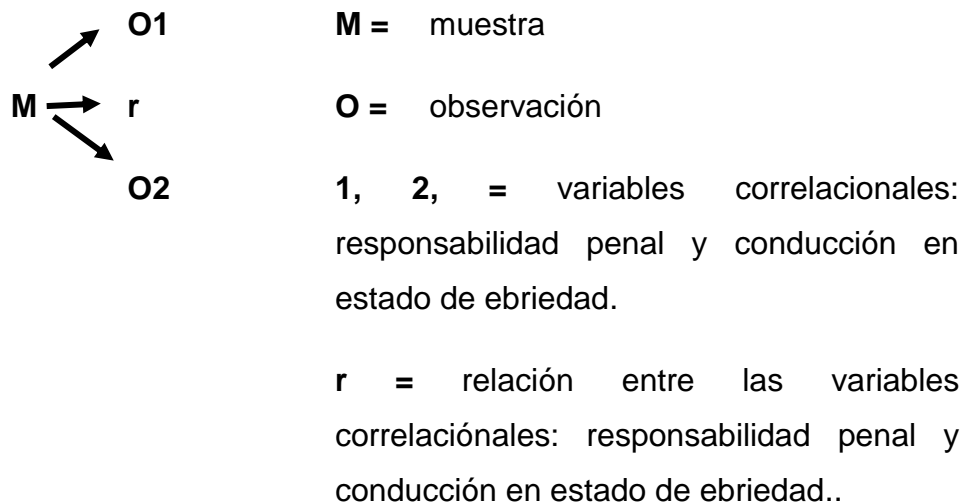
B. Diseño de investigación

El diseño de la investigación fue no experimental, transversal, correlacional ya que no se manipuló las variables de estudio. Es no experimental “la investigación que se realiza sin manipular

deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables”. (Hernandez et, 2016:149)
 Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es como tomar una fotografía de algo que sucede. (Gómez, M. 2006: 102-103)

La investigación no debe tener ninguna alteración de los hechos observados en su forma natural, que posteriormente vayan ser analizados; debe ser seleccionado en forma específica sobre un grupo, participantes, etc., y no existe la posibilidad que sea aleatoriamente.

El esquema de investigación que corresponde es el siguiente:



C. Enfoque de la investigación

La presente investigación pertenece al enfoque cuantitativo, ya que el procedimiento que se proyectó indicar, se basa buscando en las opciones de dimensiones numéricas usando encuestas en campo, para determinar niveles a los cuales la investigación pretende alcanzar.

El método cuantitativo se centra en los hechos o causas del fenómeno social, con escaso interés por los estados subjetivos del individuo. Este método utiliza el cuestionario, inventarios y análisis demográficos que producen números, los cuales pueden ser analizados estadísticamente para verificar, aprobar o rechazar las relaciones entre las variables definidas operacionalmente, además regularmente la presentación de resultados de estudios cuantitativos viene sustentada con tablas estadísticas, gráficas y un análisis numérico. (Rodriguez P 2010:32).

1.6.3 Poblacion y muestra de la investigacion.

A. Población

La población es conveniente extraer muestras representativas del universo. Se debe definir en el plan y, justificar, los universos de estudios, el tamaño de la muestra, el método a utilizar y el proceso de selección de las unidades de análisis. Bejar, (2008).

En realidad, pocas veces es posible medir a la población por lo que obtendremos o seleccionaremos y, desde luego, esperaremos que este subgrupo sea un reflejo fiel de la población.

La población objeto de la presente investigación estuvo compuesta por trabajadores conductores de mototaxis en la ciudad de Chota, aproximadamente 250, empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota.

B. Muestra

La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Se puede decir que es el subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus necesidades al que llamamos población. Bejar, D. (2008).

La muestra con la que se trabajó la presente investigación es no probabilística intencionada, el criterio que se utilizó para delimitar la muestra estuvo por sesenta y seis (66) Conductores de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota.

C. Muestreo:

Respecto al muestreo, éste corresponde al muestreo No Probabilístico a criterio del investigador, tomando en cuenta ciertas características de los participantes, mototaxistas de la ciudad de Chota, que se dedican exclusivamente a este trabajo.

1.6.4. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

A. Técnicas

Se define como una técnica el proceso de recolección de datos que permite acumular y sistematizar información sobre un hecho o fenómeno social que tiene relación con el problema que motiva la investigación.

Para realizar el acopio de información relevante y objetiva, que contribuya al tema de investigación, se eligió la técnica de la encuesta.

B. Instrumentos

Respecto a los instrumentos, se eligieron dos cuestionarios, que obedecen a la encuesta como técnica; los ítems de estos cuestionarios fueron elaborados en base a los indicadores, dimensiones y variables.

1.6.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

A. Justificación.

a) Justificación Teórica:

Para Briones G. (2002) en cuanto a la justificación teórica se refiere así: “En el plano teórico, el aporte podría ser el conocimiento logrado por la confirmación de una hipótesis original propuesta por el investigador,

dentro de un cuadro teórico apropiado o bien, la reconfirmación de una hipótesis formulada y verificada por otro investigador, etc.” (p.25).

La justificación del presente trabajo de investigación viene constituida por el hecho de asumir y afrontar una realidad local materializada en la ausencia absoluta de estudios jurídico penales que desde la base sociológica y fáctica del sector de transporte público de mototaxi existe hasta la fecha en la localidad de Chota, en el departamento de Cajamarca, motivo por el cual se estima que el presente estudio será un aporte y a su vez instrumento para que eventualmente las autoridades competentes, a través de las conclusiones dogmáticas que se propondrán, puedan conocer el fenómeno socio jurídico en el ámbito penal (respecto al delito de conducción de vehículo de estado de ebriedad regulado en el Código Penal) que vienen atravesando los señores mototaxistas de la ciudad y provincia de Chota, y en consecuencia apliquen creen y/o penas justas y proporcionales a mototaxistas que mayormente carecen de estudios superiores, y en su gran mayoría cuentan con educación básica incompleta.

b) Justificación práctica.

Así lo expone Briones G. (2002): “la utilización práctica podría ser un aporte a la solución de un problema social, como ayudar a rebajar la deserción escolar, la pobreza, la irresponsabilidad social, etc.” (p.25)

La presente investigación busca evidenciar el peligro latente que constituye la conducción de vehículos menores, mototaxis en la ciudad de Chota, que ponen en riesgo la integridad de los habitantes de esta ciudad.

c) Justificación Metodológica

Para esta justificación, Gómez B.S. afirma que:

Ahora bien, es importante considerar, antes de iniciar el proceso, los tiempos, los alcances y las posibilidades de la investigación. Por ello, conviene responder las siguientes preguntas: ¿dónde se investigará?, ¿qué tiempo existe para desarrollar la investigación?, ¿cuáles son los aspectos teóricos a revisar del tema?, ¿a quiénes se entrevistará, y cuáles deben ser sus características?, ¿qué es lo más relevante que se desea conocer? Plantear y delimitar un tema no es suficiente para establecer la importancia de la investigación; también se requiere señalar por qué es importante estudiar el tema, además de las repercusiones que implica, es decir, justificarlo. (p.27)

Para la presente investigación se utilizaron dos cuestionarios como instrumentos de recolección de datos, los mismos que obedecen a los indicadores, dimensiones y variables.

d) Justificación social

“Con la investigación, se llenará algún vacío de conocimiento?, se podrán generalizar los resultados a principios más amplios?, la información que se obtenga puede servir para revisar, desarrollar o apoyar una teoría?, ¿se podrá conocer en mayor medida el comportamiento de una o de diversas variables o la relación entre ellas?, ¿se ofrece la posibilidad de una exploración fructífera de algún fenómeno o ambiente?, ¿qué se espera saber con los resultados que no se conociera antes?, ¿se pueden sugerir ideas, recomendaciones o hipótesis para futuros estudios?” (Hernández et. al. pág. 52)

En el ámbito social esta investigación abarca a toda la población de la ciudad de Chota en la Región de Cajamarca, ya que los usuarios son los habitantes de esta ciudad y de una u otra forma siempre se hallan inmersos en esta problemática.

B. Importancia.

El conducir en estado de ebriedad es un delito que está en constante crecimiento, la necesidad de protección a los bienes jurídicos debe ser prioritaria y preventiva ya que si bien es vulnerado perjudica no solo a quien lo sufrió sino también a sus familiares quienes indistintamente resultarían afectados; si bien es cierto nuestra normativa sanciona este tipo de delitos pero no estamos intentando preverlos, ya que es latente e inminentemente en cualquier momento pueden ocasionar algún riesgo a todo bien jurídico protegido por nuestra carta magna.

Resulta importante el sancionar a los conductores en estado de ebriedad con sanciones no solo pecuniarias si no con amonestaciones más drásticas penalmente, pues no se trata de una persona que necesariamente pueda tomar conciencia y previsiones después de amonestarlo pecuniariamente, más bien puede convertirse en un delincuente en potencia que en cualquier momento puede vulnerar algún bien jurídico protegido.

C. Limitaciones de la Investigación

En este tipo de trabajos, las limitaciones generalmente son de carácter económico, ya que por la misma naturaleza de estos trabajos no tienen financiación, ni del estado, ni mucho menos de la empresa privada, por lo que tendrá que tuvo que ser solventada en su integridad por el investigador, esta dificultad fue absuelta por el investigador en su integridad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio de investigación

2.1.1 ANTECEDENTES INTERNACIONALES.

Ríos, V. (2003). Tesis “Alcoholemia y demás Medios de Pruebas en el Delito de Conducción Bajo la Influencia del Alcohol o Estado de Ebriedad”, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Escuela de Derecho – Universidad Austral de Chile. El desarrollo de esta investigación tendrá como objetivo determinar el procedimiento aplicable a este delito, Tribunales competentes, la ebriedad como elemento de tipo penal, los medios de pruebas para determinar esta conducta y otros aspectos, siendo todas estas variantes necesarias para comprender esta figura penal de forma más completa, teniendo siempre en vista su reglamentación, tanto en el extinto sistema inquisitivo como en el nuevo sistema procesal penal. Sin embargo, el objetivo principal que me convoca es pretender demostrar si los demás medios de pruebas (cualquiera de ellos) sirven para tener por acreditado este delito por sí solo, excluyendo para ello a la prueba de la alcoholemia. Sostiene: El manejo de Vehículo en Estado de Ebriedad, que va en aumento, se castiga aunque no cause daño alguno, y esto puede ser calificado por daños, lesiones o la muerte de una o más personas, el bien jurídico protegido en el delito de Conducción en Estado de Ebriedad ya que se menciona como bienes jurídicos protegidos a la vida, la propiedad, la

seguridad pública, la seguridad común o colectiva. Esta tesis está basada en el sistema de estudio básico, no experimental.

1.- una de sus conclusiones Para conseguir obtener un resultado que sostenga mi postura debo necesariamente aclarar que una cosa es la teoría y otra cosa distinta es la forma como es resuelto en definitiva por nuestros Tribunales Penales el delito de conducción en estado de ebriedad. Habiendo hecho esta aclaración, digamos que en el extinto procedimiento inquisitivo la principal prueba mediante la cual se podía desvirtuar una alcoholemia superior a un gramo de alcohol por litro de sangre, era la prueba testimonial. Recordemos que mientras regía este procedimiento las únicas pruebas que se podían rendir y darles valor eran las que expresamente señalare la Ley Penal por tratarse de un sistema de prueba legal tasada. En el nuevo sistema Procesal Penal, al menos en teoría, cualquier medio probatorio puede lograr la convicción del Tribunal por si solos, es por ello que se puede condenar a un individuo con la sola prueba de la alcoholemia o la sola prueba testimonial o con cualquier otro medio de prueba siempre que el Juez se forme y explique su convicción en la respectiva sentencia, pero dentro de los fallos analizados a ningún imputado se le condena con la sola prueba pericial de la alcoholemia. Es por ello que es en este procedimiento acusatorio donde radica, al menos en teoría, la importancia de las presunciones derivadas de los antecedentes probatorios restantes, como por ejemplo la apreciación clínica del imputado realizada por el médico que practicó dicho examen, ya que es la persona que tiene los conocimientos de su profesión para distinguir cuando se trata de una situación constitutiva de ebriedad.

Sin embargo, debo concluir que en la práctica se presenta la siguiente situación: se continúa sosteniendo por los nuevos Tribunales Penales que el límite entre la influencia de alcohol y el estado de ebriedad es de un gramo de alcohol por litro de sangre, siguiéndose en este punto lo planteado por el Informe del Servicio Médico Legal.

Cardozo, P. (2009). Tesis “Bases de Política Criminal y Protección Penal de la Seguridad Vial”; departamento de derecho público general área de derecho penal, de la Universidad de Salamanca España. El objetivo de la presente tesis, Desde el punto de vista de la dogmática penal, este artículo contiene al delito de conducción con exceso de velocidad (art. 379.1), cuya naturaleza jurídica bifronte tiene, por una parte, la estructura de una ley penal en blanco, de una discutible adecuación al marco constitucional y, por la otra, la naturaleza de delito de peligro abstracto. Luego encontramos la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas (art. 379.2), cuya estructura actual es diferenciada. Así, el inciso primero tiene la naturaleza jurídica de delito de peligro abstracto hipotético, y el inciso segundo se trataría, en el mejor de los casos, de un delito de peligro abstracto. En el mismo sentido, pero desde otro ángulo, podrá verse cómo la normativa contenida en este artículo refleja de mejor manera los problemas de que adolece la cuestión del bien jurídico en este ámbito. En definitiva, si se tienen en cuenta estas consideraciones queda perfectamente justificado el mayor grado de atención que en esta tesis se da a este precepto. En su recomendación menciona que Atendido lo anterior, se concluye que la mejor apoyatura posible para la referida tarea de aproximación, es partir de la distinción entre la Política criminal como actividad del Estado y aquella que se dedica precisamente al estudio de dicha actividad estatal. De esta forma, aquí se entiende la Política criminal desde los puntos de vista referidos, como: En su acepción de actividad del Estado entiendo a ésta como aquel sistema de decisiones (poder de definición) que puede establecer un conflicto como delito y que ejerce en exclusiva el Estado. Sobre aquella base nos planteamos la Política criminal como una de las políticas del Estado que escindida en dos planos decide por un lado qué conflictos se criminalizan, y por el otro, determina el conjunto de medidas para enfrentarse preventivamente a dicho fenómeno. - Respecto de la Política criminal como manifestación de saber, se debe comenzar señalando que, más allá de su discutible autonomía, su aproximación sí

es científica dado el carácter de tal que detentan las ramas que la conforman. De esta manera, dichas disciplinas tienen un acercamiento científico, cada una desde la perspectiva que le permita su plataforma epistemológica, al modo en que el Estado hace frente al fenómeno del delito, de forma tal que tanto el Derecho penal, la Criminología, la Sociología, etc. aporten con el mayor grado de racionalidad posible a esa respuesta estatal, otorgando sustento científico empírico a las medidas que se adopten por las agencias estatales que corresponda. Así, se entiende aquí a la Política criminal como un conjunto interconectado de saberes, ejemplo del saber post moderno, caracterizado por la multidisciplinariedad. Sobre la base de las conclusiones precedentes, se ha resuelto la postura que aquí se mantiene sobre el papel de la Política criminal en el sistema. Sobre ello, estudiadas las tres más representativas visiones sobre este extremo, se ha optado por la postura que la sitúa desde las bases del sistema, ello, pues se concluye que: - Desde esta perspectiva, la Política criminal será el punto en el que tanto los datos empíricos provenientes de las ciencias sociales, como los aspectos normativo-dogmáticos se encuentran, lugar de “valoración” que impide que los meros datos procedentes de las ciencias no jurídicas, puedan traspasar sin más al ámbito de lo normativo, sin superar el tamiz de lo axiológico. Así, se incorporan los criterios políticos criminales en las bases mismas del sistema, no ya únicamente para el Derecho penal del futuro, ni sólo para vincular la dogmática a la realidad.

- Así entendido, se encuentra en la Política criminal una disciplina valorativa encargada de establecer y aplicar las herramientas idóneas para lograr su fin, esto es, la prevención de la criminalidad, contemporizando lo científico social y lo normativo, de modo de no suprimir una disciplina por otra, sin contraponerlas sino complementarlas y de dicha forma mantenerlas en continua colaboración en pro de un fin común, logrando enfrentarse al problema delictivo dentro de los márgenes de la forma de Estado a la que pertenece, pero asentada

sobre bases no meramente “intuitivas” de lo social, sino científicas y contrastables.

- De este modo se concluye, que desde esta postura puede comprenderse que ya no se trata de una Política criminal que tenga en el Derecho penal un “límite”, pues no es concebible una estrategia estatal para enfrentarse al fenómeno delictivo que esté fuera de los límites que implica en sí mismo la forma de Estado que se haya adoptado. Así las cosas, podría sintetizarse diciendo que dentro de la idea de un “sistema penal” el Derecho penal será reflejo de la Política criminal y ésta a su vez manifestación de la forma de Estado. De ello se sigue como esencial, y no sólo como potencial, que la Política criminal no se base sólo en criterios de “eficacia”, sino que han de considerarse de la misma manera las garantías formales y materiales propias del Estado social y democrático de derecho al que sirve.

Izquierdo, G. (2015). Tesis “El Alcohol como Causa de las Infracciones de Tránsito”, de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Políticas y Sociales, Escuela de Derecho, de la Universidad de Cuenca, Ecuador.

