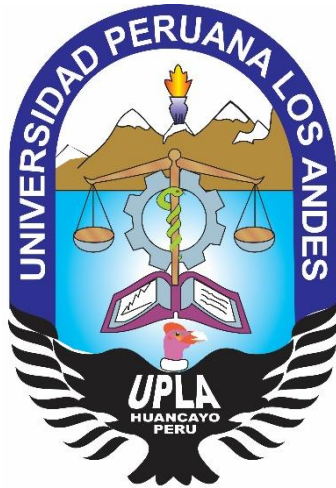


UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional de Derecho



TESIS

TÍTULO : LAS CONDUCTAS RIESGOSAS DE CONDUCTORES DE VEHÍCULO MOTORIZADO EN ESTADO DE SOBRIEDAD QUE AFECTA A LA SEGURIDAD PÚBLICA.

PARA OPTAR : EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO.

AUTORA : LAVERIANO JULCARIMA, ANSHELA CRISTINA.

ASESOR : Mg. LUIS MIGUEL MAYHUA QUISPE

LÍNEA DE INV. INSTITUCIONAL : DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL

FECHA DE INICIO : 22 DE DICIEMBRE DE 2015

FECHA DE CULMINACION : 21 DE AGOSTO DE 2019

HUANCAYO-PERU

2022

ASESOR

Abg. Luis Miguel Mayhua Quispe

DEDICATORIA

Al Padre Azul por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

A mis padres David y Betty por el ejemplo de perseverancia y constancia que los caracterizan y que me han infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante y por todo su amor.

AGRADECIMIENTO

Sin duda alguna expreso mi profundo agradecimiento al Congresista Yonhy Lescano Ancieta por el apoyo brindado en el desarrollo de la presente tesis y que además me enseñó en el transcurso la esencia de la noble lucha por la justicia.

A mi asesor de tesis, el Abogado Luis Miguel Mayhua Quispe quien con su paciencia y conocimiento supo orientarme en el desarrollo de la Dogmática Jurídica y el enriquecimiento del desarrollo de presente tesis.

Asimismo a los Magistrados del Poder Judicial, Fiscales del Ministerio Público, Representantes de la Policía Nacional del Perú y Dirección de Transportes y Comunicaciones quienes me otorgaron unos minutos de su tiempo de su apretada labor funcional, para realizarles una entrevista para la presente tesis.

Finalmente a todas aquellas personas que de alguna manera contribuyeron para la culminación de esta investigación.

RESUMEN

La presente tesis titulada: “Las conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad que afecta a la seguridad pública”, tiene como problema general ¿de qué manera afectan estas conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública?; siendo su objetivo: determinar de qué manera las conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad se ven afectados en la seguridad pública; siendo el supuesto del problema que: las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afectan vulnerando el bien jurídico seguridad pública.

La metodología empleada implicó utilizar como métodos generales de investigación al análisis y síntesis, asimismo se consideró como métodos particulares al método exegético, sistemático, teleológico, histórico y lógico. El tipo de investigación es carácter jurídico dogmático. El nivel de investigación es de carácter descriptiva.

Como conclusión principal se establece que se determinó la afectación de las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública, porque se vulnera el bien jurídico seguridad pública, y propiamente, la seguridad publica referida al tránsito.

PALABRAS CLAVES: Conductas Riesgosas, Seguridad Pública, Delito de Peligro, Estado de sobriedad.

ABSTRACT

The present thesis entitled: "The risk behaviors of drivers of motor vehicles in a state of sobriety that refers to public safety", has as a general problem, how do these risky behaviors of drivers of motorized vehicles in a state of sobriety affect public safety? being its objective: to determine in what way the risky behaviors of motor vehicle drivers in a state of sobriety are affected in public safety; being the assumption of the problem that: the risky behavior of drivers of motor vehicles in a state of sobriety affect violating the legal good public safety.

The methodology employed involved the use of general methods of research for analysis and synthesis, and the exegetical, systematic, teleological, historical and logical method was considered as particular methods. The type of investigation is dogmatic legal character. The level of research is descriptive.

As a main conclusion it is established that the affectation of the risky behaviors of motor vehicle drivers in a state of sobriety to public safety was determined, because the legal good public security is violated, and properly, the public security referred to the traffic.

KEYWORDS: Risky Behaviors, Public Safety, Danger Offense, State of sobriety.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
INTRODUCCIÓN	XII

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema.....	1
1.1.1. Descripción del problema	1
1.1.2. Antecedentes del problema	3
1.1.3. Formulación del problema	14
1.1.4. Justificación de la investigación.....	14
1.1.5. Delimitación conceptual del problema	16
1.2. Objetivos de la investigación.....	17
1.2.1. Objetivo general.....	17
1.2.2. Objetivos específicos.....	17
1.3. Supuestos	17
1.3.1. Supuesto general.....	17
1.3.2. Supuestos específicos.....	17

1.4.	Método de la investigación.....	18
1.4.1.	Métodos generales	18
1.4.2.	Métodos particulares	18
1.5.	Tipo y niveles de investigación.....	20
1.5.1.	Tipo de investigación:	20
1.5.2.	Nivel de investigación:	20
1.6.	Técnicas de investigación	20

CAPITULO II

LA TEORÍA DE LA IMPUTACION OBJETIVA DE JAKOBS

2.1.	Antecedentes históricos	22
2.2.	Concepto.....	25
2.2.1.	La Teoría de la Equivalencia o de las Condiciones	28
2.2.2.	La Teoría de la adecuación	29
2.2.3.	Teoría de la Condición Adecuada.....	30
2.2.4.	Teoría de la Causalidad Relevante.....	32
2.3.	Bases principistas de la imputación objetiva según jakobs	33

CAPITULO III

LA TEORÍA DEL RIESGO PERMITIDO

3.1.	Concepto.....	40
3.2.	Presupuestos dogmáticos	43

3.3.	La noción de riesgo	44
3.3.1.	Presupuestos dogmáticos del riesgo	45
3.4.	La teoría de los roles de jakobs	46
3.4.1.	Características.....	47
3.4.2.	El rol del agente en el tipo penal desde la perspectiva de Jakobs	48
3.5.	Jurisprudencia Relevante.....	51

CAPITULO IV

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA

4.1.	Los delitos contra la seguridad pública como delitos de peligro.....	54
4.2.	El deber de cuidado desde el punto de vista de la imputación objetivo	58
4.3.	Delitos contra la seguridad del tráfico vehicular	61
4.4.	El bien jurídico protegido: seguridad pública.....	64
4.5.	La conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad pero que excede los límites permisibles de velocidad y la acumulación de infracciones.....	66
4.6.	Legislación comparada	72
-	Código Penal de España:.....	72
4.7.	Aspectos relevantes del tema objeto de estudio	73

CAPITULO V

PROPUESTA DE LA AUTORA

5.1. Propuesta.....	86
6. CONCLUSIONES.....	95
7. RECOMENDACIONES.....	96
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97
9. ANEXOS.....	102

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1: Principales causas de muerte por grupos de edad en el mundo 2004	74
CUADRO N° 2: Principales causas de mortalidad	75
CUADRO N° 3: Accidentes de tránsito a nivel nacional.....	76
CUADRO N° 4: Causas más frecuentes de accidentes de tránsito a nivel nacional - 2013.....	77

INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como problema general: ¿de qué manera las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afectan a la Seguridad Pública?, siendo su objetivo determinar la afectación de las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública; como supuesto del problema se ha planteado que las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afecta vulnerando el bien jurídico a la seguridad pública.

Para la presente tesis se utilizaron como métodos generales de investigación: el método de análisis y síntesis. La presente tesis es una de tipo jurídico dogmático. El nivel de investigación de la presente es de carácter descriptivo. En la presente tesis se utilizó como métodos de investigación; la entrevista, el fichaje y el análisis documental.

La tesis está compuesta de cinco capítulos, cuales son los siguientes:

Capítulo I, referido al planteamiento del problema en la que se abordan ítems como la formulación del problema, el objeto de la investigación, los supuestos del problema, las técnicas de investigación y otros.

Capítulo II, que hace alusión a la Teoría de la imputación objetiva de Jakobs, en donde se desarrollan sus antecedentes históricos, su concepto, las bases principistas de la imputación objetiva según Jakobs, entre otros ítems.

Capítulo III, que se refiere la Teoría del riesgo permitido, en la que se estudia su concepto, los presupuestos dogmáticos, la noción de riesgo y otros aspectos.

Capítulo IV, que estudia los Delitos contra la seguridad pública, en donde se abordan los delitos contra la seguridad pública como delitos de peligro, el deber de cuidado desde el punto de vista de la imputación objetiva, delitos contra la seguridad del tráfico vehicular y otros ítems.

Capítulo V, que aborda la propuesta de la autora desde una perspectiva dogmática para penalizar las conductas descritas en la investigación objeto de estudio.

LA AUTORA

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1. Descripción del problema

El Código Penal peruano tipifica como delito únicamente “el conducir un vehículo en estado de ebriedad o drogadicción”, dejando para el Derecho Administrativo Sancionador otras formas de vulneración a los bienes jurídicos, tan o más disvaliosas, esto desde una perspectiva de análisis más punitiva y funcionalista, pero si se analiza detenidamente este ilícito penal, se encontrará con que los bienes jurídicos vulnerados en estas conductas, vía el Derecho Administrativo Sancionador, serían o son los mismos, demostrándose una inexistente diferencia dogmática; puesto que el legislador no ha hecho una correcta interpretación de la norma así como también no ha considerado como relevantes estas conductas.

De esta manera por ejemplo si una persona conduce su vehículo a altas velocidades superando el límite permitido o el conducir su vehículo con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada por superar papeletas por infracción de tránsito; no son sancionadas a nivel penal, considerando que la idea un delito de peligro podría caber normativamente sin ninguna atingencia conceptual, o de tipo dogmático para su redacción. Y es que, aun cuando un determinado sujeto ponga en peligro la vida, la integridad física de los transeúntes, no incurrirá en ilícito penal alguno, porque el ordenamiento jurídico peruano ha dispuesto que el tipo de conductas anteriormente descritas sean reguladas y debidamente sancionadas vía el Derecho Administrativo Sancionador.

Es decir, incluso cuando una conducta reúna todas las características y circunstancias propias de un tipo penal, porque se pone en peligro un determinado bien jurídico, para nuestro Código Penal será penalmente irrelevante, puesto que estas conductas antes mencionadas no se encuentran tipificadas como delitos en nuestro Código Penal, siendo imposible normativamente imponer una sanción penal, pues se estaría incurriendo en una transgresión al principio de legalidad; que a la letra dice: "*nullum crimen, nulla poena sine praevia lege*", y esto significa no más que: "ningún delito, ninguna pena sin ley previa"; siendo ello un aspecto problemático que en la presente investigación se consideró

relevante para su desarrollo, y que fue objeto de estudio desde un enfoque dogmático.