El presente trabajo tiene por objeto analizar, desde un punto de vista práctico-jurídico la problemática descrita; este trabajo consta de tres capítulos: El primer capítulo, “El Alcohol Etílico: Generalidades”; aborda la historia y conceptos básicos del alcohol y la repercusión que tiene en nuestro organismo, y en la capacidad para conducir. El segundo capítulo, “Infracciones de Tránsito que Tienen como Causa la Injerencia de Alcohol” está orientado a un análisis jurídico, del alcohol como detonante de los delitos y contravenciones de tránsito, así como también de las pruebas utilizadas para detectar el grado de alcoholemia. El tercer capítulo “Procedimiento para el Juzgamiento de las Infracciones de Tránsito.”; engloba los procedimientos establecidos en la ley, para el juzgamiento de la infracciones de tránsito, estadísticas obtenidas por la Agencia Nacional de Tránsito de las cifras de accidentes causados por el alcohol etílico en los tres últimos años a nivel Nacional y en el cantón Cuenca.

Los resultados emitidos de esta investigación arrojan los siguiente En el cantón Cuenca, la imprudencia del conductor se postula como la causa principal de accidentes de tránsito en el Año 2013, representando el 44%; en segundo lugar tenemos el estado de embriaguez del conductor con el 14%, además verificamos que se registran 20 casos de accidentes provocados por la ebriedad del peatón que representa el 1%. El total de accidentes de tránsito en el cantón Cuenca, que tuvieron como agente causal el alcohol es de 275 casos o 15% del total de casos. En año 2012 se registró un total de accidentes de 1464, de los cuales 143 fueron a causa del consumo de bebidas alcohólicas, ubicándose en el tercer lugar de las causas de accidentes con un porcentaje del 10%, de lo que se evidencia que existió un aumento en el año 2013.

En el año 2014 se registran 2134 siniestros de tránsito en el cantón Cuenca, según los datos obtenidos, la primera causa es la imprudencia del conductor, en segundo lugar tenemos el consumo de bebidas alcohólica, con 261 casos por embriaguez del conductor y 14 por la del peatón, dando un promedio 275 casos, constituyendo el 8% de los casos. Nótese que existe un incremento 246 accidentes con relación al año 2013.

Hasta septiembre del presente año 2015, los datos estadísticos arrojan una cifra 26.220 accidentes de tránsito a nivel nacional; por consumo de bebidas alcohólicas como causa de los mismos, existe un dato aproximado 1825 que simboliza 7% del total de casos, como primera causa es el irrespeto a la señales de tránsito con 3579 accidentes figurando el 13.65%, datos que pueden variar posteriormente.

Como recomendación pone en mención que el Estado como garante de los derechos fundamentales del ser humano entre ellos: El derecho a la vida, integridad física, salud, libre tránsito y movilidad, tiene la obligación de proteger a los usuarios de la vías del país en su traslado de un lugar a otro; por tanto se hace indispensable una verdadera capacitación y educación en materia de tránsito y seguridad vial, procurando que los usuarios de las vías del país, tengan una formación teórica y práctica que se ajuste a las demandas reales de la circulación. Del contenido del

presente trabajo investigativo podemos sintetizar la siguiente conclusión. Gran parte de los accidentes de tráfico se originan por causas, motivos o errores humanos, lo que se ha denominado, el factor humano; de hecho se estima que al menos el 90% de todos los accidentes de tráfico son atribuidos a este factor. La acción de conducir un vehículo o transitar por las vías, es una actividad con cierto grado de complejidad, la cual requiere altos niveles de atención por parte de la persona que lo realiza; el conductor de un vehículo, es un procesador de información, pues este, recepta, decide y ejecuta una acción en tiempos muy cortos y continuos, por lo tanto es indispensable, que sus funciones psicofísicas estén en coordinación y óptimas condiciones, para evitar cualquier tipo de percance en las vías, uno de los factores que coloca en peligro todo este proceso es la ingestión de bebidas alcohólicas, aumentando de manera significativa el riesgo de desencadenar en un siniestro de tránsito; conducir bajo sus efectos constituye la tercera causa de siniestros viales. El alcohol es responsable del 30-50% de los accidentes con víctimas mortales en el Ecuador.

2.1.2 Investigaciones Nacionales.

Sánchez, A. (2016). Tesis “Incremento del Delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en estado de Ebriedad, Casos Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco 2012-2014”, Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad de Huánuco. El objetivo de esta investigación es determinar los factores Jurídicos que impulsan el incremento del delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en Estado de Ebriedad, según los casos de la Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco en los años 2012-2014. En la presente investigación se usara el Método Descriptivo –Estudios de Casos, se caracterizan por describir hechos de mucha relevancia jurídica, este método de estudio de casos se caracteriza por manejar considerable cantidad de información acerca del caso de estudio. La población que se ha tomado para el presente trabajo es las denuncias por el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad. Los resultados de la presente investigación arrojan

que conducir en Estado de Ebriedad. Esta fórmula es una de las mayores calamidades que contiene nuestro nuevo texto legal. No es ésta una apreciación, juicio, ni muchos menos valoración antojadizo. Se trata de la defensa de los principios fundamentales que rigen al código y que son groseramente violentados por este tipo legal. El Nuevo Código Penal tiene entre sus normas rectoras el que la pena, necesariamente, precisa de la presión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley. El conducir en Estado de Ebriedad no cumple con este requisito por tanto su tipificación debe ser repudiada. Estamos ante un delito de Peligro, de aberración sólo comparable en magnitud a la ignorancia de quienes existiendo un precepto expreso que establece el Principio de Lesividad (Artículo IV del Título Preliminar C.P) hicieron de ese tipo penal su gran aporte a la reforma legal, entonces al darse la constatación de este problema general según las bases teóricas, estamos evidenciando que el gran problema que nos acoge vendría a ser que las normas son muy benevolentes para los que comenten este tipo de delito, puesto que al persona quien administra la justicia no está castigando drásticamente más por el contrario le están dando derechos premiabiles.

Una de las conclusiones de esta investigación se ha observado de los resultados que estos factores Jurídicos influyen gravemente a que el delito de Peligro Común por conducción de vehículo Motorizados en estado de ebriedad sean archivadas sin tener una sanción correspondiente entonces habrá mayor incremento del delito de Peligro Común por Conducción de Vehículo Motorizados en Estado de Ebriedad en la Sexta Fiscalía Corporativa Provincial Penal de Huánuco; por lo que queda demostrado la hipótesis.

La recomendación sería que el delito de peligro común – Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad, si bien se trata de un delito de contra la Seguridad Pública y para poder evitar que se convierta en un delito que atenta contra la vida de la Sociedad se tiene que aplicar sanciones severas más no dar derechos premiales a los que incurren en dicho delito, es por ello dicha norma debe ser analizada, puesto que

nuestra discrepancia respecto de la creación de esta figura delictiva e insistimos en que la Conducción de Vehículos en Estado de Ebriedad debe ser rigurosamente sancionada, pero en la vía administrativa. Pérdida o cancelación definitiva de la licencia, multas elevadas, internamiento del vehículo, son todas ellas medidas con poder disuasorio si las autoridades policiales las aplican en fiel cumplimiento de sus deberes.

Yactayo, Z. (2015). Tesis “Centro de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares, para Impulsar una Cultura de Transito en la Ciudad de Tacna”, Facultad de ingeniería civil, arquitectura y geotécnica, Escuela Profesional de Arquitectura, de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohman de Tacna. Como objetivo general se tendrá que Desarrollar un Proyecto Arquitectónico, "Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares" que impulse una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna. El método que se utilizó en este trabajo de investigación fue empleando el carácter descriptivo – comparativo.

La población que se tomo fue claramente en torno a sus características de contenido lugar y en el tiempo. Una de las conclusiones sería que "El Proyecto Arquitectónico Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares", es la alternativa frente a la carencia de infraestructura adecuada para realizar las actividades de capacitación y formación, enmarcada en la realidad de la ciudad de Tacna y del tal forma impulsa una cultura de tránsito en la ciudad. Una de las recomendaciones que se puede extraer es que es importante implementar en los proyectos, las características propuestas en el Manual de Carreteras para el planteamiento de vías, respetando los radios de giros, las demarcaciones en las pistas y el mobiliario urbano. De tal forma conseguir la seguridad del peatón como del conductor al momento de desplazarse por la ciudad.

Rodríguez, D. (2006). Investigación en “Delitos Cometidos Mediante el Empleo de Vehículos”, del Instituto de Ciencias Procesal Penal, Lima.

Sostiene como objetivo del presente trabajo buscar profundizar en algunos aspectos ligados a la comisión de delitos mediante el empleo de vehículos, como el homicidio culposo o la conducción en estado de ebriedad. En ambos casos, se buscará esclarecer algunos conceptos de los tipos penales que se requieren para la perpetración de las citadas conductas. Hay que recordar que en estos tipos penales existen tipos penales imprudentes que son tipos penales en los cuales, por definición, la finalidad del autor no está dirigida a la realización del resultado; mientras que los tipos penales dolosos son tipos en los cuales, por definición, la finalidad del autor está dirigida a producir el resultado prohibido. La metodología es una investigación descriptiva –comparativo. Las conclusiones y recomendaciones que menciona en esta investigación son las siguientes: La conducción de vehículos en la sociedad actual es tremendamente necesaria, pero a la vez, constituye una actividad riesgosa que debe ser controlada en instancias previas al Derecho penal.

En los delitos culposos cometidos mediante la conducción de automóviles, debe valorarse de forma profunda las circunstancias del mismo, y a quien le es imputable de forma objetiva el resultado.

Para la imputación del resultado típico, debe quedar claro que no siempre es el conductor quien eleva el riesgo socialmente permitido, y debe considerarse si la víctima contribuye o no a la excusación del mismo.

No es posible en este tipo de delitos –culposos– que existe alguna forma de participación o coautoría. De existir, alguna de ellas, la conducta será del todo irrelevante para el Derecho Penal. En lo que respecta al delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, debe exigirse que el peligro que representa la conducta sea concreto y no abstracto, pues ello lesiona garantías constitucionales

2.2 BASES LEGALES.

Marco jurídico de protección por el Estado Peruano.

Marco constitucional.

Derechos fundamentales de la persona.

Artículo 2° de nuestra Constitución Política del Perú.- Derechos fundamentales de la persona. Toda persona tiene derecho: ...Inciso 22 transcribe; A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

De los derechos sociales y económicos.

Artículo 7°.- Derechos a la salud.

Protección al discapacitado todos tienen derecho a la protección de salud, la del medio familiar y la de la comunidad así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respecto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad.

Artículo 44°.- Deberes del Estado.

Son deberes primordiales del estado: defender la soberanía nacional; garantiza la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia en el desarrollo integral y equilibrado de la nación.

Marco penal.

La conducción en estado de ebriedad, que se encuentra regulado en el artículo 274°, del Código Penal dentro de su encause del Título XII, de los Delitos Contra la Seguridad Pública, en el Capítulo I, de los Delitos de Peligro Común. Aquí, se sanciona con una pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de 52 a 104 jornadas, a quien encontrándose en estado de ebriedad, conduce, opera o maniobra un vehículo motorizado.

En el caso que el autor preste servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general la pena será de 1 a 3 años o con prestación de servicios comunitarios de 60 a 140.

En ambos casos, a los autores se les pondrá la pena de inhabilitación prevista en el inciso 7, del artículo 36°, que consiste en la suspensión, cancelación o incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo.

I. El Homicidio culposo.

El delito más grave que puede cometerse en esta circunstancia es el homicidio culposo conforme lo previsto en el tercer párrafo del artículo 111° del Código Penal este ilícito penal sanciona al que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona; en el que se prevé una pena privativa de libertad de 4 a 8 años si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado

Asimismo, se le impone pena de inhabilitación prevista en el inciso 7. Además, de ser el caso, puede ser también de impedimento para ejercer una profesión u oficio (inciso 4) o usar armas de fuego (inciso 6).

II. Lesiones culposas.

Otro delito que puede ser cometido es el de lesiones culposas previstas en el cuarto párrafo del artículo 124° del Código Penal en él se prevé que, el que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con una pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado con presencia de alcohol en la sangre. La pena de inhabilitación es igual a la prevista para el homicidio culposo.

III Resistencia o desobediencia a la autoridad.

Por último, otro delito que puede cometerse es el previsto en el segundo párrafo del artículo 368 del C.P, que sanciona a quien desobedezca la orden de realizarse un análisis de sangre o de otros fluidos corporales que tenga por finalidad determinar el nivel, porcentaje o ingesta de alcohol. La pena privativa de la libertad será de 6 meses a 4 años o prestación de servicios comunitarios de 70 a 140 jornadas.

Protección del bien jurídico por el código penal.

Para nuestro Código Penal de 1991 vigente para que la sociedad coexista en forma pacífica tiene en mención en el su Título Preliminar pone en mención los siguientes principios armónicos.

Artículo I.- Finalidad Preventiva. Este Código tiene por objeto la prevención de delitos y faltas como medio protector de la persona humana y de la sociedad. El derecho penal de un estado social se justifica como sistema de protección de la sociedad. Los intereses sociales que por su importancia merecen la protección del derecho se denomina bienes jurídicas; y como el derecho democrático se apoya en el consenso de sus ciudadanos, la prevención general A de prevenirse no solo con el miedo al castigo, sino poniendo la pena al servicio del sentimiento jurídico del pueblo. Dos son, pues los aspectos que debe adoptar la prevención general del derecho penal de un estado social y democrático junto al Aspecto de precesión intimidatorio (también llamada prevención general negativa). Debe concurrir el aspecto de una prevención general estabilizadora o integradora (también llamada prevención general positiva). La pena es este sentido no debe ser usada Arbitrariamente por el estado como un medio perturbador de la seguridad ciudadana, ni como instrumento de política autoritarias o totalitarias que desconozcan la dignidad humana y el derecho de las personas de la pluralidad.

Artículo II.- Principio de Legalidad. Nadie será sancionado por un acto no previsto como delito o falta por la ley vigente al momento de su comisión, ni sometido a pena o medida de seguridad que no se encuentren establecidas en ella. El principio de la legalidad de los delitos y de las penas es el supremo postulado político – criminal del derecho penal moderno. Formalmente sostiene que solo la ley puede señalar que conductas son delictivas y cuales son la penas que se pueden imponer a tales delitos; así mismo que solo puede sancionar como autor del delito, había calificado como delito.

Artículo III.- Prohibición de la Analogía. No es permitida la analogía para calificar el hecho como delito o falta, definir un estado de peligrosidad o determinar la pena o medida de seguridad que les corresponde.

Artículo IV.- Principio de Lesividad. La pena necesariamente, precisa de la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley.

Artículo V.- Garantía Jurisdiccional. Sólo el Juez competente puede imponer penas o medidas de seguridad; y no puede hacerlo sino en la forma establecida en la ley.

Artículo VI.- Principio de Garantía de Ejecución. No puede ejecutarse pena alguna en otra forma que la prescrita por la ley y reglamentos que la desarrollen. En todo caso, la ejecución de la pena será intervenida judicialmente.

Artículo VII.- Responsabilidad Penal. La pena requiere de la responsabilidad penal del autor. Queda prescrita toda forma de responsabilidad objetiva.

Artículo VIII.- Proporcionalidad de la Pena. La pena no puede sobrepasar la responsabilidad por el hecho. La medida de seguridad sólo puede ser ordenada por intereses públicos predominantes.

Artículo IX.- Fines de la Pena y Medidas de Seguridad. La pena tiene función preventiva, protectora y resocializadora. Las medidas de seguridad persiguen fines de curación, tutela y rehabilitación.

Artículo X.- Aplicación Supletoria de la Ley Penal. Las normas generales de este Código son aplicables a los hechos punibles previstos en leyes especiales.

2.3. BASES TEORICAS.

2.3.1. El derecho penal y el ejercicio del ius puniendi.

Torres (2001) Indico:

Para tener una clara idea de lo que es la facultad punitiva del Estado, es preciso considerar el objetivo del Derecho Penal; porque se trata de un conjunto de reglas o leyes que tiene como fin la imposición de las penas (...). El ius puniendi

entonces, es la facultad que tiene el Estado de castigar al individuo en base al principio de mínima intervención Estatal. La potestad de reprimir, por consiguiente, no es un mero derecho subjetivo; sino un poder de ejercicio obligatorio, que responde a la necesidad que el Estado tiene de mantener o reintegrar el orden jurídico que le da vida, esto es el poder -deber, de actuar conforme a la norma jurídica. Este castigo estatal, se orienta a la persona que es declarada culpable, y a quien se le impone una pena o una medida de seguridad. (pag. 653)

El ius puniendi, según el autor torres nos hace referencia que se encarga de ser el ente normativo que tiene un estado para castigar a una persona o grupo de personas, a la cual o cuales incumplen con las normas de buena convivencia natural, las cuales son el soporte de las buenas costumbres y conllevan al desarrollo de la sociedad en conjunto.

Hurtado P (2005) agrego:

“...el ius puniendi del Estado es entendido como la potestad “que se manifiesta en el aspecto coercitivo de las normas y, por otro, que es también objeto de la regulación de las mismas”.

“el ejercicio de su poder punitivo está determinado por las opciones sociales y políticas que haya adoptado en relación con la organización de la comunidad, en general. Por lo tanto, la política criminal del Estado se halla encuadrada y condicionada por su política social general.”. En este sentido la persecución y sanción de conductas delictivas, en un Estado Social y Democrático de Derecho implica el diseño general de las políticas criminales las que no se agotan con la descripción típica de estos ilícitos sino también, entre otros, con la ejecución de la pena. Así, el ius puniendi del Estado funciona con sus limitaciones dentro de un marco penal de la Constitución, bajo los estándares internacionales referidos a

la protección de derechos fundamentales y en estricta observancia de los fines de la pena. En este sentido, nuestro ordenamiento Constitucional y las obligaciones internacionales será el punto de inicio para poder establecer los fines que el régimen penitenciario se ha propuesto lograr y los objetivos que en ella se ha trazado en la Constitución, así como cumplir con los deberes y obligaciones asumidas por el Estado...". (Exp. N°00033-2007-PI/TC)

A lo que hace referencia el autor antes mencionado es que el estado es el ente regulador quien es el único que mediante normativas puede sancionar o penar a una persona, para lo cual en mi opinión la legislación debe mantener una protección de bienes jurídicos la cual tiene garantías para llegar a ser partícipes un desarrollo equitativo entre todos los conciudadanos de todo el país.

Peña Cabrera (2007) manifestó:

la responsabilidad penal provoca una reacción puramente estatal (la pena), su presupuesto de punibilidad, esto es, la lesión o la puesta en peligro de bienes jurídicos, significa la afectación de ese mismo bien, del cual la víctima es titular, por lo tanto, únicamente a ella le corresponde recibir la indemnización por los daños causados. Al respecto, cabe indicar que no compartimos con el autor la noción de bien jurídico como fundamento del derecho a una indemnización, puesto que ésta se sustenta en la afectación de un interés jurídicamente tutelado (sea patrimonial o no patrimonial). Por otro lado, el derecho a la indemnización corresponde a la víctima o a sus herederos (por daños morales ante la muerte del sujeto pasivo). (p. 59)

En nuestra opinión según el autor Peña Cabrera nos indica respecto del ius puniendi, que la protección del bien jurídico protegido es

primordial para que el que vulnere esos bienes sea severamente castigado por el estado amparado en bases normativas que el mismo estado regula.

2.3.2. Delitos de peligro común.

Márquez C (2012), Señala que:

La seguridad colectiva, respecto del cual el delito de conducir, operar o maniobrar en estado de ebriedad o drogadicción, se encuentra configurado como un delito de lesión, ya que cuando el comportamiento prohibido tiene lugar no se está poniendo en peligro dicho bien jurídico, entendiendo como el conjunto de condiciones de la interrelación social que garantizan que los bienes jurídicos vida e integridad de las personas no corran el riesgo de verse afectados, sino que se les esta lesionando.

Es muy respetable este concepto por parte del autor Márquez; pero la lesión que pueda sufrir algún bien jurídico protegido no necesariamente debe hacerse concreto ya que ya que se está vulnerando abstractamente desde el punto de vista que una persona al estar en estado de ebriedad no puede tener dominio de todas sus facultades físicas ya que él puede tener la percepción mental intacta, pero su visión y sus otra facultades no pueden reaccionar a estímulos como el hecho que lo podría hacer sin la ingesta de alcohol.

Chirinos S (2012), nos describe:

Que en su momento estudiamos que los autores del Código habían desterrado la figura de delito imposible precisamente porque se trata de un hecho que no crea lesión ni peligro a un bien jurídico protegido por la ley. Al introducir como figura delictiva la de conducir en estado de ebriedad o drogadicción resultan contradiciéndose, puesto que ese comportamiento no apareja necesariamente daño o peligro.

Es necesario tener en cuenta que el conducir en estado de ebriedad es un peligro inminente, ya que bastaría estar al frente del

volante y con la adrenalina fluyendo por todo el cuerpo te hace acelerar el vehículo y poner en riesgo a personas que sin culpa pueden estar frente a dicha unidad. Por eso sería necesario tomar precauciones ya que detrás de esos bienes humanos o materiales hay personas que depende de ellos.

Márquez, R. (2012) manifestó:

El peligro es un concepto de naturaleza normativa en cuanto a que su objeto de referencia es un bien jurídico, aunque su fundamento, además de normativo, también se basa en una regla de experiencia o de frecuente que es, a su vez, sintetiza en un tipo legal, sea cuando se requiere realmente la posibilidad de la lesión Peligro Concreto o cuando según la experiencia general representa en sí misma un peligro para el objeto protegido Peligro Abstracto. Los primeros son siempre delitos de resultados y los otros son de mera actividad. (p. 95).

En cuanto a lo que relata Márquez, el peligro tiene en características normativas las cuales con el paso del tiempo se modifican según las costumbres provistas en cada país.

Villavicencio T (2008) Publica:

La investigación sobre delitos culposos o imprudentes data de principios del siglo XX (), y eran considerados cuasi delictum, vinculados más al Derecho Civil que al Derecho Penal ().

La industrialización, la tecnificación y sus influencias en la vida social, en particular, la manipulación de máquinas y el tráfico automotor, han originado un incremento de las fuentes de riesgos a lo que el ser humano está expuesto (), y a su vez han originado el desarrollando de normas de cuidado (): es considerable el número de delitos cometidos a títulos de imprudencia. Así pues, la problemática de admitir esas

actividades y limitar los riesgos es un aspecto que debe discutirse en estos delitos.(p. 1)

En este sentido Villavicencio nos deja entender que la vulneración de la normativa se hace a través de hechos delictivos, ya que el bien jurídico protegido está propenso a ser violentado en cualquier momento a raíz del tiempo.

Según Peña C (2012); Prescribe:

Que el peligro no es que santifiquemos a quien maneja un vehículo motorizado en Estado de Ebriedad. Lo que sostenemos es que esa infracción debe ser colocada en su sitio, como un hecho policialmente reprimible, inclusive con gran severidad, llegando al caso.(p. 12)

El publicista Peña menciona que el conductor en estado de ebriedad debe ser sancionado por la cual estoy de acuerdo eso no quiere decir que la sanción solo debe de ser administrativa o por medio de sanción económica sino también debe ser penado con castigos más severos que pueden ser inhabilitados de manejar un vehículo ya que no pueden medir consecuencias de sus actos.

2.3.3. Del delito de Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad.

Este delito contra la seguridad pública se encuentra previsto en el artículo 274° del Código Penal, con el siguiente tenor: “Artículo 274.- El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7). Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad,

con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7)."

Peña, C. (2012) Establece:

Que una infeliz innovación es la contenida en el Artículo 274° del Nuevo Código Penal: conducir en Estado de Ebriedad. Esta fórmula es una de las mayores calamidades que contiene nuestro nuevo texto legal. No es ésta una apreciación, juicio, ni muchos menos valoración antojadizos. Se trata de la defensa de los principios fundamentales que rigen al código y que son groseramente violentados por este tipo legal. El Nuevo Código Penal tiene entre sus normas rectoras el que la pena, necesariamente, precisa de la presión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley.

El conducir en Estado de Ebriedad no cumple con este requisito por tanto su tipificación debe ser repudiada. Estamos ante un delito de Peligro, de aberración sólo comparable en magnitud a la ignorancia de quienes existiendo un precepto expreso que establece el Principio de Lesividad (Artículo IV del Título Preliminar Código Penal) hicieron de ese tipo penal su gran aporte a la reforma legal.

El bien protegido por nuestra normativa implementada por el estado, debe ser que un ser humano tiene la necesidad de tener medios de transportes idóneos los cuales facilitan nuestro desarrollo, pero también sabemos que no podemos utilizar inadecuadamente este recurso.

Para Olivera (2011)

Los conductores en general de vehículos motorizados, o sea, automóviles, camionetas, motocicletas, omnibuses, camiones, etc., y los choferes más jóvenes en particular, no

están debidamente informados que conducir en estado de ebriedad es un delito. Si lo están, no son conscientes de los aprietos en que entran al ser descubiertos por la policía, que se agazapa para intervenirlos.

La ebriedad que exige el Código Penal es pequeña. Basta una modesta presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos por cada litro, que puede ser producto o resultado de la asimilación del alcohol que contienen 2, 3 ó 4 cervezas.

En mi opinión olivera tiene razón al mencionar que todos los conductores no deben de beber ningún tipo de productos que alteren sus sentidos pues no solo porque sean solo dos cervezas no hagan daño pues todos no tenemos las mismas reacciones a alteraciones con el consumo del alcohol.

2.3.4. El tipo del delito de Conducción de Vehículo motorizado en Estado de Ebriedad.

A.- Sujeto activo.

El sujeto activo viene a ser quien conduce un vehículo motorizado bajo la influencia de los efectos del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, en esta infracción no se hace ningún requerimiento especial, ya que cualquier persona puede hacerlo.

B.- Sujeto pasivo.

El sujeto pasivo es la sociedad.

C.- Bien jurídico.

La seguridad pública, que es aquel bien jurídico colectivo, entendida como aquella sensación que tiene los integrantes y miembros de una sociedad históricamente determinada, respecto de la defensa y tutela de sus derechos e intereses.

D.- Acción típica.

El conducir un vehículo motorizado estando bajo los efectos del alcohol en una proporción mayor a 0.5 gramos por litro de sangre

E.- Imputación objetiva.

Se puede llamar así cuando el sujeto en estado de ebriedad es el autor de determinado hecho punible.

F.- Tipicidad subjetiva.

Este delito sólo puede cometerse a título de dolo. Un delito doloso es considerado cuando un sujeto activo perpetra consciente y voluntariamente un acto delictuoso.

2.3.5. LA RESPONSABILIDAD PENAL.

Con el paso del tiempo se ha ido viendo el perfeccionamiento del derecho penal en consecuencia se determina por el dejar en el estaco la idea de responsabilidad colectiva y objetiva en asistencia de un pensamiento individual, personal y subjetivo de la responsabilidad penal. *HURTADO P (1987).*

Nuestro ordenamiento jurídico penal distingue dos grandes grupos de personas. Las mayores de 18 años de edad, a las cuales presume capaces de obrar responsablemente y de comprender el significado de la pena; y las menores de 18 años, excluidas del derecho penal común y sometidas a un derecho de carácter preventivo tutelar. En relación con éstos, y para los efectos de la aplicación de las medidas preventivas y correctivas previstas por ese derecho, no se plantea el problema de la capacidad o imputabilidad de la misma manera que en el derecho penal común. Siendo éste, fundamentalmente, un derecho penal del acto, la imposición de la pena depende del principio de la culpabilidad; "no hay pena sin culpabilidad". Por esto aquí es indispensable comprobar si el agente es capaz de actuar culpablemente. Es decir, si es imputable. En el Derecho de menores, por el contrario, lo determinante es la personalidad y situación del menor. El acto que cometa el menor no es sino la ocasión para la intervención de la autoridad competente, intervención

que puede tener lugar aun sin que el menor incurra en un acto antisocial. (Pag 202).

Para nuestro jurista en mención nos da a conocer que una persona puede conocer de su capacidad o responsabilidad para discernir entre lo que acarrearía sus actos en su frase “*no hay pena sin culpabilidad*”, nos da a entender que si tú no tienes culpa se te puede excluir de un proceso o una investigación.

Jakobs (1996) mantiene, entre otras, estas posiciones funcionalistas: “La pena no repara bienes, sino confirma la identidad normativa de la sociedad. Por ello, el Derecho penal no puede reaccionar frente a un hecho en cuanto a lesión de un bien jurídico, sino sólo frente a un hecho en cuanto quebrantamiento de la norma”. (pág. 11).

Las posiciones de los diversos juristas pueden verse desde perspectivas distintas la cual a nosotros nos permite analizar y tener una mejor idea del tema en relación, pues en relación al tema penal la norma claramente lo establece que se tiene que sancionar a una persona quien causa un perjuicio contra el bien jurídico protegido, que claramente la constitución como matriz de la normativa vigente en nuestro país así lo señala.

2.3.6. La Culpabilidad.

2.3.6.1. Definición.

La culpabilidad, llamada por la legislación Responsabilidad, es la posibilidad de atribuir un hecho desvalorado a su autor. En la culpabilidad se examina si se puede atribuir a la persona el hecho típico y antijurídico. Sus elementos son: la imputabilidad, el conocimiento de la antijuricidad y la exigibilidad de la conducta.

HURTADO P (1987)

Junto con el principio de legalidad, el de la culpabilidad constituye la base de nuestro derecho penal. No basta que el autor haya realizado una acción típica y antijurídica para castigarlo, sino que es indispensable que haya también

obrado culpablemente, lo que a su vez, presupone su imputabilidad. Vale decir, que la culpabilidad supone la constatación del carácter antijurídico de la acción y su atribución al autor. (pag 216).

El autor de textos jurídicos nos da a entender que para ser sancionado una persona debe de cumplir con los tres principios rectores del derecho penal que son: la acción típica, la acción antijurídica y la culpabilidad, pues ello implica que se tiene que vulnerar estos vectores legales para que constituya una sanción punitiva.

2.3.6.2. La Culpabilidad como Principio.

Surge como garantía individual, formando parte del conjunto de postulados del Estado de Derecho, actuando como límites de la potestad punitiva, convirtiéndose en elementos necesarios para la atribución de la responsabilidad penal, así como también para la imposición de la pena.

Siendo la culpabilidad un presupuesto de la pena, el delincuente es considerado por el Derecho Penal como una persona cuya responsabilidad jurídica está compuesta por la lesividad del acto cometido y por la actitud interna que lo condujo a obrar de tal modo.

2.3.6.3. La Culpabilidad como elemento del Delito.

Si bien las distintas Escuelas, difieren en cuanto a algunos elementos componentes del delito, todas conciben a la culpabilidad como la categoría fundamental del mismo. Significando la actitud anímica del autor al momento de consumar el hecho típico y antijurídico, susceptible de permitir reproche, ya que ante una situación determinada el autor pudo haber reaccionado de otra manera.

Es llamada Culpabilidad, cuando se tiene la capacidad de conocer una norma, sin embargo se vulnera u no se tiene en cuenta al momento de tener una acción determinada, aunque ello represente una represión por parte de los entes que imponen la justicia en nuestro país.

2.3.6.4. Descripción de la Culpabilidad.

Una conducta típica y antijurídica no es sin más punible. La calificación de una conducta como típica y antijurídica expresa solamente que el hecho realizado por el autor es desaprobado por el

Derecho, pero no que el autor deba responder penalmente por ello, cuestión que debe decidirse en el ámbito de la culpabilidad, esto es:

Que la persona del injusto se encuentra en capacidad psicológica suficiente de comportarse y motivarse por la norma. Que el autor conocía de la antijuricidad del acto por él protagonizado.

Que el protagonista se encuentra en condiciones psicofísicas, morales y circunstanciales de actuar de manera diferente a como lo hizo por serle exigible. De lo antepuesto tenemos que tres son los elementos fundamentales de la culpabilidad: *La imputabilidad o capacidad de culpabilidad. Conocimiento de la antijuricidad. La exigibilidad del comportamiento.*

2.3.6.5 Elementos de la Culpabilidad.

La culpabilidad tiene tres elementos:

La Imputabilidad.

El conocimiento o conciencia de la antijuricidad.

La exigibilidad de otra conducta.

2.3.6.5.1. La Imputabilidad.

Es la capacidad de culpabilidad del sujeto. La imputabilidad está formada por dos elementos: (i) el intelectual, y, (ii) el volitivo.

Por el primero (i), es imputable quien puede determinarse conforme las normas que regulan jurídicamente el ámbito penal, es decir, es imputable quien goza de la libertad de auto determinarse.

Por el segundo elemento (ii), e imputable quien puede conducirse u orientar su comportamiento de acuerdo a esa determinación previamente realizada.

La imputabilidad es motivabilidad normal del sujeto respecto a la norma. Es inimputable la persona que no está en capacidad de conocer y comprender que actúa antijurídicamente o que, pudiendo comprenderlo, no está en condiciones de actuar de otra manera. Los criterios reguladores de la inimputabilidad son tres:

Biológicos.- Se parte de un supuesto objetivamente visible: anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia y alteración de la percepción en algún ser humano.

Psicológico.- Supone el análisis de la capacidad o incapacidad del agente para comprender el significado de su comportamiento y para determinar su actuar sobre la base de esa comprensión.

Mixto.- Surge de la combinación de los criterios biológicos y psicológicos de acuerdo con la causal de inimputabilidad.

El Código Penal recoge el criterio biológico para el caso de los menores de edad, y el mixto para los demás casos de inimputabilidad. Para determinar si una persona es imputable, se debe observar:

- Ser mayor de 18 años tipificado en nuestro Código Penal en el artículo 20º en su inciso 2.

- Tener una capacidad psicológica también se pone en mención en el artículo 20 inciso 1.

Como se ha referido anteriormente, para ser denunciante y, posteriormente, responder penalmente, es requisito indispensable ser mayor de edad ósea mayor de 18 años de edad según nuestra normativa y tener la suficiente capacidad psicológica para entender el significado del acto perpetrado. A falta de alguno de estos elementos originaria que el sujeto no sea responsable penalmente.

Como causas que excluyen la Culpabilidad tenemos a la perturbación de la conciencia por insuficiencia de las facultades o alteración de las mismas, ya que el efecto que acarrea es la imposibilidad de comprensión de la antijuricidad en la conducta debido a las oligofrenias, demencias, delirio entre otras.

Las causales que excluyen la Imputabilidad.

Anomalía Psíquica.

Es la incapacidad de un ser humano para ser responsable de sus actos, se da en los casos de psicosis (esquizofrénico), delirios, demencias, oligofrenias. Se deben normalmente a daños orgánicos y patologías fisiológicas a nivel cerebral.

Grave alteración de la conciencia.

Se da en casos donde la persona se encuentra bajo alguna hipnosis u otra alteración la cual no tiene completa administración de sus reacciones.

Alteraciones en la percepción.

Es cuando una persona no tiene percepción en relación a sus sentidos pues un sujeto no puede tener la voluntad de culpa para sus acciones.

Minoría de edad.

La minoría de edad se tiene en cuenta por la inmadurez psicológica es decir se encuentra en un estado incompleto de su desarrollo sus aspectos de autocrítica, creación y comprensión.