1.1.2. Antecedentes del problema

De los trabajos recabados, citamos a continuación aquellas investigaciones relacionadas con la línea de investigación de la presente:

En el ámbito local no se han hallado investigaciones referidas al tema objeto de estudio.

En el ámbito nacional, citamos a Huamaní Antonio, con su trabajo intitulado: “Accidentes de tránsito en el Perú ¿casualidad o causalidad?”¹, en el que arriba a las siguientes conclusiones:

- Existen muchas variables que pueden afectar la incidencia de accidentes de tránsito, empero para nuestra realidad, uno de los factores más importantes es el crecimiento irregular, incierto y crítico de la flota. Esto genera una correlación positiva entre ambas variables y encuentra que, ceteris paribus, un cambio del 100% del crecimiento de la flota daría como resultado un aumento de alrededor del 28% en la tasa de accidentes de tráfico.

¹ Huamaní Antonio, Sandro. Accidentes de tránsito en el Perú ¿casualidad o causalidad?, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima, 2010, p. 55.

- Debido a la gran cantidad de medidas para evitar o limitar la ocurrencia de accidentes, 2009, ha de ser consignado en estudios posteriores como el punto de división estructural, en la dirección opuesta, para la serie de accidentes de tráfico.

También citamos la investigación desarrollada por Cavero Sosa, cuyo título es: "El delito de conducción temeraria y su regulación político criminal"², sustentada en la Universidad de Salamanca, el año 2014, considerándose las siguientes conclusiones:

- De esta manera, la naturaleza del "fenómeno social estructural" se enfrenta al riesgo del origen humano. Por lo tanto, tal afirmación social tendría, como cuestión de duda, un aumento "objetivo" de la incertidumbre que, por así decirlo, sería el costo del aumento en el bienestar dado por los avances tecnológicos más rápidos logrados por el hombre.
- Es de esta manera que uno podría entender que esta sociedad arrocera requiere una protección más extensa e intensiva del estado. Pero esto no me impide responder a los requisitos anteriores en ningún caso, no necesariamente

² Cavero Sosa, Rafael. El delito de conducción temeraria y su regulación político criminal. Universidad de Salamanca, 2014, p. 119

de la ley penal, pero a su vez no puede pretender que lo excluya por completo.

- Ver esta realidad, en mi opinión, debería ser el punto de partida para su configuración y estar obligado a proporcionar una demanda social real, también una respuesta real. Sobre la base de lo anterior, el significado de la ampliación también debe entenderse, ya que está asociado con el uso más amplio, por ejemplo, figuras típicas como el fracaso y el fracaso, un uso mayor que encontrar su razón de ser en la creciente deficiencia que la armonía mostraría como una tecnología. Para hacer frente a la nueva naturaleza de los conflictos que han surgido en esta sociedad.

Se cita el trabajo desarrollado por Hortal Ibarra titulado: “El delito de conducción temeraria (art. 381 CP): algunas reflexiones de las últimas reformas”³, sustentada en la Universidad Castilla La Mancha, arribando a las siguientes conclusiones:

- La oferta del delito de conducción descuidada necesariamente se somete a pruebas del tipo subjetivo que en este delito está vinculado a la acreditación de la llamada

³ Hortal Ibarra, Juan. El delito de conducción temeraria (art. 381 CP): algunas reflexiones de las últimas reformas”. Universidad Castilla La Mancha, Castilla, 2008, p. 145

"intención peligrosa". Ciertamente, para poder reprenderlo subjetivamente, es necesario que el sujeto tenga conocimiento de que está conduciendo un vehículo motorizado en violación de las reglas básicas del tráfico y que con esta conducción peligrosa crea un peligro concreto para la vida o la integridad física de las personas. En el tráfico rodado.

- Es indiferente a tales efectos que la sustancia confía o no en producir un resultado perjudicial contra la propiedad legal y criminal individual.

- Los comportamientos cuya crueldad se origina a partir de un error legal-criminal del sujeto serán atípicos, ya que en el delito de conducción imprudente solo se castiga el comportamiento atribuible a intenciones maliciosas.

- Por otro lado, en los casos en que el sujeto tenga un conocimiento incluso posible de que con su manejo descuidado dañará la vida o la integridad física de cualquiera de las personas que son particularmente peligrosas, la aplicación del delito en el arte ya no se considerará. . 381 CP, pero los hechos pueden constituir un delito contra la conducción descuidada con desprecio

consciente por las vidas de otros (art. 384 CP) o un delito contra intento de asesinato.

Asimismo se cita el trabajo desarrollado por Cardozo Pozo, cuyo título es: “Bases de política criminal y protección penal de la seguridad vial”⁴, presentada a la Universidad de Salamanca, en la que citan las siguientes conclusiones:

- Esta disertación comienza con un tema que resalta las dificultades de la política delictiva para establecer los límites que la contienen. Por lo tanto, a partir del estudio del proceso de educación disciplinaria, puede ver cómo se caracteriza por una suma constante de características que han ampliado los países considerados como su dominio. Esta característica explicará en gran medida las dificultades innatas para definir las características y los límites del contenido de la política penal.
- El segundo capítulo comenzó con una caracterización de lo que se llama la sociedad del arroz. Distinguió entre el riesgo como configurador y elemento objetivo, donde el riesgo se siente como la realidad. Con esto en mente, se establecieron las siguientes conclusiones básicas: la importancia de los medios de comunicación en la sociedad de la información adquiere su

⁴ Cardozo Pozo, Rodrigo. Bases de política criminal y protección penal de la seguridad vial. Universidad de Salamanca, Salamanca, 2009, p. 450.

verdadera dimensión si se entiende desde un concepto amplio, como un medio de control social, y no simplemente para explicar su significado desde una base explicativa causal; una forma que se ha descrito aquí como simplificada y, por lo tanto, rechazada. Los fondos así enmarcados no solo serían instrumentos manipulados con intenciones estrictamente orientadoras, sino que tendrían una función afirmativa del estado actual. De esta manera, se puede notar que su forma de poder tiene una cualidad invaluable en lugar de simplemente informar sobre una realidad dada, son realmente "configuradores de alguna realidad".

- Sobre la base de las conclusiones anteriores, se tomó la diferencia entre el derecho penal y la modernización o extensión del derecho penal, ya que se considera que no es solo una nomenclatura, sino que tiene un contenido y un carácter diferentes. De esta forma, se concluyó que es importante distinguir o más bien excluir conceptos como "expansión" o "modernización", un fenómeno caracterizado solo por una mayor opresión. De esta manera y en este punto, se puede sintetizar distinguiendo que: La sociedad postindustrializada actual se puede ver desde dos perspectivas

- La razón del desarrollo o la modernización del derecho penal puede verse desde la perspectiva de la sociedad objetiva de

riesgo. - Puede asociar la extensión del poder justo con la perspectiva de la "sociedad de la información" y encontrar una de sus causas.

- En la realidad concreta, la síntesis de las dos perspectivas declaradas se manifiesta como una "sociedad del arroz", y de esta manera hay una tendencia a confundir el desarrollo o la modernización del derecho penal con solo una extensión del poder criminal.

- De esta manera, se concluye que lo que se ha descrito como un código penal ha dado lugar a manifestaciones que tienen poco o nada que ver con la razón de la discusión doctrinal que da lugar al paradigma de los riesgos y objetivos de la sociedad, pero tiene la intención de proporcionar información científica. Cubriendo estas manifestaciones y tratando diferentes problemas por igual, sin pensar que nada tiene que ver en este sentido expansión expansiva con expansión intensiva.

- Dada la diferencia anterior, continuamos estudiando la modernización y extensión del derecho penal. En cuanto a ellos, de acuerdo con su análisis particular y visión crítica, se concluyó que la necesidad de adaptar el derecho penal a las necesidades

y tiempos sociales actuales es tan innegable en el evidente desarrollo dogmático que aún se necesita.

También citamos la tesis desarrollada por Muñoz Ruiz, cuyo título es: “El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal”, presentada a la Universidad de Murcia, en la que arriba a las siguientes conclusiones:

- El tráfico rodado es, por su naturaleza, una actividad de riesgo cuya importancia social y económica en las sociedades modernas motiva la gran atención que ha recibido de las diversas autoridades estatales. En las últimas décadas se han realizado campañas publicitarias grandes y costosas destinadas a aumentar la conciencia pública sobre los altos costos humanos y financieros de los accidentes de tránsito. Se han realizado muchas inversiones con el objetivo de mejorar la red de carreteras y señalizar las carreteras españolas, y se han escrito importantes programas de prevención y educación en temas de carreteras.

- Pero el resultado del derecho penal en esta área es relativamente reciente, a pesar del importante papel desempeñado por el régimen a través de sanciones administrativas, derecho penal o nueva seguridad vial. La máxima expresión del desarrollo de la sociedad moderna del

arroz es la respuesta primaria o fundamental del sistema legal a las violaciones más graves de la seguridad civil en el área vial.

- En consecuencia, diferentes áreas de protección cooperan para proteger el tráfico rodado, de modo que, junto con una regulación administrativa integral en el caso, existe una orden de delitos relacionados con el tráfico y la seguridad vial que, aunque ha sido objeto de atención y de los últimos delincuentes. Las reformas se especifican actualmente en los artículos 379 a 385 del Código Penal.

- Con respecto a la conducción descuidada, dada la superposición del delito administrativo del tipo penal correspondiente y la paridad con el más alto grado de regulaciones gubernamentales, corresponde al derecho penal definir la delimitación de una modalidad infractora en el análisis en detalle de los elementos que constituyen el delito.

- En su configuración actual después de LO 15/2007, que ha cambiado la nomenclatura del Capítulo IV, que se ha convertido en "una violación de la seguridad vial", la doctrina también analiza si este cambio en la nomenclatura se debe o no a un cambio en el objeto de protección. Frente a las posiciones doctrinales que, con una clara visión antropocéntrica de la justicia penal, en "vida humana o integridad física", el valor legal

protegido en este estándar, el que atribuye el buen carácter legal instrumental a Bueno, en estos delitos está protegido seguridad vial de inmediato, tiene como objetivo proteger los activos legales individuales mencionados anteriormente, entiendo que de acuerdo con el sitio sistemático que debe guiar la interpretación de todas las reglas penales, el personal criminal incluido en él, el propósito de este capítulo es suprimir el comportamiento que amenaza \ "seguridad vial" sin afectar la existencia de un propósito más o menos distante de proteger la vida humana y la integridad física.