2.3.6.5.2. El conocimiento de la antijuricidad.

La antijuricidad constituye la sustancia del delito, este concepto supone entonces la comprensión entre el acto realizado y lo establecido en una norma.

El conocimiento que el agente imputable tenga respecto de la contrariedad de su conducta frente a la norma penal, incide en la culpabilidad que este pueda presentar. Al respecto existen supuestos que excluyen este sub elemento, como a continuación pasaremos a analizar.

Error de Prohibición.

Es necesario que quien actúa, conozca la figura o situación típica, así como también que conozca la antijuricidad del hecho. Cuando el sujeto no cuenta con esta capacidad de conocimiento y discernimiento, se está en presencia de error de prohibición, el cual puede ser vencible o invencible.

El error invencible sobre la ilicitud del hecho constitutivo de la infracción penal, excluye la responsabilidad. Si el error fuere vencible se atenuará la pena.

a.- Vencible: El sujeto por falta de cuidado no ha advertido la antijuricidad del acto, imprudencia iuris, dando lugar a una atenuación de la responsabilidad criminal.

b.- Invencible: El sujeto no comete infracción a la norma penal primaria, ya que no cuenta con capacidad personal de evitar la conducta objetivamente desvalorada, ni tampoco posee la posibilidad de conocer la antijuricidad, excluyendo de este modo la condición primordial de la culpabilidad, llamada también atribuibilidad individual; concretándose así la impunidad del sujeto.

Error de comprensión culturalmente condicionado.

Este artículo no faculta a los magistrados a exculpar de manera automática a una persona por razón de su lugar de origen, residencia o raza. El artículo claramente hace referencia a la capacidad de una persona para comprender el carácter delictivo de un determinado acto. Muchas personas pueden tener origen indígena y por efecto de cambios culturales, comprender las prohibiciones legales. De esta forma, por ejemplo, cada vez hay más aceptación dentro de la población rural que la violencia familiar es una contraria a derechos fundamentales.

En nuestro Código Penal en el artículo 15 tiene el tenor del Error de comprensión culturalmente condicionado. El que por su cultura o costumbres comete un hecho punible sin poder comprender el carácter delictuoso de su acto o determinarse de acuerdo a esa comprensión, será eximido de responsabilidad. Cuando por igual razón, esa posibilidad se halla disminuida, se atenuará la pena.

2.3.6.5.3. La exigencia de actuar de otro modo.

Es la base central de la culpabilidad que actúa culpablemente el que con arreglo al ordenamiento jurídico pudo proceder de otra manera a como lo hizo.

Esto solo se le puede exigir a una persona que es imputable y tiene conocimientos de la antijuricidad de su acto. En este sentido hoy predominantemente se considera que la exigibilidad de la conducta no es un aspecto de la culpabilidad, sino que está ya está completa con la imputabilidad o conciencia de lo injusto; pero el legislador lo puede dispensar en razón de darse en determinadas circunstancias (de no exigibilidad).

Es decir, se le da un carácter exclusivamente negativo dentro de la culpabilidad, una indulgencia por parte del derecho en razón de las circunstancias, ya que la culpabilidad en cuanto reproche al poder actuar conforme a derecho por parte del sujeto, queda constatada con la imputabilidad y conciencia de lo injusto. Se debe tener en cuenta la situación y las circunstancias en las que se envuelve el sujeto.

Estado de necesidad exculpante.

Esto puede tenerse en cuenta cuando se encuentra en peligro, la vida, la integridad o la libertad, y se cometa un acto antijurídico inevitable.

Coacción y Miedo Insuperable.

Así como la culpabilidad requiere de la responsabilidad penal del sujeto, también es necesario que este se encuentre en condiciones de normalidad motivacional, la cual puede ser excluida tanto por causas de inimputabilidad, como por causas de inexigibilidad de otra conducta.

La coacción producida en situaciones naturales incluye el conflicto de bienes de igual valor; por ejemplo: "vida por vida".

Debiendo ser el sujeto coacto, ajeno al mal que pretende evitarse, y este último a su vez debe contar con las características de grave, inminente e injusto.

Están exentos de responsabilidad criminal, el que obre impulsado por miedo insuperable".

Aquí también se incluye la situación en que un sujeto sufre la incidencia de un factor externo que le provoca temor, ya sea que se trate de un mal real o imaginario, siendo insuperable para el sujeto, a quien le impide actuar de otra manera.

2.3.7. La Antijuricidad.

Es un elemento del delito y significa "contrariedad al Derecho".

HURTADO P (1987). La antijuricidad de un acto consiste en el juicio objetivo y general que se formula en base a su carácter contrario al orden jurídico. No es posible admitir, por esto, una noción específica de antijuricidad para cada dominio

del derecho. Sin embargo, esto no significa que los efectos sean los mismos: en derecho civil, ella da lugar a la simple reparación del daño; en derecho penal, al contrario, es una condición indispensable para imponer una sanción. pag 186.

Entendiendo que este jurista tiene la percepción de que la antijuricidad es todo lo contrario a lo que una norma regula, pues lo que nos explica es que no solo se debe tener un conocimiento específico de antijuricidad, ya que en la parte civil esto significa que solo se da lugar a resarcir el daño ocasionado por medio de una reparación civil la cual es mero efecto económico a cambio del daño realizado, en la parte penal en cambio se tiene en cuenta la antijuricidad para imponer una medida castigaría según el daño ocasionado al bien jurídico protegido.

CABEZAS S (1998). El juicio de desvalor, en que consiste la antijuricidad, no implica todavía, esto es por sí mismo, la infracción de una norma primaria (imperativa) por parte de su destinatario concreto. En efecto, en cuanto imperativo dirigido a un sujeto (a todos y cada uno de los sujetos a los que quiere motivar), la norma primaria solo puede ser infringida personalmente por dicho sujeto.

El delito ha de ser un hecho penalmente antijurídico (típico y sin causas de justificación) personalmente prohibido a su autor (personalmente imputable; entendiendo por imputación personal que el hecho penalmente antijurídico sea imputable a una infracción personal de la norma primaria por parte de un sujeto penalmente responsable).

En definitiva, delito como hecho penalmente antijurídico y personalmente imputable. Tan sólo en ese supuesto cabe hablar de tal concepto.

El principio de imputación personal impide castigar con una pena al autor de un hecho antijurídico que no alcance unas determinadas condiciones psíquicas que permitan su acceso normal a la prohibición infringida. (pág. 67)

En su criterio del jurista antes expuesto nos deja ver que en el derecho el ente rector del delito es quien infringe sin causa de justificación, algún hecho típico, pues bien si vemos de este modo la noción de delito podemos decir que este acto no fue algo casual, pues sería con conocimiento de las consecuencias punibles, efectos que determinarían una sanción no solo en cuestión de reparación civil si no también sanción penal.

2.3.7.1. Antijuricidad formal.

La Antijuricidad Formal es un quebrantamiento de la norma penal establecida en el presupuesto confuso de la ley penal que no encuentra amparo en una causa de justificación de las que el código penal expresamente recoge. Por ejemplo el estado de necesidad (la legítima defensa, el hurto famélico, entre otros factores de justificación al estado de necesidad circunstancial. CP, 11, 12, incisos 1 y 2).

2.3.7.2. Antijuricidad material.

La Antijuricidad Material es la trasgresión o puesta en peligro de un bien jurídico por una conducta antisocial y dañosa, aunque no siempre es normalizada en los códigos penales. Como ejemplo se podría decir la indigencia que es un peligro porque puede concebir otros delitos como sustracciones.

2.3.8. El bajo conocimiento de la antijuricidad como atenuante en el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad.

Con los fundamentos dogmáticos hasta aquí esgrimidos, podemos aseverar que el bajo conocimiento de la antijuricidad debe considerarse como una atenuante al momento que el juzgador determine judicialmente la pena en estos supuestos de delitos de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad. Sin embargo, ello no queda en el orden material sino que a nivel procesal el Juzgador debe actuar los medios probatorios necesarios que le permitan formarse convicción respecto del real grado de cognición de la antijuricidad del

acusado. En tal sentido, muy bien podría actuar, ya sea a instancia de parte, o excepcionalmente de oficio, pruebas como son el examen antropológico del acusado y su entorno social. Los informes de un profesional en asistencia social será también importante para llegar a esta conclusión.

Así las cosas, vemos que si la defensa del acusado alega el bajo conocimiento de la antijuricidad en esta clase de delitos, por la obligación de buscar la verdad histórica, el Juez se encuentra en la obligación de actuar los medios probatorios necesarios que permitan acreditar o descartar la tesis propuesta. Claro está que a efectos de dinamizar el proceso y evitar dilaciones innecesarias, se deberá estar atento a la teoría del caso presentada por la defensa del acusado para tener en cuenta la necesidad de actuar los medios probatorios precedentemente acotados.

En este orden de ideas, el Juzgador deberá considerar, entre otras circunstancias, datos como el lugar donde ha crecido y reside el acusado, su nivel de educación y cultura, su contexto social y económico, el ámbito geográfico del lugar de residencia, y en algunas ocasiones hasta el grupo social o etnia de la que procede.

En el supuesto que el Juzgador, luego de actuar pruebas antropológicas, psicológicas o de naturaleza social, colija que el acusado, en atención al contexto social de donde proviene, tenía un bajo conocimiento de la antijuricidad, deberá considerar atenuar la pena. Entiendo que esta atenuante pueda materializarse a través de dos criterios, también de carácter dogmático, primero (i) principio de proporcionalidad, y, (ii) error de prohibición vencible.

(i) Principio de Proporcionalidad.

Respecto al principio de proporcionalidad podemos decir que es un valor constitucional implícitamente derivado del principio de legalidad penal, así reconocido en el artículo 2º, inciso 24, literal d), de la Constitución, en interpretación conjunta con el último párrafo del artículo 200º constitucional, en el que se reconoce explícitamente el principio de proporcionalidad.

En su relación con las penas, el principio de proporcionalidad usualmente ha sido enfocado como una “prohibición de exceso” dirigida a los poderes públicos. De hecho, esta es la manifestación que se encuentra recogida en el artículo VIII del Título Preliminar del Código Penal, en la parte en la que dispone que “la pena no puede sobrepasar la responsabilidad por el hecho”. No obstante, si se reconoce que, en razón del principio de lesividad, el derecho penal tipifica atentados contra bienes de relevancia constitucional y, singularmente, contra derechos fundamentales, procurando su protección (STC 0019-2005-PI/TC, fundamento 35); el principio de proporcionalidad de las penas, prima facie, también implica una “prohibición por defecto”, es decir, la prohibición –cuando menos como una regla general no exenta de excepciones– de que la pena sobre disminuya la responsabilidad por el hecho (cfr. Clérico, Laura, “La prohibición por acción insuficiente por omisión o defecto y el mandato de proporcionalidad).

Al respecto debemos acotar que el Tribunal Constitucional peruano distingue este principio de proporcionalidad en tres sub-principios:

a) Idoneidad.- El legislador al momento de imponer una pena debe prever que cumple con un objetivo constitucionalmente legítimo.

b) Necesidad.- La intervención en los derechos fundamentales, a través de la legislación penal, es necesaria cuando están ausentes otros medios alternativos que revistan cuando menos la misma idoneidad para lograr el objetivo constitucionalmente legítimo y que sean más benignos con el derecho afectado.

c) Proporcionalidad.- El grado de realización del fin constitucionalmente legítimo debe ser equivalente al grado de afectación del derecho a la libertad personal.

Con este prolegómeno, advertimos que en aquellos casos donde se trate de imputados en donde procesalmente se haya acreditado –a nivel probatorio- el escaso conocimiento de la antijuricidad material respecto del delito de vehículo motorizado en estado de ebriedad, el Juez debe estar obligado a aplicar el mencionado test de proporcionalidad, junto con sus tres sub elementos (idoneidad,

necesidad y proporcionalidad en sentido estricto). Al respecto, estimo que es en el sub elemento de la necesidad donde, para estos casos, debe descartarse la elección de una pena privativa efectiva en su ejecución, eligiendo una alternativa a la prisión efectiva, como puede ser una pena privativa de libertad suspendida en su ejecución, donde incluso, como una regla de conducta se podría imponer la obligación del condenado de asistir periódicamente a alguna institución educativa donde aprenda reglas de tránsito.

Como se comprenderá, en estos supuestos donde el imputado tiene un escaso nivel de conocimiento de la antijuricidad en delitos de conducción de vehículo, una pena suspendida en su ejecución cumplirá los mismos efectos preventivos que se buscarían con una pena privativa efectiva.

(ii) El Error de Prohibición vencible.

Esta institución penal se encuentra prevista en el artículo 14° del C.P. con el siguiente tenor: “Artículo 14.- El error sobre un elemento del tipo penal o respecto a una circunstancia que agrave la pena, si es invencible, excluye la responsabilidad o la agravación. Si fuere vencible, la infracción será castigada como culposa cuando se hallare prevista como tal en la ley.

El error invencible sobre la ilicitud del hecho constitutivo de la infracción penal, excluye la responsabilidad. Si el error fuere vencible se atenuará la pena”.

El principio de culpabilidad recogido por el art. VII del Título Preliminar de nuestro texto punitivo exige la comprobación de la responsabilidad penal del agente y ésta se da, entre otras razones, si tuvo el autor la posibilidad de comprender la ilicitud de su acción. En contraposición, si no estuvo en condiciones de apreciar la antijuricidad de su acción, por desconocimiento (ignorantia legis), o porque creía actuar dentro de los márgenes de la norma jurídica que sin saberlo transgredió (error iuris), se dice que actuó en error de prohibición y su comportamiento, en ambos casos, será inculpable. A la pregunta, entonces, de si es lícito emitir un juicio de reproche contra el

sujeto que obró desconociendo el carácter antijurídico de su acción, debe contestarse negativamente. Obra en error de prohibición el sujeto que creyendo actuar lícitamente perjudica el bien jurídico tutelado. Una creencia equivocada de su actuar lícito puede provenir o de la ignorancia de que su comportamiento está prohibido por el ordenamiento jurídico, o del pensamiento de que le ampara una eximente por justificación que realmente no se da, o porque dándose, le otorga una amplitud tal que supone haber obrado dentro de los fueros de la norma permisiva o, finalmente, porque imagina la concurrencia de circunstancias ajenas al hecho que, si por el contrario, concudiesen, merituarían justificarlo.

Si es que en un proceso penal concreto, el Juez llega a la conclusión de que el imputado tiene un escaso nivel de conocimiento de la antijuricidad respecto de este delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, tal comisión delictiva puede interpretarse como la concurrencia de un error de prohibición vencible, es decir, sobre un error en cuanto a la existencia de la ley penal (Art. 274 del C.P.), por tanto, ante ello, debe aplicarse la consecuencia legal de esta figura, conforme a lo previsto en el artículo 14° del C.P. es decir, atenuar la pena.

Se concluye que se trata de un error vencible y no invencible, pues en aquel caso, en algunos los supuestos de los mototaxistas de Chota donde se acredite probatoriamente el escaso nivel de conocimiento de la antijuricidad del delito de conducción en estado de ebriedad, se podrá verificar situaciones hipotéticas en donde el respectivo mototaxista pudo ponerse en una posición donde pudo conocer el mensaje normativo de la ley penal. Por ejemplo, si bien en algunos casos los lugares donde residen estos mototaxistas de escaso conocimiento son alejados, no se trata de distancias inmensas (como podría suceder en el caso de tribus nativas no contactadas con la costa como aquellas que viven en el límite con el Brasil), sino alejadas, pero con una diligencia ordinaria, muy bien el mototaxista que se encuentre

en este supuesto pudo haberse informado del contenido de la correspondiente ley penal.

Al elemento de culpabilidad, se le opone uno de los aspectos negativos de este componente, el cual es el error de prohibición que se da si hay un conocimiento equivocado de lo injusto. Dicho así, el error de prohibición invencible elimina la culpabilidad.

2.3.9. Grados de ebriedad para determinar la gravedad del delito.

Tabla de donde se referencias al momento de determinar una reparación civil por el solo hecho de conducción en estado de ebriedad (en otras palabras por el solo hecho de estar borracho conduciendo un vehículo motorizado y generar un peligro abstracto se puede tener en cuenta este tabulario referencial de reparación civil).

Periodos de Alcoholemia		Vehículo motorizado menor de 04 ruedas, (incluye cuatrimotos)	Vehículo motorizado de 04 ruedas a más, (no incluye cuatrimotos)
1er Periodo de Alcoholemia: subclínico	de De 0.25 a 0.5 g/l. (Ley N° 29439)	*	*
2do período de Alcoholemia: ebriedad	de Más de 0.5 a 1.0 g/l. Más de 1.0 a 1.5 g/l.	5% UIT a 50% UIT 10% UIT a 50% UIT	10% UIT a 1 UIT 15% UIT a 1 UIT
3er Periodo de Alcoholemia: ebriedad absoluta	de Más de 1.5 a 2.0 g/l. Más de 2.0 a 2.5 g/l.	15% UIT a 1 UIT 20% UIT a 1 UIT	20% UIT a 1.5 UIT 25% UIT a 1.5 UIT
4to Periodo de Alcoholemia: grave alteración de la conciencia	de Más de 2.5 a 3.0 g/l. Más de 3.0 a 3.5 g/l.	25% UIT a 1UIT 30% UIT a 1 UIT	30% UIT a 2 UIT 35% UIT a 2 UIT
5to Periodo de Alcoholemia: Coma	de Más de 3.5 g/l.	35% UIT a 1 UIT	40% UIT a 2 UIT

Cuando el imputado se hubiera acogido al Principio de Oportunidad o Acuerdo Reparatorio en anterior ocasión; o cuando haya estado prestando servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o

carga en general y tuviera más de 0.25 g/l. de alcohol en la sangre el monto mínimo indemnizatorio, será duplicado.

En dichos términos estipulados en la presente resolución pone de manifiesto el monto que se debe imponer como reparación civil para los conductores infractores en este delito de conducción en estado de ebriedad.

2.3.10. El conocimiento de la responsabilidad penal.

Respecto al grado de conocimiento de los conductores respecto a la responsabilidad penal del delito de conducción en estado de ebriedad. En el inciso 1 del artículo 20 del Código Penal, exime de responsabilidad al que por anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia o por sufrir alteraciones en la percepción, que afectan gravemente su concepto de la realidad, no posea la facultad de comprender el carácter delictuoso de su acto o para determinarse según esta comprensión. Entonces para ello esto acarrearía también la responsabilidad de un peligro abstracto la cual pasare a definir por medio de la siguiente investigación.

Corigliano M (2011).

Conducta peligrosa ex ante en la Teoría del delito. Nuestro modelo de Estado sugiere decidir sobre una alternativa básica de prevención que combine la necesidad de proteger a la sociedad no sólo con garantías sino también con alternativas que ofrezcan otros principios limitadores. “Sólo una prevención limitada podrá desarrollar un efecto positivo de afirmación del derecho propio de un Estado social y democrático de derecho, y sólo así podrán ser conciliadas las exigencias de prevención general positiva” (25). La función del derecho penal, en este caso, no se manifestará solamente en la función de la pena y en la medida de seguridad sino al prohibir los delitos. Las normas primarias buscan motivar al ciudadano a no delinquir (26) y que respete los límites que

exige la doctrina penal al determinar los requisitos mínimos para conceputar el delito como infracción de la norma. En este caso, también la “teoría del delito” y no sólo de la pena, se deberá basar en la función de una prevención limitada del derecho penal. El injusto penal ha de ser imputable a la infracción personal de una norma primaria. El derecho penal constituye un conjunto de normas dirigidas a desalentar la comisión de ilícitos mediante prohibiciones o mandatos constituidos por normas primarias las cuales tratan de prevenir la producción de lesiones o puesta en peligro de bienes jurídicos y previstos en los tipos penales, no justificadas. Un derecho penal que se dirija al sujeto mediante prescripciones intenta impedir resultados lesivos prohibiendo las conductas voluntarias que aparezcan ex ante como capaces de producir dichos resultados (disvalor de la conducta). Esto supone toma de posición en el concepto de antijuricidad y su relación con la tipicidad. Así la antijuridicidad penal se distinguirá, de otras formas de antijuricidad, por exigir un disvalor de resultado especialmente grave y / o peligroso: una lesión o puesta en peligro de un bien jurídico penal en condiciones determinadas. Este resultado ha de ser imputable a una conducta desvalorada por su peligrosidad. La antijuridicidad deberá comenzar por exigir la comprobación ex post de la realización del tipo penal. Los tipos penales describen siempre hechos efectivamente acaecidos, ya sea el resultado de una conducta, ya se trate de conductas no necesitadas de resultado y en la medida en que la conducta resultare efectivamente típica. Así podremos decir que todos los tipos describen resultados (separados o no de la conducta) y que la antijuridicidad objetiva parte de la valoración negativa de tales resultados, es decir, el disvalor de resultado.

25 MIR PUIG Santiago, "Revisión de la teoría del delito en un Estado social y democrático de derecho", Cuaderno I, Departamento de Derecho Penal y Criminología de la Facultad de Derecho –UBA- 2001. 26 MUÑOZ CONDE y GARCÍA ARÀN, "PG", p. 57 ss. Estos autores se refieren a la motivación que ejerce la pena y en el texto se mantiene que también la norma primaria tiene una función motivadora como forma de prevención general positiva.

Para el autor citado la responsabilidad penal tiene que ser por parte del estado un ente quien prevenga las lesiones o vulneración al bien jurídico protegido, pienso que ello resultaría con una buena enseñanza en el sentido en que su bien ajeno puede ser el suyo cuando se es vulnerado y demostrando también de parte de la sociedad el respeto por el bien ajeno.

ENZO F (2010). *Los tipos penales de peligro, el peligro abstracto y los delitos contra la seguridad pública en el Código Penal Argentino. X Encuentro de Profesores de Derecho Penal de la República Argentina. Asociación Argentina de Profesores de Derecho Penal Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, República Argentina. 24 y 25 de junio de 2010.*

Nuestro sistema penal se encuentra enmarcado en el sistema constitucional y de los derechos humanos consagrado dentro del bloque de constitucionalidad, al que debe obedecer, cumpliendo con la regla lógica de la compatibilidad legal de todo sistema de normas. También debe atender a la realidad social, desde donde toma los elementos que le permiten construir sus conceptos sin caer en las falacias de ficción o de ocultación de los datos de la realidad (1)

. Dentro de todo este marco constitucional y social, conocido como Estado Constitucional de Derecho, el derecho

penal, en cuanto barrera racional de contención del poder punitivo, se centra en tres principios fundamentales consagrados por ese bloque: la estricta legalidad, la culpabilidad y la lesividad. Muy especialmente, el principio de lesividad consagrado por el art. 19 de la Constitución Nacional, impone que no haya tipicidad sin lesión u ofensa a un bien jurídico, que puede consistir en una lesión en sentido estricto o en un peligro.

Si bien no nos resulta muy cómoda la categoría de “bien jurídico”, dada la aceptación académica que ha tenido, la tomaremos momentáneamente para continuar el análisis. El aumento de la criminalidad y de la propia violencia en la sociedad, ha llevado a quienes supuestamente llevan la voz cantante en la legislación Penal – en Argentina se da la particularidad que quienes escriben, quienes enseñan y quienes aplican el derecho penal, suelen ser los mismos - a olvidar momentáneamente esas premisas, creyendo que en sus respuestas de ejercicio de poder punitivo la sociedad encontraría la solución que ninguno de las demás instituciones políticas y sociales han sido incapaces de esbozar.

Recuérdese que el derecho penal tiene un carácter de última ratio, y que es probablemente el último esfuerzo del Estado por contener una determinada situación. Una de las medidas de pretensión punitiva que se han ensayado en las legislaciones penales de los últimos años es la reproducción de la categoría del “tipo de peligro”, que no es ni más ni menos que un adelantamiento del momento consumativo a etapas previas a esa lesión constitucionalmente requerida, excediéndose dogmáticamente de lo que la propia realidad limita.

Así, se ha hecho moneda corriente la clasificación de los tipos penales en orden a la lesión al bien jurídico en tipos de lesión y tipos de peligro, subdividiendo estos últimos en delitos de peligro concreto y delitos de peligro abstracto.

A efectos prácticos y basándonos en Soler (2), diremos que “peligro” es la probabilidad de que ocurra un evento dañoso, denominándose “peligro abstracto” al peligro que la ley considera como necesariamente derivado de ciertas situaciones, de ciertas acciones y, sobre todo, del empleo de ciertos medios. Para formular una incriminación de ese tipo, el derecho se basa en reglas constantes de experiencia. En las figuras de peligro abstracto, el derecho suele desentenderse de toda comprobación referente a la efectiva existencia de lesiones o de riesgos. Y aquí es donde choca con el principio de lesividad que mencionáramos en nuestra introducción

I. Los delitos de peligro abstracto y común.

Pero se nos preguntará, ¿qué es un delito de peligro abstracto?

En primer lugar, siguiendo a Roxin, diremos que los delitos de peligro concreto requieren que en el caso concreto se haya producido un peligro real para un objeto protegido por el tipo respectivo. Por tanto, al igual que en los delitos de lesión, en primer lugar ha de haberse creado un concreto "peligro de resultado" en el sentido de un riesgo de lesión adecuado y no permitido. Este peligro, conforme a los criterios de imputación ya desarrollados, ha de comprobarse por medio de una prognosis objetivo-posterior; si falta un peligro de resultado, el hecho tampoco será imputable aunque se produzca una efectiva puesta en peligro. Si hay que afirmar el peligro de resultado, ese peligro debe haberse realizado en un resultado que suponga un "resultado de peligro concreto" y

que, como también en otros casos, ha de incluir todas las circunstancias conocidas ex post (3)

.La cuestión de cómo ha de estar configurado y cómo debe comprobarse ese resultado de peligro concreto, hasta ahora está poco clara, tanto a nivel local como en el derecho comparado. Sin embargo, Roxin extrae dos presupuestos generalmente reconocidos: En primer lugar, ha de existir un objeto de la acción y haber entrado en el ámbito operativo de quien lo pone en peligro, y en segundo lugar la acción incriminada tiene que haber creado el peligro próximo de lesión de ese objeto de la acción.

Ahora bien, Roxin sostiene que los delitos de peligro abstracto son aquellos en los que se castiga una conducta típicamente peligrosa como tal, sin que en el caso concreto tenga que haberse producido un resultado de puesta en peligro. Por tanto la evitación de concretos peligros y lesiones es sólo el motivo del legislador, sin que su concurrencia sea requisito del tipo (4).

En este punto, el autor alemán distingue entre categorías de tipos penales abstractos: a) Los clásicos delitos de peligro abstracto, donde los autores que los propugnan (Brehm, Horn, Kindhauser) pretenden proteger la vida e integridad de la persona puesta en peligro abstractamente, ya que los tipos de peligro abstracto no están para proteger bienes jurídicos, sino para garantizar "seguridad". Y seguridad es el "estado jurídicamente garantizado que está previamente cuidado de modo suficiente", mientras que la lesión del bien jurídico no es "punto de referencia" ni para el reproche de injusto ni para el de culpabilidad; b) Acciones masivas, comunes en lo relativo a la seguridad vial, donde se afirma la punibilidad incluso aunque según la situación de las cosas (p.ej. en una zona deshabitada) estuviera totalmente excluida

una puesta en peligro, evidenciando razones de prevención general positiva; c) Delitos con "bien jurídico intermedio espiritualizado", que Roxin relaciona con figuras determinadas, como el cohecho y el falso testimonio, donde la confianza de la población en la pureza del desempeño del cargo y el hallazgo judicial de la verdad no precisan en el caso concreto sean puestos en peligro por una acción subsumible en los tipos respectivos; y d) Delitos de aptitud abstracta, una categoría que Roxin atribuye a Schröder, donde deben darse ciertos elementos de puesta en peligro no designados con más precisión en la ley, y que han de ser determinados mediante interpretación judicial (5).

El propio Jakobs consideraba que en gran parte no son legitimables en un Estado liberal las incriminaciones en el campo previo a la lesión del bien jurídico y especialmente habla de los delitos de peligro abstracto. Considera que el castigo en lo sustancial sólo está justificado si "la conducta peligrosa se ha ejecutado completamente", pero en cambio no cuando una conducta "sin otra conducta posterior y a su vez delictiva no sería en absoluto peligrosa o sólo lo sería de modo claramente restringido" (6).

.La creación de peligros artificiales, presumiendo que hay peligros y riesgos cuando no los hay, clonando bienes jurídicos, creando bienes jurídicos intermedios (cuya afectación es lesiva sólo por poner en peligro otros bienes jurídicos) no son sino otras violaciones al referido art. 19 y el principio de estricta legalidad consagrado en nuestra Carta Magna.

Y por otra parte, dejando latente el requisito típico de la existencia de un peligro real contra el bien jurídico se lesiona el principio de máxima taxatividad, que exige el máximo de precisión posible respecto de cualquier límite de prohibición

convirtiéndolo en difuso y arbitrario el límite estricto del tipo penal. Se le debe exigir al legislador que agote los recursos técnicos para otorgar la mayor precisión posible a su obra. En primer lugar, el principio republicano de gobierno exige que el legislador “deba ser racional” y por ello debe exigirse esa máxima racionalidad. Entonces, no es suficiente con una descripción somera en una ley, sino que la misma debe hacerse en forma taxativa y con la mayor precisión técnica posible.

Cuando esto no ocurre, y existe abstracción, vaguedad o ambigüedad, el legislador es laxo para con el verbo típico e incluso cuando se prevé una escala penal poco armónica para con el bien jurídico que se dice proteger hay dos posibilidades: declarar la inconstitucionalidad de la ley o aplicar el principio de máxima taxatividad interpretativa.

Durante años se ha intentado darle validez a los delitos de peligro abstracto creando bienes jurídicos artificiales, que a todas luces son excesivamente amplios, genéricos e inasibles (tales como la paz pública, la seguridad pública, la seguridad vial, etc.). Así, el legislador, lejos de realizar la seguridad jurídica, entendida como la protección de bienes y personas, evidencia fallas en esa “dique de contención” que es el derecho penal, dándole el triunfo a la irracionalidad del poder punitivo y llevándonos a preguntar qué tipo de estado queremos y en qué país queremos vivir.

Pretender prevenir el peligro antes que se produzca la lesión efectiva no es sino tipificar la tentativa en forma autónoma, tipificar el acto preparatorio e incluso tipificar el pensamiento. No observamos sino una perversión en el concepto del “Interés difuso” y en el “peligro común”.

A razón del pensamiento de nuestros juristas antes expuestos se puede decir que es tradicional la distinción entre dos clases de peligro: el concreto y el abstracto. En el primer tipo concreto o común requiere la concreta puesta en peligro del bien jurídico protegido, el peligro concreto es el resultado típico. En los de peligro abstracto, por el contrario, se castiga una acción “típicamente peligrosa” o peligrosa “en abstracto”, en su peligrosidad típica, sin exigir como en el caso concreto que se haya puesto efectivamente en peligro el bien jurídico protegido.

La conducción en estado de ebriedad es cuando la manifestación de un sujeto inutiliza sus facultades físicas y mentales a causa de la ingesta de algún tipo de bebidas alcohólicas. Pues sus efectos dan origen a sanciones drástica administrativamente y ejerce una responsabilidad penal pues es una conducta típica de derecho que puede ser sancionado a causa de un delito normado.

Visto desde el punto del derecho, el peligro que origina las acciones típicas de un sujeto al exponer la integridad personal y al quebrantamiento de la seguridad pública en conjunto; es visto un tema de peligro abstracto prever figuras de riesgo general ya que se generaría un grupo solo genérico bajo la nominación peligro común, la cual contiene diversos delitos o ilícitos penales.

Hay que tener en cuenta para ello la forma de peligro concreto, la cual tiene que ser afectado directamente un bien jurídico protegido; mientras que en el peligro abstracto se ve una peligrosidad general para determinar los bienes jurídicos o idoneidad para la producción de un determinado resultado.

El Derecho Penal debe sojuzgar no sólo del daño provocado realmente a los bienes jurídicos protegidos, sino que también a la posibilidad que eso ocurra pues ello implica que en cualquier momento puede ser vulnerado el bien protegido por lo tanto el derecho penal debe ser un ente previsor de delitos de peligro.

2.4. Definición de términos básicos:

Accidente de Tránsito. En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito accidente es un suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición de “natural”, llámeselo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

Según el diccionario de términos policiales. “hecho fortuito causado por un vehículo movido por motor mecánico, a tracción o fuerza humana, con daños en las cosas o lesiones en las personas. Es el suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo en movimiento y en el que resultan lesiones a personas y / o daños a la propiedad.

Atropello. Es la colisión más o menos violenta entre un vehículo en marcha y un peatón.

Acusado. Persona a quien se imputa la comisión de un delito. Claro es que la acusación no presupone la culpabilidad del imputado, ya que la causa que se le siga puede ser sobreseída definitivamente o terminar en una absolución (Cabanellas,1998).

Bien Jurídico. Concepto que presenta particular importancia en el ámbito del derecho penal, porque cada uno de los delitos se entiende que atenta contra el bien que la legislación protege: vida, propiedad, familia, honestidad, honor, seguridad nacional, administración pública, etc.; pero, en la doctrina existen profundas diferencias acerca de cuál sea el bien

jurídico protegido frente a la comisión de los delitos o de algunos de ellos (Cabanellas,1998).

Bien Jurídico Protegido. Es el interés jurídico protegido, es un bien de la sociedad, apreciado y reconocido por el derecho y protegido por ser una pauta de convivencia. (Chanamé, 2014).

Caída. Esta modalidad se refiere a la caída que sufren los pasajeros de un vehículo en marcha. Generalmente se producen en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, este accidente se puede ocasionar al subir o bajar los pasajeros o dentro del mismo vehículo. (Chanamé, 2014).

Choque. Es la colisión más o menos violenta entre dos o más vehículos o entre un vehículo y un objeto (poste, árbol, pared, cerco, etc.), que se presentan en la vía o fuera de ella. (Chanamé, 2014).

Conducta Antisocial. Del latinconductam y del griego sociales que significa oposición. Proceder individual en contraposición con las normas que rigen la convivencia social. (Chanamé, 2014).

Conducta Punible. Comportamiento que vulnera el derecho y lo pone en riesgo. (Chanamé, 2014).

Culpabilidad. El hecho de haber incurrido en culpa, considerando como condición de una responsabilidad civil o penal. “es el reproche individualizador que se hace el autor de una acción típica y antijurídica por no haberla omitido” (Chanamé, 2014).

Delito Culposo. (Derecho Penal). Delito causado cuando el agente, al realizar un acto cualquiera y, por inobservancia del cuidado necesario para su ejecución, produce un resultado dañoso, no querido, que se pudo prever. (Chanamé, 2014).

Distrito Judicial. Parte de un territorio en donde un Juez o Tribunal ejerce jurisdicción (Poder Judicial, 2013).

Doctrina. Conjunto de tesis y opiniones de los tratadistas y estudiosos del Derecho que explican y fijan el sentido de las leyes o sugieren soluciones para cuestiones aun no legisladas. Tiene importancia como fuente mediata del Derecho, ya que el prestigio y la autoridad de los destacados juristas influyen a menudo sobre la labor del legislador e incluso en la interpretación judicial de los textos vigentes (Cabanellas, 1998).