- También puede proteger la seguridad y la salud de las personas como grupo; Por lo tanto, no se trata de pérdida o deterioro de la seguridad o salud individual o incluso de la vida, ya que está sujeto a protección en otras disposiciones del Código Penal. A menudo, las críticas a este tipo de delitos están vinculadas a la opinión de que no es posible dar a la seguridad vial el carácter de legalmente bueno, considerado como una "abstracción conceptual". Pero en mi opinión, es una entidad legal colectiva que responde a la expectativa de barreras de protección criminal en respuesta a la propagación de riesgos criminales relevantes que son típicos de las sociedades modernas, incluso si están fuertemente vinculados a los activos legales personales, e incluso más o menos a distancia también juega un papel en

garantizar la seguridad, esto no niega su carácter como objeto de protección autónoma.

- La determinación de la naturaleza jurídica del delito constituye un aspecto notable, ya que la posición adoptada a este respecto inevitablemente vinculará cuestiones dogmáticas, no solo en la interpretación del tipo penal, sino también en relación con las formas imperfectas de la comisión del delito. y el tipo de terminación.

- La tendencia claramente dominante en la doctrina es la que considera el delito de seguridad vial como un "delito con un peligro común". Estos son tipos que se caracterizan por el peligro inherente que afecta a un grupo o grupo de personas genérico o indefinido. En relación con el delito de conducción descuidada, como lo revela la redacción de la receta, es un delito con un peligro especial, porque la conducción imprudente no es suficiente, pero también es necesario que la vida se haya puesto en peligro real o la salud de alguien. la custodia en el campo para (al menos) objetivamente sin piedad, causar un riesgo para la vida o integridad humana, con la señal de que debe ser concreta y que una relación se confirma por causalidad de acuerdo con criterios de imputación objetiva entre la conducción descuidada y el peligro específico de la vida de un tercero o integridad.

1.1.3. Formulación del problema

1.1.3.1. Problema general

¿De qué manera las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afectan a la Seguridad Pública?

1.1.3.2. Problemas específicos

- ¿Cómo la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad afecta a la Seguridad Pública?

- ¿ De qué manera el conducir un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada afecta a la Seguridad Pública?

1.1.4. Justificación de la investigación

1.1.4.1. Justificación teórica

La justificación teórica de la tesis consistió en haber detectado un vacío normativo en el Código Penal peruano, debido a que no existe una prohibición y consecuentemente una sanción para aquellas conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad que generan peligro jurídico penal a la seguridad pública, por ello en la presente tesis se apoya el postulado en contra de estas conductas que de alguna manera van a vulnerar e ir en contra del derecho a la vida, la integridad física de una persona y patrimonio. Derechos fundamentales que están

protegidos por nuestra Constitución, y que el hecho de que se realicen estas conductas dañan una serie de bienes jurídicos conexos, que en su conglomerado se refieren al bien jurídico: Seguridad Pública.

1.1.4.2. Justificación práctica

Con la propuesta normativa propuesta y planteada se propone resolver un problema jurídico, materializado en proponer la regulación de un nuevo tipo penal en nuestro Código, asumiendo que las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad en el Perú debe ser limitado y castigado por vulnerar derechos fundamentales y conexos de las personas como el derecho a la vida, a la integridad física y otros derechos.

Así, este tipo de regulación pueda aplicarse por los jueces y formulado en sus imputaciones por los fiscales, y en relación a los abogados, estos puedan asesorar a quienes incurran en este tipo de delitos.

1.1.4.3. Justificación social

La presente tiene connotaciones sociales porque se señala que el Derecho Penal no interviene efectivamente en determinadas conductas que ponen en riesgo ciertos bienes jurídicos, y se considera por de modo, que la respuesta del estado siempre llega tarde, es decir, cuando se produce el

daño, por qué no consigue el efecto preventivo que la sociedad del sistema judicial y legal.

De manera que el resultado de esta investigación trae un avance a nuestro ordenamiento jurídico mediante el cual se beneficia a la colectividad y esta manera el Derecho Penal adquiere verdad un carácter preventivo.

1.1.4.4. Justificación metodológica

La investigación se realizó a través de la aplicación del método científico. Asimismo se desarrolló un instrumento confiable y validado por expertos, el mismo que servirá para futuras investigaciones en el Derecho Penal.

1.1.5. Delimitación conceptual del problema

En la presente investigación se utilizaron los siguientes considerandos conceptuales:

- Conducción a altas velocidades.
- Conducción con licencia suspendida, retenida, cancelada o inhabilitada.
- Medidas legales aplicables.
- Bien Jurídico seguridad pública.
- Efectividad en la sanción administrativa.
- Incremento de los accidentes de tránsito.

1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1. Objetivo general

Determinar la afectación de las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública.

1.2.2. Objetivos específicos

- Analizar la afectación de la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad a la seguridad pública.
- Establecer la afectación de la conducción de vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada a la seguridad pública.

1.3. SUPUESTOS

1.3.1. Supuesto general

Las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afecta vulnerando el bien jurídico a la seguridad pública.

1.3.2. Supuestos específicos

- La conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública.

- El conducir un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública.

1.4. MÉTODO DE LA INVESTIGACION

1.4.1. Métodos generales

Para la presente tesis se utilizaron como métodos generales de investigación: el método de análisis y síntesis.

El método de análisis que consistió en la descomposición del tema en los subtemas correspondientes para así poder tener un enfoque claro sobre las conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad que afectan a la seguridad pública, es necesario realizar dicho análisis disgregando cada uno de nuestras variables.

Y el método de síntesis, que después de haber realizado el análisis descomponiendo nuestro tema principal en sus parte, se procedió a unir toda la información encontrada, concluyendo que las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado vulneran derechos individuales como colectivos de las personas, y principalmente, el bien jurídico: seguridad pública.

1.4.2. Métodos particulares

Como métodos particulares se utilizaron los siguientes:

- **Método exegético:** Que de acuerdo a Espinoza Espinoza por este método se busca tratar *“de entender lo que dice la norma a través de la palabras, relacionándolas entre sí, para captar su sentido, en relación con los demás vocablos”*⁵.
- **Método sistemático:** Para Espinoza Espinoza ; este método remite *“en su sentido más obvio y elemental, interpretar es explicar., declarar, orientar algo, comprender las circunstancias, aprehender, entender los momentos de la vida social y atribuir un significado a un significado lingüístico”*⁶.
- **Método teleológico:** Según López Cano en este método *“el intérprete asume que la interpretación debe ser realizada de manera que se obtenga una finalidad predeterminada de la aplicación de la norma jurídica. Este criterio supone que el propio intérprete ha establecido previamente los objetivos a lograr mediante el Derecho o en todo caso, que haya sido por una autoridad que se la impone”*⁷.
- **Método histórico:** Para Du Pasquier el método histórico *“se hace recurriendo a los contenidos que brindan los antecedentes jurídicos directamente vinculados a la norma de que se trate, y se fundamenta en que el legislador siempre tiene una intención determinada al dar la norma jurídica, llamada intención del legislador, que debe contribuir decisivamente a explicarnos su sentido”*⁸.

⁵ Espinoza Espinoza, Juan. Derecho Civil, Ed. Gaceta Jurídica, Lima, 2001, pág. 18

⁶ Espinoza Espinoza, Juan. Ob. Cit., pág. 21

⁷ López Cano, José. Método e hipótesis científica, Anueis Editorial, México, 1991, pág. 199

⁸ Du Pasquier, Claude. Ob. Cit. pág. 77

- **Método lógico:** Explica Espinoza Espinoza que este método se utiliza *“para poder descubrir, en caso de oscuridad del texto, el motivo para la cual fue creada (la ratio legis) y el contexto histórico social que la determinó”*⁹.

1.5. TIPO Y NIVELES DE INVESTIGACIÓN

1.5.1. Tipo de investigación

La presente tesis es una de tipo jurídica dogmática.

1.5.2. Nivel de investigación

El nivel de investigación de la presente es de carácter descriptivo, que de acuerdo al profesor Sabino, *“consiste, fundamentalmente, en caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores”*¹⁰.

1.6. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

En la presente tesis se utilizó como técnicas de investigación a las siguientes en mención: la entrevista, el fichaje y el análisis documental.

La entrevista que consiste para Sánchez Mendiola *“desde un punto de vista general, es una forma específica de interacción social. El investigador se sitúa frente al investigado y le formula preguntas, a partir de cuyas respuestas habrán de surgir los datos de interés”*¹¹.

⁹ Espinoza Espinoza, Juan. Ob. Cit., pág. 31

¹⁰ Sabino, José. Metodología de Investigación, Ed. Atenas, Santiago de Chile, 2001, pág. 41

¹¹ Sánchez Mendiola, Martín. Introducción a la metodología de la investigación, Ed. Themis, Lima, 2001, pág. 10

El fichaje que consiste de acuerdo a Sabino *“en una técnica utilizada especialmente por los investigadores. Es un modo de recolectar y almacenar información”*¹², es decir, sirve para que un investigador pueda almacenar paulitanamente información relacionada a su tema de tesis, para que la misma pueda ser analizada posteriormente

El análisis documental que según López Cano; *se desarrolla en cinco acciones, a saber: (a) rastrear e inventariar los documentos existentes y disponibles; (b) clasificar los documentos identificados; (c) seleccionar los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación; (d) leer en profundidad el contenido de los documentos seleccionados”*¹³, es decir, contribuye a que el investigador pueda realizar un trabajo de tesis de forma ordenada y en etapas sucesivas para generar la utilización de aporte metodológico en la investigación. Su relevancia radica en el examen que se realizará para su desarrollo.

En la investigación se han analizado documentos como el Reglamento Nacional de Tránsito, Código Penal, libros y artículos sobre las conductas riesgosas de manejo de vehículos, entrevistas y demás fuente documental sobre la materia abordada.

¹² Sabino, José. Ob. Cit. pág.19.

¹³ López Cano, José. Ob. Cit. pág. 18

CAPÍTULO II

LA TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA DE JAKOBS

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Los antecedentes más directos en el desarrollo de una teoría de la imputación objetiva, principalmente en la que es planteada desde la perspectiva del profesor Jakobs, se encuentran en los planteamientos hegelianos del siglo XIX, cuyas tendencias idealistas marcaron la pauta del Derecho Penal de la época.

En ese sentido, se consideraba que el curso causal en la imputación del delito, respecto de todos los factores atributivos, sólo eran de consideración aquellos que calzaban en la autoría del imputado. Bajo dicha línea argumentativa, la imputación significaba cargar algo objetivo en la cuenta de la persona.

Más adelante, hacia finales de la década del 70 del mismo siglo, cuya tendencia de pensamiento estuvo dominada por el iusnaturalismo, la imputación del delito que tenía como elemento central su personalización, paso a significar una tarea secundaria, pues se impuso la dogmática del principio causal. Bajo ese influjo de ideas, el eje principal de análisis significó la determinación de la autoría respecto de la causas de la lesión al bien jurídico mediante una conducta corporal voluntaria, bajo la formulación de la *conditio sine-qua-non*, o también denominada teoría de la equivalencia de condiciones, la misma que se caracterizaba por su ilimitado alcance, lo que le valía ser ineficaz al momento de resolver la desviación del curso causal; lo que produjo que se le critique y abandone hacia comienzos del siglo XX

Este carácter ilimitado de la imputación desde el punto de vista iusnaturalista, produjo además que se le restringiera al campo del tipo objetivo, así, a modo de solución aparece luego la teoría de la condición adecuada, la misma que, pese a los cambios en el ideario, no dejaba de tener un carácter extensivo por la dificultad que presentaba al momento de determinar la condición relevante de la imputación.

Es así que, hacia 1970, la imputación objetiva hace su aparición en el escenario teórico penal, por medio de los trabajos realizados por el profesor Roxin, principalmente en el libro que este preparó a modo de homenaje al profesor Hoing; planteando así un criterio respecto de la

creación del riesgo jurídicamente relevante en base a una lesión típica del bien jurídico vulnerado¹⁴.

De este modo Roxín, plasma su concepción de la imputación objetiva indicando que *“la imputación al tipo objetivo, admite la realización de un peligro creado por el autor y no cubierto por un riesgo permitido dentro del alcance del tipo penal”*¹⁵, es decir, aquí se analizar de forma puntual el tipo de imputación que se realizará para contrastar el riesgo creado pero no permitido de forma legal.

Por su parte, Jakobs, indagará e integrará a la concepción dogmática de la imputabilidad las ideas sociológicas propias del funcionalismo, apoyado en lo desarrollado por Niklas Luhmann; entendidas estas como aquellas que *“parten del supuesto de la sociedad, vista como un grupo de partes complementadas mutuamente, que, de este modo, aceptan dicha idea como una suerte de postulado”*¹⁶, en ese sentido, el aporte del citado autor parte por señalar de qué manera la sociedad se organiza a través de roles, y también a través de pequeñas microsociedades en donde cada persona desarrolla un rol determinado, que si bien, puede compartir otros roles, no es óbice para reconocer el rol de una persona en un contexto concreto, y también particular.

¹⁴ Vélez Fernández, Giovanna. La imputación objetiva: fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionalistas de Roxin y Jakobs. Universidad de Friburgo, Friburgo, 2007, p. 144.

¹⁵ Roxín, Claus. Derecho Penal Parte General. Ed. Manuel Luzón Peña, 2 Edición, Madrid, 2000, p. 364.

¹⁶ Elbert, Carlos, Manual Básico de Criminología, Ediciones de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2001, pp. 125.

2.2. CONCEPTO

Como la teoría de la imputación objetiva, es un complejo dogmático penal de basta acepción, conviene en este acápite acercarnos más a la que es formulada desde la perspectiva Jakobsiana, de modo que podamos entender de forma más acertada todo el conjunto de su tratamiento teórico.

Según la perspectiva de Jakobs, la imputación cumple un rol fundamental, por cuanto logra particularizar los momentos o ámbitos de la responsabilidad en el planteamiento de la teoría del delito; pudiendo de este modo, permitir analizar y determinar que la conducta antijurídica tiene un carácter delictivamente objetivo.

Así, la imputación objetiva debe entenderse como el “*esquema de interpretación social comunicativamente relevante*”¹⁷; el mismo que será capaz de determinar la atribución de un sentido, al aspecto conductual de la persona.

Así pues, aunque antes se destacaba el resultado de la acción, del que se pretendía librar su autor, por medio de la corrección de la causalidad, con la teoría en cuestión, se ha trasladado el objetivo hacia la primera esfera de la imputación; esto es, al nivel de imputación del comportamiento o de la conducta del imputado, criterio contrario a la norma; es por ello que bajo este criterio, el objeto de la imputación objetiva se enfocará hacia la propia acción del autor y no al resultado del mismo.

¹⁷ Jakobs, Günther. El concepto Jurídico penal de la acción. En: Revista Peruana de Ciencias Penales, N° 3, Lima, 2004, p. 82.

Ello explica que la teoría de la imputación objetiva sea concebida hoy en día como *“una reconstrucción general de la sentencia sobre el tipo típico que se aplica a todos los tipos de la parte especial tanto crímenes y delitos despiadados desgloses del delito como delitos de negocios solos daños y delitos que contienen peligro y tanto en el caso de finalización como también en caso de tentativa de su consumación”*¹⁸.

Esta percepción puede ser naturalmente entendida si prestamos atención a lo que señala el propio Jakobs cuando explica que “el daño al crimen no es que la propiedad legal sea destruida o amenazada, sino que tiene la intención de dañarla en términos comunicativos, en el sentido de que lo grave, lo perjudicial del crimen, no es lo que se destruye”¹⁹, así, se explica que el daño ocasionado no debe ser visto en términos naturalísticos, sino en términos de imputación objetiva, de acuerdo al funcionalismo radical que pregona el mencionado autor, siendo referencia importante considerar la cuestión de la estructura típica de cada delito.

Así pues, Jakobs termina por entender al Derecho Penal como un sistema de conductas o actos; de este modo la represión de la actividad delictiva se enfocará en la comisión de una acción o el quebrantamiento de alguna obligación de carácter normativo cuyo resultado sea previsible.

En ese sentido ante la ausencia de una relación de causa y efecto entre el binomio acción-resultado, según explica Jakobs, la determinación de la

¹⁸ Reyes Alvarado, Yesid. La Imputación Objetiva. Ed. Themis, 2da. Edición, Bogotá, 1998, pp.81-82.

¹⁹ Cernusco, Juan. Principales enfoques del funcionalismo sistémico en la interpretación de la norma penal. En: Jornadas de Derecho Penal, Editorial Atenas, Buenos Aires, 2000, p.3.

imputabilidad recae en el terreno de las posibilidades, no teniendo por lo tanto un carácter objetivo.

En ese sentido, la relación de causalidad es un elemento de orden necesario aunque no único para la justificación de la punición. Esta idea basa entonces que el ordenamiento penal representa un vehículo para moldear el comportamiento o la conducta de las personas mediante la definición o establecimiento de roles; suponiendo claro está, que el conjunto social es capaz de comprender la dimensión de esta tarea y por lo mismo de respetarla.

Es por ello que según lo plantea Jakobs, nos encontramos ante una nueva teoría de la imputación objetiva -por no llamarla moderna-dominada, según el referido autor, por una doctrina funcional sistémica.

La doctrina penal europea, no ha sido ajena al tratamiento de la imputación objetiva desde el planteamiento de Jakobs, así pues en razones del profesor Cancio Meliá, señala que *"[...] la teoría de la imputación objetiva es aplicable a toda la teoría general del delito, sin que sea un concepto privativo de los delitos de resultado, por cuanto con ella se pretende es delimitar normativamente cuando una conducta adquiere la calidad de típica"*²⁰.

En la doctrina nacional, se ha evaluado el camino seguido por la teoría de la imputación objetiva, especialmente el propuesto por el profesor Jakobs, que se entiende como el que "se acerca a una teoría general del

²⁰ Peláez Mejía, José María. Configuración del principio de confianza como criterio negativo de tipicidad objetiva. En: Revista Prolegómenos - Derechos y Valores. Nro. 33, Bogotá, 2015, p. 22.

comportamiento típico, es decir, donde ya no se atribuye el resultado". La cuestión dominante sin la imputación objetiva debe extenderse más allá del alcance del cálculo del resultado, por lo que existe una comparación entre la imputación objetiva y la imputación total del aspecto objetivo del tipo.²¹.

2.2.1. La Teoría de la Equivalencia o de las Condiciones

Teoría estructurada por el jurista Von Buri hacia el año 1873. Desarrollada bajo el influjo del iusnaturalismo propio del siglo XIX, que se caracteriza por entender a la causalidad como aquella que se produce por la suma de condiciones de carácter positivo o negativo que derivan en el resultado, de este modo, como las condiciones planteadas o que dan origen al resultado son equivalentes, ya que conservan en su núcleo el mismo valor causal, cada una de ellas de forma individual pueden ser consideradas como causas del delito.

Empero la categoría de los hechos o condiciones que puedan ser evaluadas respecto de la consecución del delito, no son otorgadas de modo simple, ya que no toda condición o hecho puede ser causante del delito, en tanto que solo tendrán dicha categoría aquellas que tengan participación directa sobre el resultado dañoso.

Algunas de las características básicas que acompañaron a esta teoría son por ejemplo:

²¹ Villavicencio Terreros, Felipe. La imputación objetiva en la jurisprudencia peruana. Publicaciones del Instituto de Derecho Penal Europeo e Internacional, Lima, 2016, p.255.

- El hecho de que exista irregularidad en el curso de la causalidad no puede excluir o tener efectos en la consecuencia; de modo que al ser todas las causales equivalentes cualquiera de ellas puede determinar en igualdad la imputabilidad y culpabilidad del agente activo.
- La causalidad no se ve afectada, cuando sus condiciones se sitúan en la condición corporal o en la infracción de los deberes asignados a la autoprotección por parte de la víctima.
- Como ya esbozamos en la definición esgrimida al comienzo del capítulo, respecto de la imputación objetiva desde la óptica de Jakobs, este irrumpe y se desliga de esta teoría, dominante en la Alemania de la época, optando por ejercer mediante las condicionantes sociales, un límite respecto de las causas del resultado delictivo, atribuyéndoles una connotación objetiva y enarcada en un rol funcional de los agentes que participan en el delito.

2.2.2. La Teoría de la adecuación

Esta teoría presupone una modificación sustancial respecto de la teoría de la equivalencia, aunque no representa una antítesis en sí misma.

Desarrolla por el filósofo alemán Von Kries, este postulado teórico propone no una antítesis de la equivalencia de condiciones, como ya dijimos al comienzo, sino en cambio, la sustitución de dichas

equivalencias, por aquellas que resulten relevantes o tengan consecuencias directas sobre el resultado de la comisión del ilícito penal.

De este modo pues, a decir del propio Jakobs, *“una causación sólo será jurídicamente relevante sino no es improbable”*²².

Es por ello, que según el postulado citado por Jakobs, resulte entendible el que resulten apartados o excluidos aquellos hechos u acontecimientos causales que tengan una mínima intervención o causalidad, o así también, resulten ser extraordinarios al resultado dañoso.

Empero, podemos decir sobre estos, para poder entenderlos mejor, que son aquellos hechos o causales con los cuales un observador razonable no puede contar al momento de la realización del ilícito.

De modo que por el contrario, a decir de Jakobs: *“en el sentido jurídico-penal sólo es causal una conducta que posee una tendencia general a provocar el resultado típico, mientras que las condiciones que sólo por causalidad han desencadenado el resultado son jurídicamente relevantes”*²³.