Ebriedad. Se produce cuando la persona pierde sus facultades mentales a causa de la ingestión de algún tipo de licor. En la actualidad se impide y se sancionara drásticamente a los conductores de vehículos motorizados que manejen en este estado. (Chanamé, 2014).

Expresa. Claro, evidente, especificado, detallado. Ex profeso, con intención, voluntariamente de propósito (Cabanellas, 1998).

Expediente. Es la carpeta material en la que se recopilan todos las actuaciones judiciales y recaudos que se establecen en un proceso judicial de un caso concreto (LexJurídica, 2012). En derecho procesal, es el conjunto de escritos, actas y resoluciones donde se encuentran consignados todos los actos procesales realizados en un proceso, los cuales son ordenados según la secuencia de su realización en folios debidamente numerados correlativos (Poder Judicial, 2013).

Evidenciar. Hacer patente y manifiesta la certeza de algo; probar y mostrar que no solo es cierto, sino claro (Real Academia de la Lengua Española, 2001).

Fiscal. Funcionario que representa los intereses de la sociedad y del Estado ante los tribunales de justicia, principalmente en las causas criminales para mantener, si lo estima procedente, frente al abogado defensor, la acusación pública contra aquellas personas a las que considera incurso en un acto delictivo o contravención punibles. (Cabanellas, 1998).

Jurisprudencia. Criterio sobre un problema jurídico establecido por una pluralidad de sentencias concordes. Conjunto de las sentencias de los tribunales, y doctrina que contienen (Real Academia de la Lengua Española, 2001). Se entiende por jurisprudencia la interpretación que de la ley hacen los tribunales para aplicarla a los casos sometidos a su jurisdicción. Así pues, la jurisprudencia está formada por el conjunto de sentencias dictadas por los miembros del poder Judicial sobre una materia determinada. (Cabanellas, 1998).

Incendio.- Es el accidente que consiste en el incendio parcial o total del vehículo, por diversas circunstancias. (Chanamé, 2014).

Individualizar. Acción de Individuar. Especificar algo, tratar de ello con particularidad y por menor. (Real Academia de la Lengua Española, 2001).

Imprudencia: Actuación desarrollada con ausencia de malicia o intencionalidad. (Servicio de diccionario jurídico wep pj.gob.pe)

Instancia. Cada una de las etapas o grados del proceso. Corrientemente en la tramitación de un juicio se puede dar dos instancias: una primera, que va desde su iniciación hasta la primera sentencia que lo resuelve, y una segunda, desde la interpretación del recurso de apelación hasta la sentencia que en ella se pronuncie. Instancia significa también el requerimiento que los litigantes dirigen a los jueces, dentro del proceso, para que adopten una determinada medida, y en este sentido se habla de las que pueden o tienen que ser tomadas a instancia de parte (Cabanellas,1998).

Normatividad. Cualidad de normativo (Real Academia de la Lengua Española, 2001).

Peligrosidad. Relevante capacidad que se encuentra en una persona para cometer un delito (grisigni). Es el estado, la actitud, la proclividad de una persona para cometer con gran probabilidad delitos. (Chanamé, 2014).

Postura. Posición o actitud que alguien adopta respecto de algún asunto (Real Academia de la Lengua Española, 2001).

Responsabilidad. Consecuencias de una acción u omisión ilícitas, que derivan una obligación de satisfacer el daño o la pérdida causada. Puede haber responsabilidad civil y responsabilidades penales o ambas a la vez. (Servicio de diccionario wep pj.gob.pe)

Responsabilidad penal. Capacidad de un ser humano de reconocer lo prohibido de su acción culpable, pudiendo a través de este entendimiento determinar los límites y efectos de esta voluntad. (Servicio de diccionario wep pj.gob.pe)

Sala superior. Denominación que en los tribunales colegiados se da a las varias secciones en que están divididos. El conjunto de magistrados que constituyen cada una de tales divisiones judiciales, para acelerar la tramitación de las causas o por las ramas jurídicas, como en los tribunales supremos o cortes supremas. (Cabanellas, 1998, p.893).

Volcadura.- Consiste en el cambio brusco de posición de un vehículo que perdiendo su centro de gravedad, se voltea apoyado sobre uno de sus lados sobre su propio techo y muchas veces dándose vuelta de campana, quedando sobre sus propios neumáticos, ya sea en la misma vía o fuera de ella. (Chanamé, 2014).

CAPÍTULO III:
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

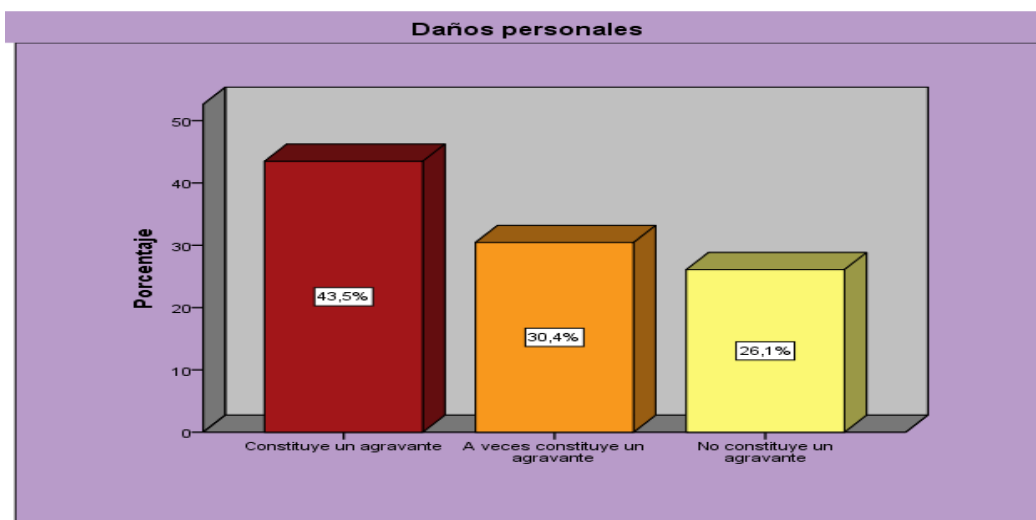
3.1. Análisis de Tablas y Gráficos

TABLA N° 1

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN DAÑOS PERSONALES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Constituye un agravante	20	43,5	43,5	43,5
	A veces constituye un agravante	14	30,4	30,4	73,9
	No constituye un agravante	12	26,1	26,1	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

GRÁFICO N° 1



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

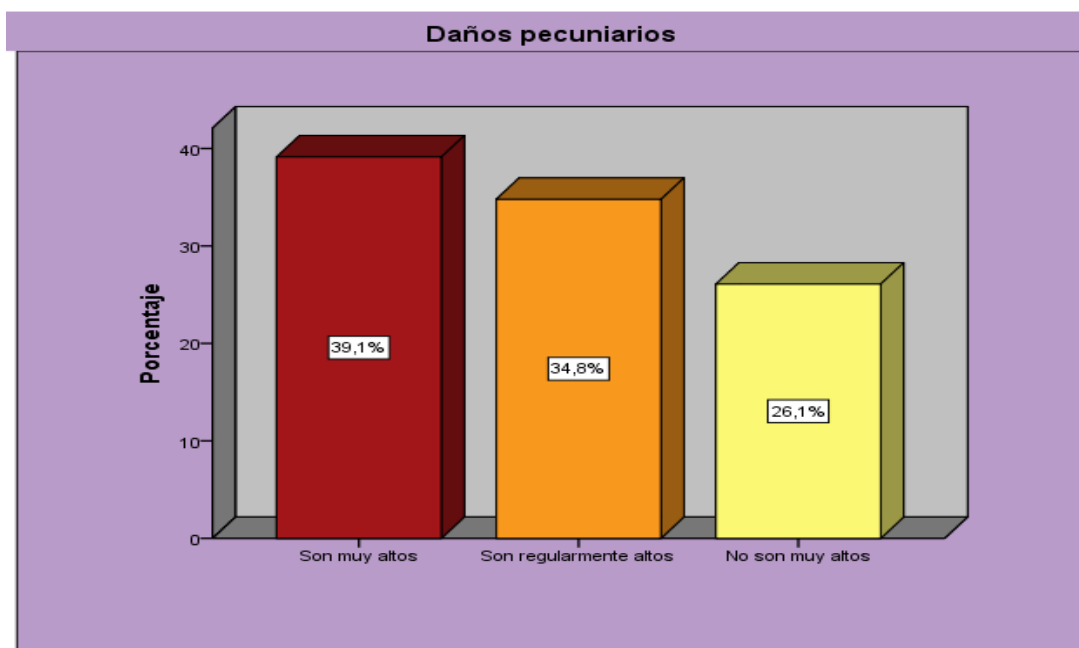
Al observar el contenido de la tabla N° 1 y gráfico N° 1 los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable responsabilidad penal, en la dimensión daños personales; 20, que representa al 43,5% manifiesta que constituye un agravante; mientras que 14, que representa al 30,4%, afirma que a veces constituye un agravante y 12, que representa al 26,1% manifiesta que no constituye un agravante; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra asevera que constituye un agravante, los daños personales, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

TABLA N° 2

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN DAÑOS PECUNIARIOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Son muy altos	18	39,1	39,1	39,1
	Son regularmente altos	16	34,8	34,8	73,9
	No son muy altos	12	26,1	26,1	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

GRÁFICO N° 2



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

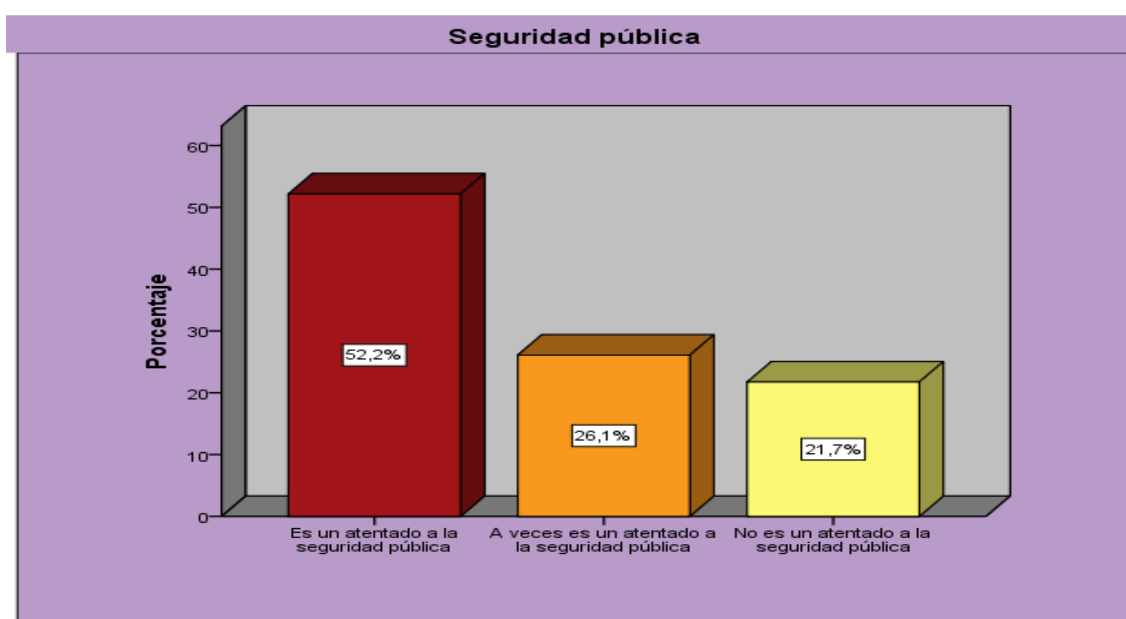
Al observar el contenido de la tabla y gráfico N° 2 los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable responsabilidad penal, en la dimensión daños pecuniarios; 18, que representa al 39,1% manifiesta que estos son muy altos; mientras que 16, que representa al 34,8%, afirma que son regularmente altos y 12, que representa al 26,1% manifiesta que no son muy altos; todo esto nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra asevera que son muy altos, los daños pecuniarios, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

TABLA N° 3

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN SEGURIDAD PÚBLICA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es un atentado a la seguridad pública	24	52,2	52,2	52,2
	A veces es un atentado a la seguridad pública	12	26,1	26,1	78,3
	No es un atentado a la seguridad pública	10	21,7	21,7	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

GRÁFICO N° 3



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad penal

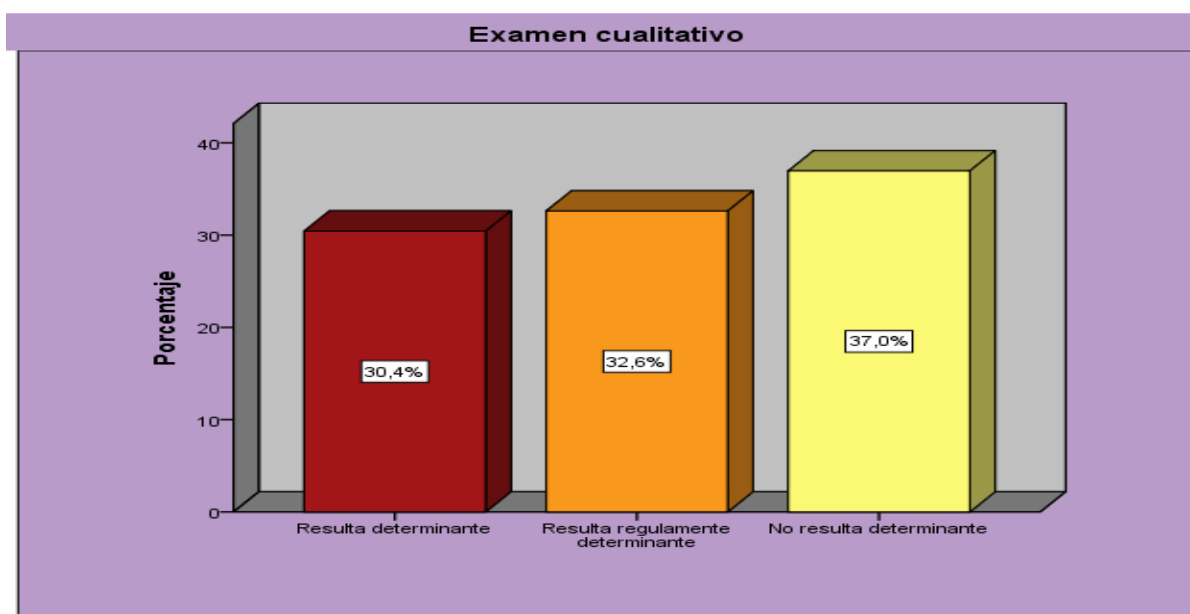
Al observar el contenido de la tabla N° 3, los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable responsabilidad penal, en la dimensión seguridad pública; 24, que representa al 52,2% manifiesta que es un atentado a la seguridad pública; mientras que 12, que representa al 26,1%, afirma que a veces es un atentado a la seguridad pública y 10, que representa al 21,7% manifiesta que no es un atentado a la seguridad pública; todo lo antes manifestado nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra asevera que el conducir en estado de ebriedad constituye un atentado a la seguridad pública, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

TABLA N° 4

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN EXAMEN CUALITATIVO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Resulta determinante	14	30,4	30,4	30,4
	Resulta regularmente determinante	15	32,6	32,6	63,0
	No resulta determinante	17	37,0	37,0	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

GRÁFICO N° 4



Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

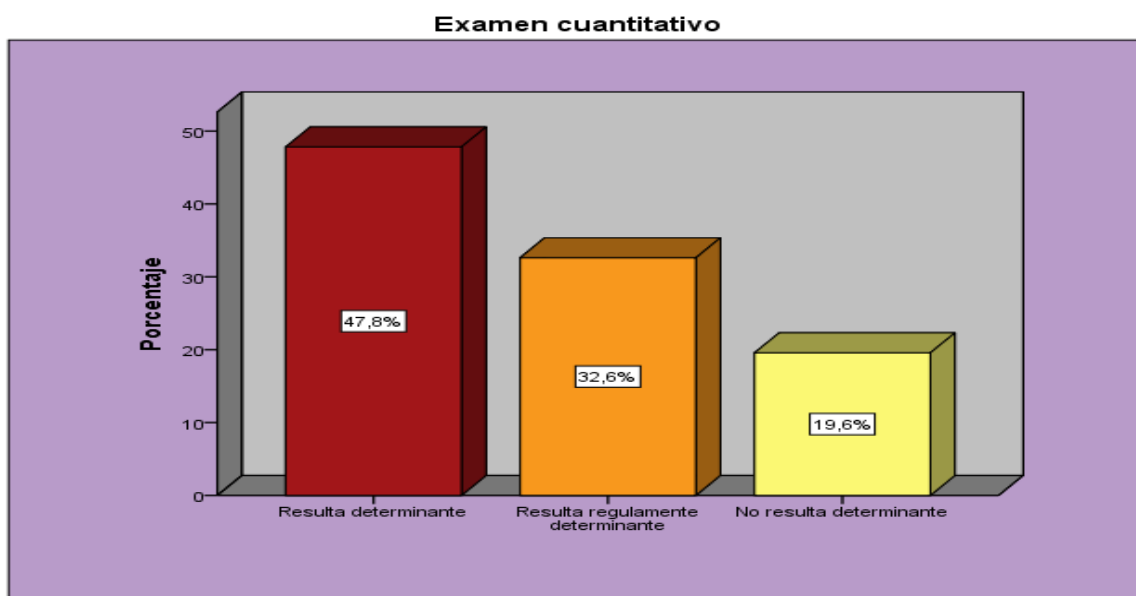
Al observar el contenido de la tabla y gráfico N° 4 los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, en la dimensión examen cualitativo; 14, que representa al 30,4% manifiesta que esta prueba resulta determinante; mientras que 15, que equivale al 32,6%, afirma que resulta regularmente determinante y 17, que representa al 37,0% manifiesta que no resulta determinante; todo esto nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra asevera que no resulta determinante, el examen cualitativo, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

TABLA N° 5

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN EXAMEN CUANTITATIVO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Resulta determinante	22	47,8	47,8	47,8
	Resulta regularmente determinante	15	32,6	32,6	80,4
	No resulta determinante	9	19,6	19,6	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

GRÁFICO N° 5



Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

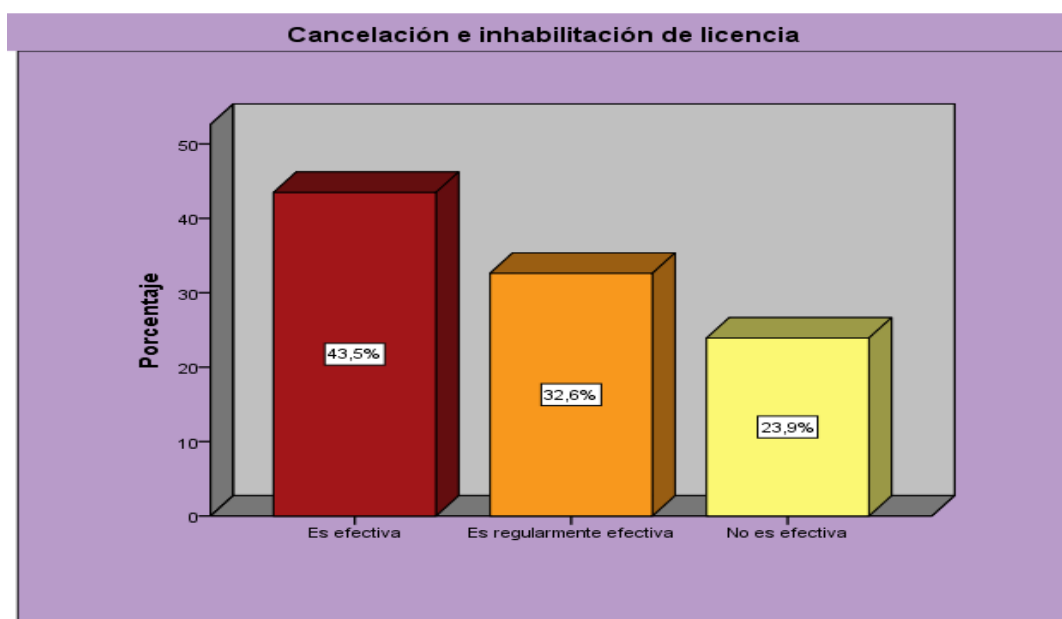
Al observar el contenido de la tabla y gráfico N° 5 los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, en la dimensión examen cuantitativo; 22, que representa al 47,8% manifiesta que esta prueba resulta determinante; mientras que 15, que equivale al 32,6%, afirma que resulta regularmente determinante y 9, que representa al 19,6% manifiesta que no resulta determinante; por lo tanto se puede afirmar concluir que la mayoría de la muestra asevera que resulta determinante, el examen cuantitativo, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

TABLA N° 6

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN CANCELACIÓN E INHABILITACIÓN DE LICENCIA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es efectiva	20	43,5	43,5	43,5
	Es regularmente efectiva	15	32,6	32,6	76,1
	No es efectiva	11	23,9	23,9	100,0
	Total	46	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

GRÁFICO N° 6



Fuente: Cuestionario sobre Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis

Al observar el contenido de la tabla y gráfico N° 6 los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 46 mototaxistas empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota, respecto a la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, en la dimensión cancelación e inhabilitación de licencia; 20, que representa al 43,5% manifiesta que esta medida es efectiva; mientras que 15, que equivale al 32,6%, afirma que es regularmente efectiva y 11, que representa al 23,9% manifiesta que esta medida no es efectiva; por consiguiente se puede afirmar que la mayoría de la muestra asevera que resulta eficiente, la cancelación e inhabilitación de licencia, en cuanto a la responsabilidad penal, que tienen como conductores de mototaxis, lo que se evidencia en la tabla y gráfico anteriores.

Prueba de Hipótesis.

Después del análisis de los resultados obtenidos de cada variable y sus dimensiones correspondientes a través de los cuestionarios y del programa SPSS 24, se obtuvo los siguientes datos como coeficientes:

Respecto a la hipótesis general:

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 7 que, al correlacionar los resultados totales de las variables responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,968; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24:

TABLA N° 7

CORRELACIÓN DE LA HIPÓTESIS GENERAL				
			Responsabilidad Penal	Conducción de vehículo en estado de ebriedad
Rho de Spearman	Responsabilidad Penal	Coeficiente de correlación	1,000	,968**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	46	46
	Conducción de vehículo en estado de ebriedad	Coeficiente de correlación	,968**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	46	46
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

Respecto a las hipótesis específicas:

Primera hipótesis específica

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 8 que, al correlacionar los resultados totales de las variables responsabilidad penal y la dimensión examen cualitativo, de la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,900; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24:

TABLA N° 8

CORRELACIÓN DE LA PRIMERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA				
			Responsabilidad Penal	Examen cualitativo
Rho de Spearman	Responsabilidad Penal	Coeficiente de correlación	1,000	,900**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	46	46
	Examen cualitativo	Coeficiente de correlación	,900**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	46	46
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

Segunda hipótesis específica:

H_i Existe una relación significativa existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

H_0 No existe una relación significativa existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 9 que, al correlacionar los resultados totales de las variables responsabilidad penal y la dimensión examen cuantitativo, de la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,948; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24:

TABLA N° 9

CORRELACIÓN DE LA SEGUNDA HIPÓTESIS ESPECÍFICA				
			Responsabilidad Penal	Examen cuantitativo
Rho de Spearman	Responsabilidad Penal	Coeficiente de correlación	1,000	,948**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	46	46
	Examen cuantitativo	Coeficiente de correlación	,948**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	46	46

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Tercera hipótesis específica:

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 10 que, al correlacionar los resultados totales de las variables responsabilidad penal y la dimensión cancelación e inhabilitación de licencia, de la variable conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,972; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 24:

TABLA N° 10

CORRELACIÓN DE LA TERCERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA				
			Responsabilidad Penal	Cancelación e inhabilitación de licencia
Rho de Spearman	Responsabilidad Penal	Coeficiente de correlación	1,000	,972
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	46	46
	Cancelación e inhabilitación de licencia	Coeficiente de correlación	,972**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	46	46
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

3.2. Discusión de Resultados

Ríos, V. (2003). Tesis “Alcoholemia y demás Medios de Pruebas en el Delito de Conducción Bajo la Influencia del Alcohol o Estado de Ebriedad”, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Escuela de Derecho – Universidad Austral de Chile. El desarrollo de esta investigación tendrá como objetivo determinar el procedimiento aplicable a este delito, Tribunales competentes, la ebriedad como elemento de tipo penal, los medios de pruebas para determinar esta conducta y otros aspectos, siendo todas estas variantes necesarias para comprender esta figura penal de forma más completa, teniendo siempre en vista su reglamentación, tanto en el extinto sistema inquisitivo como en el nuevo sistema procesal penal. Sin embargo, el objetivo principal que me convoca es pretender demostrar si los demás medios de pruebas (cualquiera de ellos) sirven para tener por acreditado este delito por sí solo, excluyendo para ello a la prueba de la alcoholemia. Sostiene: El manejo de Vehículo en Estado de Ebriedad, que va en aumento, se castiga aunque no cause daño alguno, y esto puede ser calificado por daños, lesiones o la muerte de una o más personas, el bien jurídico protegido en el delito de Conducción en Estado de Ebriedad ya que se menciona como bienes jurídicos protegidos a la vida, la propiedad, la seguridad pública, la seguridad común o colectiva. Esta tesis está basada en el sistema de estudio básico, no experimental.

Los resultados obtenidos en la presente tesis corroboran lo mencionado por el autor, debido a que la responsabilidad penal se relaciona directamente con la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis; en ese sentido a medida que se determine el nivel de alcohol en la sangre, la responsabilidad es mayor, ello conlleva a la penalización de dicho acto con una gradualidad y con un criterio de proporcionalidad de la pena, tomando en cuenta ciertas peculiaridades, las mismas que se establecen en la normatividad vigente, respecto a este tipo de delitos.

Sánchez, A. (2016). Tesis “Incremento del Delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en estado de Ebriedad, Casos

Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco 2012-2014”, Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad de Huánuco. El objetivo de esta investigación es determinar los factores Jurídicos que impulsan el incremento del delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en Estado de Ebriedad, según los casos de la Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco en los años 2012-2014. En la presente investigación se usara el Método Descriptivo – Estudios de Casos, se caracterizan por describir hechos de mucha relevancia jurídica, este método de estudio de casos se caracteriza por manejar considerable cantidad de información acerca del caso de estudio. La población que se ha tomado para el presente trabajo es las denuncias por el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad. Los resultados de la presente investigación arrojan que conducir en Estado de Ebriedad. Esta fórmula es una de las mayores calamidades que contiene nuestro nuevo texto legal. No es ésta una apreciación, juicio, ni muchos menos valoración antojadizos. Se trata de la defensa de los principios fundamentales que rigen al código y que son groseramente violentados por este tipo legal. El Nuevo Código Penal tiene entre sus normas rectoras el que la pena, necesariamente, precisa de la presión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley. El conducir en Estado de Ebriedad no cumple con este requisito por tanto su tipificación debe ser repudiada. Estamos ante un delito de Peligro, de aberración sólo comparable en magnitud a la ignorancia de quienes existiendo un precepto expreso que establece el Principio de Lesividad (Artículo IV del Título Preliminar C.P) hicieron de ese tipo penal su gran aporte a la reforma legal, entonces al darse la constatación de este problema general según las bases teóricas, estamos evidenciando que el gran problema que nos acoge vendría a ser que las normas son muy benevolentes para los que cometen este tipo de delito, puesto que al persona quien administra la justicia no está castigando drásticamente más por el contrario le están dando derechos premiabiles.

Una de las conclusiones de esta investigación se ha observado de los resultados que estos factores Jurídicos influyen gravemente a que el delito de Peligro Común por conducción de vehículo Motorizados en estado de ebriedad sean archivadas sin tener una sanción correspondiente entonces habrá mayor incremento del delito de Peligro Común por Conducción de Vehículo Motorizados en Estado de Ebriedad en la Sexta Fiscalía Corporativa Provincial Penal de Huánuco; por lo que queda demostrado la hipótesis.

Respecto a lo manifestado por el autor, los resultados de la presente tesis, son concordantes, debido a que la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis se constituyen en un delito de peligro común, además de ello pone en riesgo la seguridad pública, en algunos casos ya se está afrontando este problema a través de la Ley de flagrancia, que tiene como característica la sumatoriedad del proceso y por supuesto la inmediatez; pero a ciencia cierta y conocedores de la realidad problemática y es el caso de la ciudad de Chota en la Región Cajamarca, es que los procesos aún no se efectivizan.

Hurtado P (1987).

Nuestro ordenamiento jurídico penal distingue dos grandes grupos de personas. Las mayores de 18 años de edad, a las cuales presume capaces de obrar responsablemente y de comprender el significado de la pena; y las menores de 18 años, excluidas del derecho penal común y sometidas a un derecho de carácter preventivo tutelar. En relación con éstos, y para los efectos de la aplicación de las medidas preventivas y correctivas previstas por ese derecho, no se plantea el problema de la capacidad o imputabilidad de la misma manera que en el derecho penal común. Siendo éste, fundamentalmente, un derecho penal del acto, la imposición de la pena depende del principio de la culpabilidad; "no hay pena sin culpabilidad". Por esto aquí es indispensable comprobar si el agente es capaz de actuar culpablemente. Es decir, si es imputable. En el Derecho de menores, por el contrario, lo determinante es la personalidad y situación del menor. El acto que cometa el menor no es

sino la ocasión para la intervención de la autoridad competente, intervención que puede tener lugar aun sin que el menor incurra en un acto antisocial. Para nuestro jurista en mención nos da a conocer que una persona puede conocer de su capacidad o responsabilidad para discernir entre lo que acarrearía sus actos en su frase *“no hay pena sin culpabilidad”*, nos da a entender que si tú no tienes culpa se te puede excluir de un proceso o una investigación.

Los resultados de la presente tesis, corroboran en parte lo manifestado por Hurtado, ya que el conocimiento o desconocimiento de una norma, son agravantes o atenuante en el delito en cuestión y es por ello que se debe encuadrar adecuadamente el tipo penal determinado, para que no se incurra en la vulneración de ciertos derechos.

3.3. CONCLUSIONES.

PRIMERA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación de Rho de Spearman $=0,968$; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

SEGUNDA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación de Rho de Spearman $=0,900$; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

TERCERA:

Se determinó que existe una relación significativa existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación de Rho de Spearman $=0,948$; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

CUARTA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación de Rho de Spearman $=0,972$; lo que indica que existe una

correlación positiva alta; en consecuencia se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

3.4. RECOMENDACIONES.

PRIMERA:

Al Congreso de la República del Perú, viabilizar el Proyecto de Ley que regula el delito de conducción de vehículos menores (mototaxis) en estado de ebriedad; referido esencialmente a: capacitación de conductores de vehículos menores motorizados, vehículos sin seguridad, falta de autoridad y demás temas conexos.

SEGUNDA:

Reforzar los programas de capacitación a los conductores por medio de las Municipalidades, (quienes son las encargadas de emitir las licencias de conducir de vehículos motorizados menores), Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la Policía Nacional del Perú, poniendo en discusión la disyuntiva que si ellos no fuesen los autores sino más bien los agraviados, así poder incentivarlos a tomar conciencia que dichos actos no deben ser efectuados.

Sanciones más drásticas para los conductores que se encuentren bajo la influencia del alcohol u estupefacientes los cuales pueden alterar gravemente sus facultades al momento de conducir un vehículo.

TERCERA:

El que este tipo de delitos no sean sometidos a un principio de oportunidad ya que con ello solo se está esquivando la responsabilidad penal del autor de este hecho punible. A los autores de conducción en estado de ebriedad que ocasionen lesiones culposas se les denomine ya lesiones graves por ser un presunto dolo, también a los autores que incurren en el delito de homicidio culposo amonestarlos con una penalidad más severa.

CUARTA:

Mediante esta investigación se recomienda a las autoridades competentes en ver el incremento de este tipo de delitos y tomar acciones para modificar las sanciones correspondientes y así poder disminuir o erradicar este tipo de delitos que enlutan o dejan imposibilitadas a muchas personas así como también perjudicando en infraestructura material. Entonces al aplicar con

severidad sanciones penales se podrían evitar otros delitos más graves dejando así con la armonía y tranquilidad a la ciudadanía Chotana.

3.5. FUENTES DE INFORMACION.

- Aguila Grados, Guido y Calderon Sumarriva, Ana (2011). El AEIOU del Derecho. Modulo Penal. Lima, Perú: Fondo Editorial EGACAL.
- Alarcon Flores, Luis Alfredo (2009) Revista "Licenciados en Derecho", Centro de Altos Estudios Jurídicos y Sociales – CAEJS; Estudio Jurídico "Grecoromano". Madrid España. Editorial Bosch.
- Caro, Jhon. (Ed.). (2007). Diccionario de Jurisprudencia Penal. Lima, Perú. Editorial Grijley.
- Cardozo Pozo Rodrigo C. (2009) "Bases de Política Criminal y Protección Penal de la Seguridad Vial. Tesis doctoral de la Universidad de Salamanca, España.
- Bramont-Arias Torres, Luis Miguel. (1998) "lecciones de la parte general y el código penal". Lima Perú. Editorial san marcos.
- Chirinos Soto F. (2012) "Código Penal – Comentado, Concordado, Anotado, Sumillado, Jurisprudencias, Normas Complementarias". Lima, Perú.
- Duarte Bohórquez J. L. (2012) Principio de Oportunidad en el Sistema Acusatorio Colombiano. Bogotá Colombia. Editorial SIC.
- Felipe A Villavicencio Terrones. (2008) "los delitos imprudentes de comisión, blog.pucp.edu.pe, derecho & sociedad N° 23, Lima, Perú.
- Gaceta Jurídica. (2005). La Constitución Comentada. Lima. Perú. Obra 1ra. Edición.
- García Rada, Domingo. (1982). Manual de Derecho Penal, Lima, Perú. Editora y distribuidora de libros.
- Hurtado Pozo José Manuel (1996) "la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas, anuario de Derecho Penal. Lima, Perú.
- Hurtado Pozo, JOSÉ. (2005) Manual de Derecho Penal, Lima Perú. Editorial Grijley.
- Hurtado Pozo, José. (1987). "Manual de derecho penal" EDDILI, Segunda Edición, Lima, Perú.
- Izquierdo Gallardo Andrea E (2015) "el Alcohol como Causa de las Infracciones de Tránsito". Monografía previa a la obtención del

título de abogada de los tribunales de la república y licenciada en ciencias políticas y sociales de la Universidad de Cuenca, Ecuador. Jakobs, Gunther, “Derecho Penal – Parte General”, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1985, p.527.

Márquez Cisnero, R. (2012) “El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad” Lima, Perú: Editorial Pacífico.

Ríos Villanueva, Jaime Alberto (2003). Alcoholemia y demás Medios de Pruebas en el Delito de Conducción bajo la Influencia del Alcohol o Estado de Ebriedad, Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Escuela de Derecho – Universidad Austral de Chile.