2.2.3. Teoría de la Condición Adecuada

Este conjunto teórico desarrollado por Von Bar, hacia 1871, cuya denominación también es conocida por el nombre de La causalidad típica, denota según el profesor Ibáñez: *“la existencia de la relación*

²² Jakobs, Günther. Los pormenores del tipo objetivo mediante la acción. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Estudios de Derecho Penal. Ed. Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002, p.107.

²³ Jakobs, Günther Op. Cit., p.131.

de causalidad [en la cual] se requiere que el agente haya determinado o producido el resultado con una conducta proporcionada y adecuada”²⁴.

Bajo tales consideraciones, es posible argumentar que para este postulado teórico no toda condición que resulte en un ilícito, puede ser considerado como una causa del conjunto, sino sólo es a mérito de lo que sus efectos particulares produzcan, de modo que su evaluación queda a merced de aquello que a lo que la experiencia es lo más adecuado para que produzca un resultado típico.

Así pues, para determinar cuándo es que estamos frente a una causa o agente de este tipo, el juzgador debe de realizar un juicio de probabilidad, que debe de comenzar en el momento de la comisión de la acción.

Al respecto de este juicio valorativo se encuentra fundamentado en dos tipos, que como escribe la profesora Larrauri, implica en primer lugar: “[...]el ontológico, que toma en consideración las condiciones conocidas y cognoscibles por un hombre prudente, así como los conocimientos específicos del autor; el nomológico que incorpora las leyes de la naturaleza conocidas al tiempo de la acción.”²⁵.

²⁴ Ibáñez, Alfredo. Causalidad e imputación objetiva. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002, p. 275.

²⁵ Larrauri, Elena. Introducción a la imputación objetiva. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002, p. 83.

2.2.4. Teoría de la Causalidad Relevante

Desarrollada por el jurista Edmund Mezger, cuya intención basilar fue la de integrar la teoría de la causalidad a cánones más aceptables.

Así pues para el referido autor, en el ordenamiento penal sólo deben de considerarse aquellas causas que sean adecuadas para la producción del daño, de modo que la determinación de tal adecuación causal se establezca en una dimensión jurídico normativa, cuya plataforma argumentativa se encuentra en los tipos penales resueltos en el orden punitivo; así pues, según Mezger, *“la equivalencia de los hechos en el plano a causal, no significa o implica de que exista una coherencia jurídica de las mismas; debiendo en todo caso separarse los fenómenos resultantes de la causalidad y la responsabilidad”*²⁶.

Mezger apoyará sus fundamentos en base a tres postulados básicos:

- a) Nexo causal entre acción y resultado.
- b) Relevancia del nexo causal.
- c) Culpabilidad.

²⁶ Vargas Gonzales, Pablo. Imputación objetiva, Ed. Iuris, San José de Costa Rica, 1998, p.48.

2.3. BASES PRINCIPISTAS DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA SEGÚN JAKOBS

La imputación objetiva desarrollada por Jakobs, persigue desde su perspectiva, la presencia de dos postulados básicos para que la constatación objetiva del delito tenga un resultado.

En primer lugar propone la calificación del comportamiento ilícito como típico, según lo establece el tipo penal; algunos denominan a este postulado, el primer nivel de imputación exigido según la perspectiva Jakobsiana.

En segundo lugar, se encuentra el nivel de la imputación de acuerdo al resultado, donde se configura la constatación del injusto penal. Así pues, para el desarrollo del tema objeto de investigación, se aborda la calificación de la conducta calificada como típica según el ordenamiento penal, desde el enfoque del profesor Jakobs, siendo importante desarrollar el análisis de cuatro postulados o principios básicos, cuales son:

- **El Principio de Confianza:** Como lo desarrolla Jakobs, el principio de confianza aparece o se configura *“cuando el comportamiento de los seres humanos queda entrelazado, no forma parte del rol del ciudadano controlar permanentemente a todos los demás; de otro modo, no podría haber reparto del trabajo. [Entonces] existe un principio de confianza”*²⁷.

En esa línea argumentativa, para Jakobs, el principio de confianza tiene un presupuesto propio el cual está ligado a la violación por parte de la

²⁷ Jakobs, Günther. La imputación objetiva en el derecho penal. Ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 1997, p.29.

conducta ilícita de la norma penal, la misma que se sujeta bajo el principio de confianza, donde la pena tiene la función de restituir el estado de cosas, en lo posible, a sus orígenes; de modo que la concepción del delito obtiene un matiz normativo, aunque admite un cambio paradigmático, donde según Jakobs, es posible cuestionar la teoría del bien jurídico protegido, ya que la verdadera función del derecho penal no reside en la protección del amplio bagaje de bienes jurídicos, sino en la protección de la vigencia normativa de su propio ser.

Es así que para Jakobs, los preceptos sociales que ordenaban la vida de las personas, no estaban organizados de manera cognitiva, apoyados en la base de relaciones de causalidad, sino que se organizaban en base a preceptos normativos, que tenían su validez respecto de roles o competencias ejercidas por cada individuo, siendo que este es el limitante propio que configura su responsabilidad para con el respeto del ordenamiento penal, mas no así con los bienes jurídicos que son el contenido de la norma.

Es por ello que resulta importante la delimitación de comportamientos inadecuados, siendo que el riesgo socialmente aceptado es el que excluye al tipo penal. Así, *“lo verdaderamente importante en la evaluación de la comisión del ilícito se basa en la conducta que produzca un resultado previsible y evitable”*²⁸.

²⁸ Parma, Carlos. La Teoría del delito. Editorial Lex, Buenos Aires, 2012, p. 112.

Por otro lado, la configuración del principio de confianza, según lo señala Jakobs, puede tener dos modos a saber:

La primera es aquella que genera un agente actuando como un tercero, produce un hecho que resulta inocuo, *“bajo la condicionante de que si y solo si, el autor que actúa a continuación cumple con sus funciones o deberes”*²⁹.

En segundo lugar señala Peláez Mejía, que el principio de confianza *“aparece respaldado o guiado bajo una determinada situación o contexto, que siendo previa, haya sido dispuesta de forma correcta por un tercero, de tal forma que quien actué en ella, bajo el cumplimiento de sus deberes no incurrirá en ilícito alguno”*³⁰.

Empero, este principio observa algunos límites a establecer, que según Jakobs deben de ser tomados en cuenta:

- a) Su aplicación queda limitada o excluida si es que otro agente no tiene la capacidad de responsabilidad o se encuentra exenta de ella.
- b) No se admitirá el principio en cuanto el objetivo de alguno de los agentes sea compensar las falencias cometidas por otro agente anexo en la participación de la conducta, pudiéndose dar esta condición en forma recíproca.

²⁹ Peláez Mejía, José María. Op. Cit., p. 22.

³⁰ Ibídem, p. 22.

c) Habrá cesación del principio de confianza en cuanto en la conducta que defrauda las expectativas ocurra que “[...] si el sujeto que es primero competente ya no dispone de las posibilidades de poder mantener el curso”³¹, por lo que la cuestión de confianza se construye a partir de las expectativas que deposita la ciudadanía en cada persona, para el respeto al rol que cumplen en forma pertinente y adecuada. No existe una suerte de plena confianza en todo rol, ya que existen motivaciones internas y factores externos para la defraudación a ese rol.

- **La Prohibición de Regreso:** Este principio se nutre del postulado principal expuesto por el propio Jakobs, quién señala que “no todo es asunto de todos”³², o cuya acepción en la doctrina, sobre todo latinoamericana se concibe como que “no todas las personas son responsables penalmente, de los delitos que lleguemos a conocer”³³.

Con la mención de este principio, el profesor Jakobs, intenta delimitar de un modo más funcional y sistemático a la teoría de la participación dentro de su concepción de la imputación objetiva.

De este modo, la prohibición de regreso satisface la necesidad de limitar el espacio o contexto de la participación en el acto ilícito, sean estos comportamientos negligentes o dolosos, acompañados sin embargo, de

³¹ Jakobs, Günther. Op. Cit., p.220.

³² Parma, Carlos. La prohibición de regreso en el pensamiento de Jakobs. En: Revista Jurídica Online de la Universidad Católica de Guayaquil, Nro. 13, Guayaquil, 2005, p. 3.

³³ Parma, Carlos. Op. Cit., p. 3.

criterios normativos objetivos. Es así pues que la prohibición de regreso se formula como el anverso del teorema de la participación punible.

Empero, en su desarrollo, la percepción de la prohibición de regreso expresada por Jakobs, recibió críticas por parte de Roxín y Rudolphi, al contener, según los mencionados autores, un nivel de conjeturas que hacían inestable el precepto. Sin embargo, Jakobs argumenta que *“hay la posibilidad de poder desarrollar la mencionada prohibición de regreso, bajo una metodología compleja, la misma que parte del fin concreto de la pena, al que con certeza corresponde vigencia general”*³⁴.

- **La Competencia de la Víctima:** Indica Jakobs, respecto de la configuración de este principio, según su *perspectiva: indica que la víctima también puede llegar a ser un agente competente, vasado en un denominado contrato social, y un deber de cuidado, por medio del cual, esta puede ser también responsable del resultado dañoso*³⁵.

De este modo pues, Jakobs, al proponer este postulado, señala importante prever o tener en cuenta el grado de intervención de la víctima en los hechos materia de controversia.

Así pues, desde el punto de vista de la imputación objetiva, esto tendrá implicancia por medio de la inducción de elementos de tipo valorativo,

³⁴ Parma, Carlos. Op. Cit., p. 4.

³⁵ Jakobs, Günther. Op. Cit., p.34.

los mismos que señalan los límites de la libertad de actuación de la víctima, lo que implica en buen sentido, el que se establezcan medios o niveles de responsabilidad en la actuación del sujeto pasivo de la conducta criminal.

Aunque ha tenido un rol protagónico desde la perspectiva Jakobsiana de la imputación objetiva, la competencia de la víctima como principio ha recibido serios cuestionamientos por parte de la doctrina penal, siendo que existe la tendencia a que sea marginado del análisis de la imputación objetiva.

En ese sentido, un amplio sector de la dogmática penal, se inclina sólo hacia la ubicación del problema de la conducta de la víctima, esto en intrínseco de la teoría de la imputación objetiva, ello debido a que sobre su configuración teórica, existen aún serias divisiones.

Sin embargo, concluyentemente, nos parece necesario indicar lo propuesto por el propio Jakobs, quien menciona que: *“De la misma manera que en el contexto de la responsabilidad del autor, es necesario no comenzar desde un evento mental, sino desde algo normativo³⁶, aspecto que caracteriza al funcionalismo propuesto por el autor referenciado, ya que eso posibilita que la defraudación sea normativa y no sólo a nivel mental, como pudiera considerarse si es que no existen mayores elementos para su desarrollo.*

³⁶ Jakobs, Günther. Op. Cit., p.45.