Rodríguez Delgado, Julio A. (2006), Delitos Cometidos Mediante el Empleo de Vehículos, Tesis del Instituto de Ciencias Procesal Penal, Lima, Perú.

Raúl Chanamé Orbe (2015). Diccionario Jurídico Moderno. Lima. Perú. Lex&luris grupo editorial. 9na edición.

Rojas Vargas Fidel, Infantes Vargas Alberto, Quispe Peralta Lester León (2007) Código Penal. Editorial Importadora y Distribuidora Editorial Moreno S.A. Lima Perú.

Rosas Yatayo, Jorge. (2005). Derecho Procesal Penal. Lima Perú. Editorial Jurista Editores.

Urquiza Olaechea J. (2014) “Código Penal – Doctrina, Jurisprudencia, Concordancias, Evolución Legislativa. Lima, Perú. Editorial San Juan Bautista.

San Martín, C. (2006). Derecho Procesal Penal. Lima, Perú. Editorial Grijley (3a ed.).

Sanchez Alarcon Ruth E (2016) “Incremento del Delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en Estado de Ebriedad, Casos Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco, 2012-2014” tesis de la facultad de derecho y ciencias políticas, Universidad de Huánuco, Perú.

Yactayo Zegarra Ybeth M (2015) “Centro Integral de Capacitación y Formación de Conductores Vehiculares, para Impulsar una Cultura de Transito en la Ciudad de Tacna” tesis de la facultad de

ingeniería Civil, Arquitectura y Geotécnica de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohman Tacna, Perú.

Mir Puig Santiago, (2001) “Revisión de la teoría del delito en un Estado social y democrático de derecho”, Cuaderno I, Departamento de Derecho Penal y Criminología de la Facultad de Derecho Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires Argentina.

Muñoz Conde y García Aràn, (2015) derecho “Penal parte General”, novena edición. Valencia España. Editorial: Tirant lo Blanch.

Mario Eduardo Corigliano (2011) artículos de derecho penal, delitos de peligro, buenos aires argentina. Revista pensamiento Penal.

Peña Cabrera Freyre Alonso Raúl. (2007). “Derecho Penal. Parte General” Lima Perú. 2da Edición, Editorial Rhodas.

Roxin, Claus, “Derecho Penal – Parte General”, Ed. Thompson – Civitas, Madrid, 1999, p.404, 406, 411.

Soler, Sebastián, “Derecho Penal”, Ed. TEA, Buenos Aires, 1986, Tomo IV, p.562

Zaffaroni, Raul – ALAGIA, Alejandro, SLOKAR, Alejandro, “Derecho Penal – Parte General”, Ed. EDIAR, Buenos Aires, 2000, p.94.

ANEXOS

**CUESTIONARIO “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS
CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHICULOS
MOTOTAXIS EN EL DISTRITO CHOTA”**

Se le ruega ser lo más sincero posible al responder el presente cuestionario.

Marca con una X la alternativa más conveniente:

N: Nunca AV: A Veces S: Siempre

DIMENSIONES	LA RESPONSABILIDAD PENAL	VALORIZACION		
		N	AV	S
Daños personales	1.- ¿Usted tiene conocimiento sobre las sanciones penales?			
	2.- ¿Sabe que el conducir en estado de ebriedad es un delito que está penado?			
	3.- ¿Considera que manejar ebrio es lo correcto?			
	4. Los daños personales en un accidente de tránsito son agravantes?			
Daños pecuniarios	5.- ¿Cree usted que se respetan sus derechos laborales?			
	6. ¿Sabe usted que delitos puede ocasionar al conducir en estado de ebriedad?			
	7.- ¿Según su régimen laboral son aplicadas las sanciones disciplinarias?			
	8. ¿Los daños pecuniarios se relacionan con las cantidades de dinero que debes pagar después de un accidente?			
Seguridad pública	9. Consideras que al conducir en estado de ebriedad atentamos contra la seguridad pública			
	10. ¿En los accidentes de tránsito generalmente son considerados como atentados a la seguridad pública?			
	11. Es importante la seguridad pública para usted			
	12. El conducir en estado de ebriedad constituye una afectación de la seguridad pública.			
Examen cualitativo	CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHÍCULOS MOTOTAXIS			
	13. ¿Existe diferencia entre Manejar en Estado de Ebriedad o Conducir bajo la influencia del Alcohol?			
	14. ¿Cree usted que el trabajador tiene Responsabilidad penal en los procedimientos?			
	15. ¿Cree usted que el trabajador tiene Responsabilidad administrativa en los procedimientos?			
	16. Alguna vez pasaste por un examen de alcoholemia por el soplo			
Examen cuantitativo	17. ¿Cree usted que el trabajador tiene Responsabilidad civil en los procedimientos?			
	18. ¿Qué ocurre si la dosificación fuere menor a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre?			
	19. ¿Antigüedad desempeñándose como conductor?			
	20. Considera una falta grave conducir en estado de ebriedad			
Cancelación e inhabilitación de licencia	21. ¿Existe diferencia entre “cancelación de la licencia” e “inhabilitación perpetua para conducir”?			
	22. ¿Si se cancela la licencia de conducir, podrá volver a obtenerse licencia en el futuro?			
	23. ¿Qué ocurre si me niego a someterme a las pruebas respiratorias o exámenes científicos o huyo del lugar donde se me requiera el control?			
	24. ¿Si se arriba a una suspensión condicional es posible eximirse de la suspensión de licencia?			

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRIEDAD DE VEHICULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA – CAJAMARCA 2017”

Autora: Hilda del Socorro Estrada Riofrio

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	DISEÑO METODOLÓGICO
<p>Problema Principal: ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?</p> <p>Problema Específicos: a) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?</p> <p>b) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?</p> <p>c) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017?</p>	<p>Objetivo General: Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>Objetivos Específicos: a) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>b) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>c) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p>	<p>Hipótesis General: Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>Hipótesis Específicos: a) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cualitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>b) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y el examen cuantitativo en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p> <p>c) Existe una relación significativa entre la responsabilidad penal y la cancelación e inhabilitación de licencia en la conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota – Cajamarca 2017.</p>	<p>VARIABLE 1: Responsabilidad penal</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Daños personales ➤ Daños pecuniarios ➤ Seguridad pública 	<p>Diseño de la investigación: No experimental - Correlacional</p> <p>Tipo y Nivel de la Investigación: Tipo: Básica Nivel: Correlacional.</p> <p>Enfoque de la investigación: Cuantitativa.</p> <p>Método de la Investigación: Deductivo - Inductivo. La observación</p> <p>Población y Muestra: Población: 320 Conductores de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota, empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota. Muestra: 66 Conductores de vehículos mototaxis en la ciudad de Chota, empadronados en la Municipalidad Provincial de Chota. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos:</p> <p>Técnicas: La Encuesta Instrumento: Cuestionario</p>
<p>VARIABLE 2: Conducción en estado de ebriedad de vehículos mototaxis</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Examen cualitativo ➤ Examen cuantitativo ➤ Cancelación e inhabilitación de licencia 				

ANEXO N° 4

ANTEPROYECTO DE LEY

SUMILLA: LEY QUE REGULA EL DELITO DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESTADO DE EBRIEDAD.

ANTEPROYECTO DE LEY NRO. _____

El Colegio de Abogados de Lima, debidamente representado por su Decano (...)³, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú⁴ y de los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la república presenta el siguiente proyecto de Ley:

I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

El delito de Peligro Común - Conducción en Estado de Ebriedad al ser visto que es muy frecuente su comisión, los legisladores han dado una Ley que contiene penas un poco más severas, pero no drásticas, dado a que a pesar de la publicación de la Ley N° 29439 la comisión del delito en comento no ha disminuido más al contrario parece que sea incrementado, lo que a mi parecer se debe tal vez a la permisibilidad de la ley penal en esta clase de delito que inclusive permite que se aplique el Principio de Oportunidad, cuando por ser un delito que pone en riesgo a la sociedad no debe tener este tipo de privilegio sino debe ser más drástica en caso de reincidencia.

El delito de Peligro Común – Conducción en Estado de Ebriedad, se encuentra regulado y penado en el Artículo 274 del Código Penal[1] y que textualmente dice: “El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena

privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7)."

De la lectura del artículo precedente se concluye que si bien con la Ley N° 29439 se quiso dar drasticidad a aquellos conductores que en evidente estado de ebriedad o con efectos de otras sustancias estupefacientes conduzcan sus vehículos muchas las penas ahí dispuestas no son aplicadas como corresponde, pues en algunos casos sólo se les impone las penas de prestaciones de servicios o en otros casos la investigación concluye con la aplicación del Principio de Oportunidad, lo que da cabida a que los conductores creen que es fácil librarse de la justicia con simplemente pagar una reparación civil que en muchas ocasiones es una suma irrisoria.

Por otro lado no debemos olvidar que además de la sanción penal también se les impone las sanciones administrativas a aquellos conductores que en estado de ebriedad o con efectos de sustancias estupefacientes conduzca un vehículo, sanciones que son tramitadas ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la suspensión de la licencia de conducir o retención de la misma, así como que además se les impone la papeleta correspondiente conforme lo establece la tabla de multas del Reglamento de Tránsitos.

Por consiguiente antes de conducir en estado no ecuánime hay que pensarlo mil veces pues no solo se pone en riesgo la integridad física de la población, sino que además se pone en riesgo la integridad del mismo chofer y sus pasajeros, evitemos que muchas familias peruanas sufran o que se corte la vida de un ser inocente.

[1] Artículo modificado según Artículo 1° de la Ley N° 29439 – 19 de noviembre del 2009.

Es necesario mencionar que los documentos relacionados a la conducción de vehículos menores motorizados, cuestan en el mercado negro entre 50 y 70 soles, es decir que conseguirlos es sumamente fácil y esto lleva a ver en el plazo no muy lejano consecuencias funestas, muerte e inseguridad en las calles. Muchas veces los choferes ni siquiera son sometidos a exámenes médicos, psicotécnicos ni de reglamento de tránsito. Tampoco respetan las medidas de seguridad.

Estos documentos resultan ser baratos y rápidos; desde luego no tan seguros como debieran. Esa es la principal característica de los cerca de 35 mil mototaxis que recorren las calles de Lima, el 90% de los cuales son conducidos por personas con licencias falsas; en las ciudades del interior la realidad es similar.

Esta situación fue denunciada por Mario Arce Vera, secretario general de la Confederación de Mototaxistas del Perú, quien puso así al descubierto la grave situación que, según sus propias palabras, atraviesa el servicio de vehículos menores no sólo en la región, sino en todo el país. "Únicamente en Lima se producen al año cerca de 60 muertes en accidentes de mototaxi. Y eso es por la poca seguridad que ofrecen muchos de los vehículos, que no cumplen con las medidas dispuestas por la ley", señala enfático el dirigente gremial; además de ello no conocen normas: el principal problema que supone la ilegalidad de las licencias que los mototaxistas poseen para efectuar el servicio es que su obtención, pagando tan sólo entre 50 y 70 soles en el mercado negro, no implica el conocimiento mínimo de las normas de tránsito.

Es decir, cualquiera que disponga de esa cantidad de dinero podría pasear su vida y la de los incautos pasajeros sin estar capacitado para ello.

"Existen oficinas clandestinas en las que se expiden este tipo de licencias en todos los distritos. A veces son, incluso, los propios gerentes de las empresas de mototaxis los tramitadores de estos documentos. Y no tienen en cuenta los años. También se los venden a menores de edad", asegura Mario Arce Vera.

Ahora bien, el costo de una licencia falsa no dista mucho de lo que cuesta una legal. El titular, sin embargo, se ahorra los exámenes de reglamento de tránsito, psicotécnico y médico que todo aquel que desee manejar un vehículo con motor debe pasar. Un trámite largo que garantiza un servicio seguro.

Vehículos sin seguridad

Es fundamental advertir que uno de los problemas más frecuentes que se presentan respecto a la conducción de vehículos menores motorizados, los ya famosos mototaxis o trimóviles motorizados, es el desconocimiento del reglamento de circulación de muchos choferes se une la falta de medidas de seguridad que gran parte de los mototaxis presentan.

Además, desde hace dos años existe en el mercado la posibilidad de comprar por separado el motor del vehículo por tan sólo US\$ 230. Una opción que permite al

propietario armar por su cuenta el resto del mototaxi por tan sólo US\$ 400, sin incluir los necesarios dispositivos de seguridad que sólo elevarían su costo.

"Un mototaxi al contado oscila entre los US\$ mil 200 y mil 300 dólares. Pero tiene todos los dispositivos que garantizan la seguridad del usuario. Lamentablemente, en la capital cerca de 20 mil mototaxis son construidos por el propio chofer, lo cual es otro de los factores que explican el alto índice de accidentes", sostiene el dirigente de los mototaxistas.

Falta de autoridad

La única solución, según Arce, es que las autoridades municipales (encargadas de la concesión de las licencias) hagan respetar las normas y concedan un número limitado de documentos a personas responsables.

También sería importante imponer sanciones más drásticas a todos aquellos mototaxistas que manejen con licencias indebidas, ya que hasta la fecha lo único que se hace es decomisarles un documento que pueden volver a comprar sin problemas.

Lambayeque y Piura, con 20 mil mototaxis, son las regiones del Perú donde hay más vehículos de esta clase, seguidas de Iquitos con 7 mil. Arequipa y Puno, por el contrario, apenas los usan.

Capacitan a mototaxistas, una alternativa muy interesante resulta la capacitación a los conductores de vehículos menores, es decir mototaxis o trimóviles; esta actividad debe estar a cargo de las municipalidades, que son las encargadas de expedir las licencias de conducir, además el Ministerio de Transportes debería poner cartas en el asunto, ya que el transporte está a su cargo y de una u otra manera tiene la obligación de poner énfasis en esta problemática tal latente en las ciudades de nuestro país y que pone en riesgo la seguridad no solo de los pasajeros y conductores de mototaxis, sino también de la ciudadanía en general, ya que un accidente producido por estos vehículos afecta a transeúntes y a cualquier persona que se vea involucrada por estos hechos que ocurren en cualquier momento.

II.- EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa complementa la Ley N° 29439 y sus normas conexas, sin derogarlas.

III.- ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO DE LA FUTURA NORMA LEGAL.

El impacto de la presente iniciativa legislativa resulta favorable en la medida en que, sin irrogar costo alguno al erario nacional, se fortalecerá la seguridad ciudadana y la seguridad y tranquilidad públicas, para la defensa de la forma de vida de los peruanos y del sistema democrático de gobierno que rige en el país; cabe recalcar que el Congreso de la República entre sus actividades cotidianas tiene el de modificar, legislar, derogar y otras que se constituyen en obligación del parlamento y al ser parte de sus funciones, justamente no producen gastos extraordinarios los proyectos de ley, en tal sentido y al amparo de las normas vigente este anteproyecto no constituye la excepción. Ahora bien los beneficios del presente Proyecto de Ley, son múltiples, mencionamos alguno de ellos: evitar que los conductores de vehículos motorizados conduzcan en estado de ebriedad, de esta forma protegiendo a los ciudadanos del peligro latente que constituye un conductor en ese estado; las sanciones a un conductor en estado de ebriedad se radicaliza para que constituya una muestra de la responsabilidad penal de los conductores en estado de ebriedad, sea cual fuere su condición.

IV.- FORMULA LEGAL.

Cabe recalcar que la dación de una norma que regule efectivamente la conducción en estado de ebriedad de vehículos, teniendo como premisa que el bien jurídico protegido es la seguridad pública, el cuerpo y la salud, es menester del Estado regular este delito conforme al principio de primacía de la realidad y que pareciera que la normatividad vigente no está dando los resultados esperados.



UAP

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del informante: BARRIOS VALEK, EDWIN
 1.2 Institución donde labora: UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
 1.3 Nombre del Instrumento motivo de Evaluación: CUESTIONARIO
 1.4 Autor del instrumento: Dr. CRISTIAN GONZALEZ ZAKATE
 1.5 Título de la Investigación: "LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EMBRIEDAD DE VEHICULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOTA - CAJAMARCA 2017"

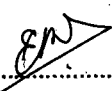
II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE					BASTA					REGULAR					BUENA					MUY BUENA				
		0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-100					
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.																						X			
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																							X		
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación.																							X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems.																							X		
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																							X		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados.																						X			
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos.																						X			
8. COHERENCIA	Entre Hipótesis dimensiones e indicadores.																							X		
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos.																							X		
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la Ciencia																							X		

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: ES APLICABLE

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90% //

LUGAR Y FECHA: LIMA, 20-11-2017 //


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI 24405026 Teléfono 995144404

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**
INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA
I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del informante: LUIS WIGBERTO FERNANDEZ TORRES
 1.2 Institución donde labora: UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
 1.3 Nombre del Instrumento motivo de Evaluación: CUESTIONARIO
 1.4 Autor del instrumento: DR. CHRISTIAN GONZALEZ ZARATE
 1.5 Título de la Investigación: "LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES EN ESTADO DE EBRERIDAD DE VEHICULOS MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE CHOYA - CAJAMARCA 2017"

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE				BAJA				REGULAR				BUENA				MUY BUENA						
		0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-100			
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.																					✓		
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																						✓	
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación.																						✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los items.																						✓	
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																						✓	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados.																						✓	
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos.																						✓	
8. COHERENCIA	Entre Hipótesis dimensiones e indicadores.																						✓	
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos.																						✓	
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la Ciencia																						✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: ES APLICABLE

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90 % //

LUGAR Y FECHA: LIMA 22-11-2017 //

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI Teléfono: 992857573
06137436