- **El Riesgo permitido:** Este principio, será desarrollado con más amplitud en un acápite posterior, es por ello que nos referiremos con brevedad respecto de su contenido, siendo así, el riesgo permitido simboliza otro de los postulados en la imputación objetiva explicada por Jakobs, mediante la cual se parte o inicia de una definición nítidamente ligada a la concepción normativa del riesgo, desprovista de probabilidades estadísticas de un resultado lesivo.

Así pues, el riesgo permitido llega a definirse como el "estado normal de interacción, es decir, como el status quo actual de la libertad de acción, vinculado a la ponderación de los intereses que dio origen a su establecimiento"³⁷, teoría vinculada al desarrollo de los intereses propios de libertad del sistema de imputación que se hace a través del funcionalismo, evaluando el riesgo que se crea en cada conducta que pudiera terminar siendo ilícita y en tanto delictual, que debe ser evaluada a través del riesgo permitido generado.

³⁷ Vélez Fernández, Giovanna. Ob. Cit., p. 3

CAPÍTULO III

LA TEORÍA DEL RIESGO PERMITIDO

3.1. CONCEPTO

La teoría del riesgo permitido, desarrollada por Jakobs, significa la irrupción teórica que acaba con el finalismo predominante en el derecho penal de la primera mitad del siglo pasado.

De este modo, Jakobs intenta acercar a la teoría de la imputación objetiva un paso más allá hacia sus presupuestos sociales; así pues se reconoce que el agente activo de ilícito, así como la víctima, son personas integrantes de una estructura social determinada.

Señala el profesor Maiwald que *“actualmente está reconocido de manera general que, en el Derecho penal, el “riesgo permitido” –cualquiera que sea su forma- cumple el papel de excluir la punibilidad”*³⁸. Siendo así que existen casos en cuyo análisis parece lícita la puesta en peligro de un determinado bien jurídico, sobre todo cuando se encuentran en juego valores de índole material y social, que aunque siendo determinables, respecto a su precio es, conexamente, la puesta en peligro de un bien

³⁸ Maiwald, Manfred. De la capacidad de rendimiento del concepto de “riesgo permitido” para la sistemática del Derecho Penal. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1998, p. 9.

jurídico. Empero, respecto de en un caso de esa naturaleza, la puesta en peligro lícita de un bien jurídico, desemboca en una lesión, entonces, el autor no puede ser penado en razón de la licitud de su conducta.

La naturaleza no permitida del riesgo debe ser determinada de forma objetiva, es decir, sin abordar las circunstancias individuales del autor, ya que el juicio de imputación objetiva está comprometido con un destinatario medio fiel a la ley que también posee conocimientos y habilidades comunes.

En ese sentido, comenta el profesor Jakobs: *“que el comportamiento que la ley define que no está permitido, lo que ya prohíbe, debido a su peligro concreto o abstracto, incluso bajo amenazas de castigo o multas administrativas”*³⁹, es decir, de acuerdo al peligro que se genera por la conducta desarrollada o desplegada en el sistema de imputación que se considera para atribuir el hecho ilícito contextualmente considerado en su normatividad.

Como se puede entender, el riesgo permitido halla su sentido de normatividad en supuestos como lo que se pueden dar por ejemplo en el caso de actividades de común desarrollo, como son el tráfico automotor, funcionamiento de industrias, prácticas deportivas, entre otras, no siempre siendo así que existan ámbitos donde se carece de este tipo de regulaciones normativas, como en el caso de la *lex artis* de la actividad

³⁹ Jakobs, Günther. La imputación objetiva en derecho penal. Publicaciones Ad-Hoc; Buenos Aires, 2005, p. 51.

médica, construcción, cuidado de niños, entre otras actividades donde el riesgo tenga este tipo de limitantes.

Así también, de acuerdo al profesor Cancio Meliá *“es necesario incluir a aquellos casos en los que el elemento preponderante es la normalidad social, esto es, de la conducta que genera el riesgo”*⁴⁰.

El profesor Silva Sánchez al respecto sostiene que: *“como es sabido, el concepto de riesgo permitido expresa una ponderación de los costes y beneficios de la realización de una determinada conducta”*⁴¹

Empero, como comenta el citado autor, la determinación o cálculo de dichos costes se encuentra en relación de una evaluación preambular donde será necesario el incluir como un presupuesto primordial la auto comprensión de la sociedad y el orden relativo de valores en que este tenga cabida y contrastación. De este modo, como producto básico de la sobrevaloración esencial de la seguridad respecto de la libertad, la disminución de los niveles de riesgo permitido es una consecuencia mediata⁴².

De este modo, como es posible notar, tal predominio de la comprensión del riesgo aceptable o socialmente soportable, es la característica más resaltante de una sociedad de sujetos pacientes o pasivos más que de agentes comisorios del ilícito penal.

⁴⁰ Cancio Meliá, Manuel. La imputación objetiva del resultado a la conducta, Ed. Rubinzal-Culzoni, 2004, Buenos Aires, 1998, p.23.

⁴¹ Silva Sánchez, Jesús. La expansión del Derecho penal; Ed. BdeF, Buenos Aires, 2008, p. 36.

⁴² Silva Sánchez, Jesús. Op. Cit., p. 36.

Así pues, de los preceptos revisados hasta aquí, es posible tener una aproximación conceptual respecto del riesgo permitido, el mismo que debe entenderse como la ausencia de tipicidad en los casos que se crea un riesgo, pero jurídicamente permitido o socialmente aceptado.

3.2. PRESUPUESTOS DOGMÁTICOS

El desarrollo de la teoría del riesgo permitido, como uno de los presupuestos de la teoría de la imputación objetiva, tiene sus antecedentes teóricos en los trabajos de dos grandes teóricos del derecho; esto es, los trabajos de Larenz, Hömig y Welzel.

Siendo así, los trabajos de los citados, se constituyen como supuestos precedentes teóricos de la teoría del riesgo permitido.

Por una parte Larenz desarrolla su trabajo respecto de la causalidad objetivamente imputable, la misma que es definida como aquello que se puede atribuir a una persona como parte de su conducta ilícita lo que permite imputarle un grado de responsabilidad, toma de este modo, un criterio de previsibilidad desde el punto de vista objetivo, sosteniendo que todo aquél hecho con carácter lesivo que estuviera fuera del ámbito del individuo, debe de ser entendido como causa.

Por otro lado, el trabajo desarrollado por el profesor Hömig, quién consideraba a la tipicidad como el objeto de enjuiciamiento y con ello la base de la responsabilidad, lo que sumado a la posibilidad objetiva de perseguir el resultado que debía tener el actuante lo llevó a afirmar que “lo

*relevante para el juicio de tipicidad era el punto de vista normativo, por encima del naturalístico*⁴³.

Así también, más allá de las voces en contra que despertó el concepto final de acción, este segundo gran postulado del profesor Welzel⁴⁴. impulsó a considerar el derecho como un sistema de expectativas sociales, concepción eminentemente normativa que se diferenciaba ampliamente de su idea de acción.

Complementando esta postura con un matiz normativista más actual, se afirmó que la razón de ser de esas expectativas se hallaba en la complejidad del conglomerado social, ante la cual sólo una división de funciones –roles- que determinase que no todas las obligaciones sociales incumben a todos, podía permitir el sostenimiento de la sociedad

Si se presenten supuestos de aumento del riesgo permitido, se admitirá la imputación penal. En verbigracia, el legislador, respecto de los riesgos regulados normativamente, permite actividades en instalaciones peligrosas (en términos de uso social), tráfico moderno, etc., de modo que los riesgos se toleran hasta cierto límite, y solo puede ser atribuible al comportamiento de los agentes, lo que aumenta el riesgo⁴⁵.

3.3. LA NOCIÓN DE RIESGO

Comprender la noción de riesgo, como concepto obviamente integrante de la teoría del riesgo permitido, es una cuestión de importancia vital, porque

⁴³ Silva Sánchez, Jesús. Op. Cit., p. 174.

⁴⁴ Reyes Alvarado, Imputación objetiva, Ed. Bosch, Barcelona, 2000, p. 58.

⁴⁵ Villavicencio Terreros, Felipe. La imputación objetiva en la jurisprudencia peruana. Publicaciones del instituto de derecho penal europeo e internacional, 2016, Lima, p.5

determina, cómo es de suponer la estructura entera de lo que debe ser considerado como algo admisible para la imputación del ilícito, racionalidad de todo el orden criminal y el proceso en particular.

Así, como categoría, el riesgo debe ser entendido como una situación que, debido a su magnitud, puede causar daños a un bien, una persona, esta posibilidad es muy próxima a la certeza.

Sin embargo, como es necesario que el desarrollo social tenga lugar, algunos de estos riesgos son garantizados por la sociedad, ya que la posibilidad del daño causado resulta ser menor que el beneficio que también puede ocurrir si la actividad definida con el riesgo incluido es cumplida.

Así también, los medios aéreos implican un riesgo inherente, empero la aviación ha acortado las distancias entre los continentes, a transportar a personas más ágilmente hasta el punto que, con la importancia que dichas circunstancias les han dado, el riesgo de accidentes se reduce en relación con las ventajas mencionadas.

3.3.1. Presupuestos dogmáticos del riesgo

En la revisión de la teoría penal, es posible destacar tres elementos requeridos para que la teoría del riesgo permitido tenga cabida; de este modo, podemos indicar los siguientes supuestos a mencionar:

- Que la actividad de la cual emana, implique considerables y contundentes beneficios sociales frente a una mínima peligrosidad.

- En segundo lugar, que la absoluta indeterminación de las víctimas de ese riesgo residual sea factible. Debe así, de negarse la imputación objetiva de un resultado cuando no exista el riesgo con relevancia normativa. En consecuencia, se trata de excluir la imputación, de los riesgos normales sumidos dentro de nuestras actividades diarias.

3.4. LA TEORÍA DE LOS ROLES DE JAKOBS

Esta corriente que ha sido criticada por unos y aceptadas por otros, tiene su relevancia en muchos de los ordenamientos punitivos de Latinoamérica, siendo confirmada o aceptada por muchos dogmáticos. El creador de este esquema es, como se indica en el título del acápite, el profesor Jakobs, autor que se basó en los cimientos del profesor Welzel creador del esquema finalista.

Esta visión normativa entiende al cuerpo social como un repartidor de roles determinados que surgen de la función que cumple su portador. Y este rol concreto conlleva una serie de expectativas depositadas en su titular: de este modo, señala Cruz, *“es de esperarse que un médico aplique sus conocimientos y técnicas según lex artis, que un abogado represente fielmente a su cliente, que el conductor de un vehículo respete las reglas de tráfico o que el gerente de una empresa cumpla con sus deberes en favor de los intereses de su cliente.”*⁴⁶.

⁴⁶ Cruz Ártico, Juan. El riesgo permitido en el derecho penal: fundamentos y determinación. Editorial Marcial Pons, Madrid, 2015, p.5.

Entonces, el riesgo permitido según Jakobs, “no es *parte del rol de ningún ciudadano eliminar cualquier riesgo de daño a otro; Cada sujeto tiene un rol que determina su competencia para controlar ciertos riesgos. Hay un riesgo permitido*”⁴⁷.

Puesto que una sociedad sin riesgos no es posible y nadie se plantea seriamente renunciar a la sociedad, una garantía normativa que extraña la total ausencia de riesgos no es factible; “*por el contrario, el riesgo inherente a la configuración social ha de ser irremediablemente tolerado, como riesgo permitido*”⁴⁸.

Es por esta razón que Jakobs, desde la base del papel individual del agente, sugiere una normativa reestructurada del Código Penal, que se entiende como propósito de una realidad social, y esto, bajo los límites y bases de un pensamiento neokantiano como su máxima expresión. Esto es lo que se denomina como funcionalismo extremo.

3.4.1. Características

En la revisión de la teoría penal, es posible destacar tres elementos presupuestales requeridos para que la teoría del riesgo permitido tenga cabida, citando lo que Cruz Ártico indica:

- “*Que las actividades de las cuales se originan representen beneficios sociales significativos a un peligro mínimo.*”

⁴⁷ Jakobs, Günther. Op. Cit., p. 26.

⁴⁸ *Ibíd*em, p. 41

- *La provisión indefinida para las víctimas de este riesgo remanente*⁴⁹, porque lo se pretende es desplegar un sistema de imputación que combata efectivamente aquel riesgo que se halle fuera de la normatividad penal, siendo importante considerar la forma en que cada ordenamiento jurídico penal puntualiza los tipos penales.

3.4.2. El rol del agente en el tipo penal desde la perspectiva de Jakobs

Como hemos venido explicando hasta aquí, Jakobs no solo emprende una formulación normativa y objetiva en la evaluación del tipo penal y su contrastación con la realidad, sino que emprende un camino mucho más atrevido al incorporar elementos de la teoría sociológica de Luhmann.

Bajo este esquema, Jakobs entiende que *“Las conexiones de expectativas en el derecho penal no son fijas entre las personas, sino entre los roles. El rol es lo único que podemos considerar suficientemente abstracto, es decir, relativamente constante y, por lo tanto, generalizable.”*⁵⁰.

Sin embargo, esta propuesta ha tenido detractores, pero presenta una relevancia e importancia sin par para la dogmática penal contemporánea por tratarse de una corriente impulsora de la imputación objetiva.

La perspectiva social añadida, implica la necesidad de evaluar las consecuencias prácticas de los agentes y observar así si es que se

⁴⁹ Cruz Ártico, Juan. Op. Cit., p.3.

⁵⁰ Márquez Piñero, Rafael. El pensamiento jurídico de Jakobs y la teoría sociológica de Luhmann. En: Revista Jurídica de la Universidad Nacional Autónoma de México, Nro. 12, México, 2005, p. 126.

cumplen con los fines de la norma penal, esto es, defender y preservar su sentido normativo.

Bajo esta perspectiva, el derecho penal representa el único método punitivo, respecto del análisis de sus propias finalidades, esto a través de una evaluación o examen más completo.

Así pues, *“su punto de partida lo constituyen los fines del derecho penal, su función social y sus finalidades políticas criminales, proponiendo una normativización de las categorías del delito”*⁵¹.

En ese orden de ideas, Jakobs opina que: "Un evento se explica por intermedio de la imputación objetiva, cuando el riesgo al que debe responder la parte coadyuvante se define como una condición decisiva en vista de las condiciones restantes que se consideran socialmente apropiadas como no gobernantes. De esta manera, la imputación dirigida a la persona (rol del evento, dado que las desviaciones se le atribuyen en cuanto a las expectativas de él como portador de un rol, define como un rol un sistema de posiciones requerido por la ley"⁵².

Así, el contenido de los elementos de la teoría del delito que se emprende en el trabajo de Jakobs, dependen en gran medida de los roles o funciones que cumplan el derecho, y en el derecho los agentes, consistentes en la tarea de poder garantizar la identidad del conjunto social.

⁵¹ Gentile, Fernando. La sociedad y a teoría de los roles. Origen. Aplicación al ámbito jurídico. Editorial Ariel, Barcelona, 2013, p. 144.

⁵² Zaffaroni, Eugenio. De la causalidad a las teorías de la imputación objetiva. En Imputación objetiva y antijuridicidad. Estudios de Derecho Penal. Primera edición. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002, pp. 247-248.

Se trata de acuerdo a Zaffaroni, *“de preceptos normativos contruidos con independencia respecto de la naturaleza de las cosas o de los hechos sujetos a las normas”*⁵³.

Esta perspectiva normativa comprende a la unidad social como un repartidor o catalogador de roles o funciones determinados o establecidos. Así pues, dicho rol, al ser concreto, implica un complejo de expectativas depositadas en el titular de la función: de este modo, la normativa, y por ende la sociedad, espera que *“un médico aplica sus técnicas según lex artis, que un abogado representa fielmente a su cliente, que el conductor de un vehículo respeta las normas de tránsito o que el gerente de una empresa cumple con sus obligaciones en favor de sus intereses gestionados”*⁵⁴.

Entonces, el riesgo permitido según Jakobs, señala que *“no forma parte del rol de cualquier ciudadano eliminar todo riesgo de lesión de otro”*⁵⁵, por lo que cada sujeto tiene un rol determinado que cumplir para que no desarrolle conductas delictivas que pudieran ser sancionadas penalmente a través de la generación de tipos penales que la sancionen.

Puesto que una sociedad sin riesgos no es posible y nadie se plantea seriamente renunciar a la sociedad, a decir de Jakobs, *“una garantía normativa que extrañe la total ausencia de riesgos no es factible; por*

⁵³ Moniealegre, Lynett. Funcionalismo y normativismo penal. Una introducción a la obra de Günther Jakobs. En: Cuadernos de Conferencias y Artículos N° 37, 2005, Publicaciones de la Universidad de Externado de Colombia, Bogotá, 2010, p.25

⁵⁴ Cruz Ártico, Juan. Op. Cit. p.5.

⁵⁵ Jakobs, Günther. Op. Cit., p.26.

*el contrario, el riesgo inherente a la configuración social ha de ser irremediablemente tolerado, como riesgo permitido*⁵⁶.

En ese sentido, el profesor Jakobs, emplea la relación de expectativas y funciones para la construcción de su binomio, en la que cada ciudadano debe tener un rol, un estatus dentro de la sociedad en la que vive y se desarrolla, por lo tanto, debe ser accesitario al cumplimiento de determinadas conductas asignadas; en el que si se está dentro de este, debe desempeñarlas con responsabilidad, de este modo se dice que está cumpliendo las expectativas.

3.5. Jurisprudencia Relevante

- Sentencia de la Corte Suprema Nro. 4166-99-Lima:

El colegiado se refirió con respecto a la teoría de roles, indicando lo siguiente: *“un sistema de posiciones definidas de modo normativo, ocupado por individuos intercambiables”* (cfr. JAKOBS, Günther, *La Imputación Objetiva en Derecho Penal. Trad. Manuel Cancio Meliá, Ed. Grijley, Lima 1998, p. 21*) de modo que el quebrantamiento de los límites que nos impone dicho rol, es aquello que objetivamente se imputa a su portador; que, una vez establecido esto, cabe afirmar, que tratándose de actividades realizadas por una pluralidad de agentes, la comunidad que surge entre ellos, no es, de manera alguna, ilimitada, ya que quien conduce su comportamiento del modo adecuado socialmente, no puede responder por el comportamiento lesivo de la norma que adopte otro”.

⁵⁶ *Ibíd*em, p. 41.

- **Sentencia de la Corte Suprema Nro. 768-2013-Ancash:**

El colegiado señaló: “se presume iuris tantum que cada funcionario actúa en el marco de sus competencias y de acuerdo al principio de buena fe y legalidad de los actos administrativos, lo que determina a su vez el principio de confianza de que los demás funcionarios actúan dentro de los límites del riesgo permitido”.

- **Sentencia de la Corte Suprema Nro. 4166-99-Lima:**

Denominado por la doctrina como “el caso del taxista”, la Corte refirió que: “tratándose de actividades realizadas por una pluralidad de agentes, la comunidad que surge entre ellos, no es, de manera alguna, ilimitada, ya que quien conduce su comportamiento del modo adecuado socialmente, no puede responder por el comportamiento lesivo de la norma que adopte otro; que, como hemos sostenido, ha quedado acreditado en autos que Villalobos Chumpitaz, se limitó a desempeñar su rol de taxista, el cual, podríamos calificar de inocuo, ya que no es equivalente per se, ni siquiera en el plano valorativo, al delito de robo agravado”.

- **Sentencia de la Corte Suprema Nro. 608-2004-Ucayali:**

Refiere la sentencia en cuestión que: “en autos no se encuentra acreditado que la encausada absuelta hubiera incurrido en el ilícito penal de tráfico ilícito de drogas, puesto que al ser propietaria del inmueble donde se arrendaban cuartos no supone participación en la conducta de sus inquilinos, lo que está corroborado por el sentenciado, quien manifestó igualmente que las especies con adherencias de droga, las

utilizó para transportar la pasta básica de cocaína húmeda que se encontró en su poder; actuando está dentro de una conducta adecuada y dentro de un ámbito de confianza; no siendo así atendible otorgar, en este caso con tales elementos, reprochabilidad penal a la propietaria”.

- Expediente 18707-2011, “Caso Ivo Dutra”:

En el presente caso por su alcance de relevancia mediática, ha establecido que la sentencia a 13 años de prisión al chofer Weimer Huamán Sánchez, al ser hallado culpable del delito de homicidio al atropellar y causar la muerte del fotógrafo Ivo Dutra Camargo, señalándose que en dicho caso, que “el acusado tenía pleno conocimiento de la infracción que cometía al circular por un carril no permitido para el transporte público de pasajeros, del grado de peligrosidad que representaba manejar a una velocidad imprudente y negligente...es decir se ha demostrado dolo en el acusado”.

CAPÍTULO IV

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA

4.1. LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD PÚBLICA COMO DELITOS DE PELIGRO

Para definir la tipología de los delitos contra la seguridad pública y como es su configuración normativa en el ordenamiento penal peruano, es necesario primero recurrir a sus bases dogmáticas, esto es, de qué manera la doctrina concibe a dichos delitos, esto con el fin de entender mejor el trasfondo en el cual se desarrollan.

Según señala el profesor Donna⁵⁷, los delitos de peligro, son aquellos “*cuya configuración se asocia o se acerca más hacia al sentido de salvación, derivado de la puesta en peligro potencial de un bien jurídico; haciéndose presente la prerrogativa de que la incolumidad incluye en si la idea del peligro llevado a cabo*”.

⁵⁷ Donna, Edgardo. Derecho Penal. Parte Especial. Tomo II. Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2002, p. 56.

Empero, para que la noción de peligro sea contrastable dentro de la figura de estos tipos penales, aquél debe ser de índole general; así pues estaremos en presencia de una clara distinción argumentativa, respecto de los delitos que ponen en peligro la individualidad de una persona, frente a aquellos delitos cuya comisión afectan a la sociedad en su integridad, incluidas la tranquilidad y la seguridad pública.

Para Carrara, los delitos de peligro “*se caracterizan por contener en ellos la sensación de inseguridad derivado del mismo hecho punible*”⁵⁸. Cuando se está ante la comisión de un delito cuya comisión pone en peligro un conjunto de bienes jurídicos, la presencia del peligro es de carácter inmediato.

Los delitos de peligro corresponden a la tipología del tipo penal que comprende aquellos ilícitos que se caracterizan por no ser tipo de resultado, de este modo, el sujeto activo no requiere de la comisión dañosa del tipo penal para producir su afectación, bastando sólo con la puesta en peligro o amenaza del bien jurídico en tutela.

La clasificación común que ofrece la doctrina respecto de este tipo de delitos, obedece a una doble dimensión, así pues existen los delitos de peligro concreto, y los de peligro abstracto.

De este modo, los primeros se caracterizan por que la remisión normativa o mandato de la norma es expresa en cuanto al resultado, esto es, la puesta en peligro. Así pues, la norma penal solo exigirá, en el caso de los delitos

⁵⁸ Carrara, Francesco, Programa de derecho criminal, traducción de J. J. Ortega Torres y J. Guerrero, Ed. Temis, Bogotá, 1972, p.23.

de peligro concreto, que la puesta en peligro o amenaza, es el argumento suficiente para la punición por parte del estado.

Empero la figura penal del ilícito es otra en el terreno de los delitos de peligro abstracto, ya que, la norma penal, no requerirá de forma expresa un mandato por medio del cual la comisión del resultado en la comisión del tipo sea necesariamente material, pudiendo entenderse de que la comisión en base a la puesta de peligro del bien, puede ser la resultante de un modo de actuar del agente que no necesariamente se encuentra tipificado en la norma penal.

Nuestro ordenamiento penal sustantivo, ha mencionado en su redacción ciertas consideraciones atinentes al tema objeto de investigación de la presente, organizando así su contenido a partir de lo dispuesto por el título XII, cuyo contenido consta de cuatro capítulos, en los cuales el legislador ha intentado configurar lo que se entiende por los delitos contra la seguridad pública.

En tal sentido, desarrollaremos brevemente cada cual, de modo que podamos tener una concepción un tanto más completa del panorama normativo de este tipo de delitos.

El primer capítulo del título bajo comentario es aquel que inscribe a los delitos de peligro común a partir del artículo 273°, en el que se encuentra el delito de peligro por medio de incendio o explosión. Seguidamente, en el artículo 274° se encuentran los delitos contra la seguridad pública en la modalidad de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, incluyendo la figura de la operación de maquinarias u otro artefacto análogo,

conteniendo en su estructura sus firmas agravadas; como en el caso del peligro de muerte o lesiones graves. Del mismo modo, incluye también sus formas culposas en el artículo 278°.

Por otro lado, en el artículo 279° se regulan aquellos delitos de peligro que se materializan por medio de la fabricación, suministro o tenencia de materiales peligrosos o residuos de la misma calidad. Así también prescribe, bajo sus formas agravadas a la comercialización y desarrollo ilegal de armas químicas, así como el tráfico de armas de fuego. Otra de las prerrogativas reguladas por el Código Penal, es la que refiere al tráfico de productos pirotécnicos, esto en su artículo 279°- C.

En el capítulo II del presente título *in comento*, se reglan aquellos delitos de puesta peligro respecto de los medios de transportes y comunicación; así como de otros servicios de naturaleza pública. De este modo, a partir de su artículo 280°, se encuentran regulados los actos o atentados contra los medios de transporte colectivo o de comunicación. El artículo 281° regula los atentados contra la seguridad común, en el que señalan conductas como los atentados contra bienes inmuebles como fábricas, obras, instalaciones o equipos, contra la seguridad de los medios de telecomunicación pública. Así también el artículo en cuestión, sanciona los atentados contra la reparación de los desperfectos en las fábricas entre otros.

Asimismo se encuentran los delitos contra la salud pública regulados por el capítulo III, a partir del artículo 286° que regula la contaminación o adulteración de bienes o insumos destinados al uso o consumo humano y

alteración de la fecha de vencimiento. En el artículo 288° se regula la producción, comercialización o tráfico ilícito de alimentos y otros productos destinados al uso o consumo humano.

4.2. EL DEBER DE CUIDADO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA

El deber de cuidado en el desarrollo doctrinario, significa *“prejuizar algunas de las respuestas a la pregunta acerca de cómo determinamos que alguien se ha comportado de modo imprudente. [Así pues] hablar ya de una exigencia de cuidado no es, en modo alguno, neutral sino que asume una determinada posición que requiere ser clarificada y perfeccionada”*⁵⁹.

Al haberse podido revisar el concepto del deber de cuidado, tal y como expone Mazuelos Coello, es posible dentro de todas las concepciones que se tienen en la doctrina respecto del deber de cuidado *“un elemento central, esto es, su vinculación con el concepto de culpa”*⁶⁰.

Empero, Bustos Ramírez afirma que *“la doctrina muestra diversas conceptualizaciones, pero todas ellas tienen en común su naturaleza normativa. Así, un sector de la doctrina define la culpa como la falta de cuidado objetivo en el ámbito de relación, considerando que los tipos penales expresan formas de comunicación (relaciones sociales)”*⁶¹, siendo importante considerar las características que generarán la culpa en la atribución de responsabilidad, analizando adecuadamente cómo las

⁵⁹ Reyes, Ítalo. Sobre la construcción de la exigencia de cuidado. En: Revista de Política Criminal, Vol. 10, Nº 19, Santiago de Chile, 2015, p.4.

⁶⁰ Mazuelos Coello, Julio. Lecciones de Derecho Penal. Editorial San Marcos, Lima, 1995, p.6.

⁶¹ Bustos Ramírez, Juan. El delito culposo. Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1999, p. 123.

personas despliegan su conducta para ocasionar menoscabo en el sistema penal, por ello, el Estado utiliza el mecanismo del ius puniendi para contrarrestar este tipo de conductas que defraudan el rol social.

Así también señala el citado autor, que otros doctrinarios han preferido derivar los lineamientos del deber de cuidado hacia el casualismo valorativo, por medio del cual se concibe al deber de prudencia o culpabilidad, anexando sus efectos entre el autor y la comisión o su conducta; definiéndola así pues como *“la producción de un resultado previsible y por lo mismo evitable, cuyo vehículo es la comisión de una acción transgresora del cuidado requerido en el contexto social que corresponde”*⁶².

La exigencia del deber de cuidado, exige para su materialización, el que se verifiquen tres requisitos, que de común acuerdo en la doctrina penal son de necesario análisis. De este modo, según Reyes, podemos mencionar los siguientes estamentos⁶³:

- *“Es exigible que el deber de cuidado sea percibido o entendido como un estándar de naturaleza objetiva, de modo que lo que se requiere es lo mismo para todos los destinatarios. Esto significa, por lo tanto, oponerse a una idea de precaución puramente psicológica dirigida a encontrar un error mental en la acción ilícita.*

- *Por otro lado, para la determinación del actuar prudente del sujeto, es necesario analizar las condiciones de su capacidad en el futuro, no*

⁶² *Ibíd*em, p. 6.

⁶³ Reyes, Ítalo. *Op. Cit.*, p. 4.

siendo posible excluirse de alguna forma del deber de cuidado. Así pues, aquellos argumentos de orden dogmático que traten solamente la cognoscibilidad o previsibilidad pueden resultar insuficientes.

- *Por último, con el objeto de poder verificar si es que el agente se ha logrado comportar con un mínimo de prudencia, resulta necesario el poder incluir sus aptitudes y conocimientos, en el conjunto del análisis de la exigencia de cuidado”.*

Jakobs señala, respecto de los supuestos del deber de cuidado, que “es uno de los casos en que no se corresponden la representación y la realidad, o sea, un supuesto de error, si es que no se trata más bien de un caso de ceguera ante los hechos”⁶⁴.

Del mismo modo, sustenta su percepción de la imprudencia señalando que esta es "la forma de evitación donde falta el conocimiento actual de lo que se debe evitar. Esta propiedad negativa solo sirve para delimitar el propósito; La inevitabilidad en sí misma existe sin tener en cuenta la existencia o la falta de comprensión, solo por la sensibilidad. Por lo tanto, la insensibilidad a dolo es con sus elementos positivos, el concepto más general (así como la posible intención, hacia la intención directa, el concepto más general: la falta de una relación voluntaria o la falta de previsión). son solo partes de la delimitación)”⁶⁵

⁶⁴ Jakobs, Günther. Op. Cit., pp. 380-381.

⁶⁵ Jakobs, Günther. Op. Cit. p.382.

4.3. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO VEHICULAR

Los delitos que se agrupan o tipifican una vulneración al orden y a la seguridad vehicular tienen una configuración variada en nuestro Código Penal, ya que pueden ser delitos de resultado o delitos de peligro, ello dependiente de la evaluación del tipo penal. De este modo, nuestro Código Penal realiza una estructuración de este conjunto de delitos, agrupados claro está, dentro de los delitos contra la seguridad pública, y en concreto dentro de los delitos de peligro.

De este modo, el artículo 274° del Código Penal se encarga de su primigenia regulación, indicando que si el agente activo de la comisión del delito se encuentra estado de ebriedad, y cuya ingesta de alcohol sea mayor a los de 0.5 gramos-litro, o del mismo modo, bajo el efecto de algún estupefaciente, y bajo tales condiciones “*conduce, opera o maniobra*” algún vehículo motorizado, será punible la comisión de su actuar.

El mismo tipo penal, informa que algunas agravantes, como es el caso de que el agente activo se dedique al transporte público, de mercancías o algún tipo de carga en general, teniendo como límite tolerable los 0.25 gramos-litro, como mínimo.

El artículo 275°, por su parte contiene las formas agravantes del tipo penal derivado de las consecuencias presumibles de la comisión del ilícito, así se tiene por ejemplo, el peligro de muerte o la concreción de la misma causalidad o lesiones graves derivadas del mismo, siendo que el agente activo pudo prever estos resultados.

Como puede notarse en la redacción del articulado penal, el hecho de que el legislador concluya que estos tipos de delitos deban de agruparse bajo los delitos de peligro, significa la evaluación de cierto tipo de riesgo asumido en la conducta del agente, como también lo demuestra la lectura del artículo 275° ya señalado líneas arriba.

Ello quiere decir que la conducta ilícita será pasible de ser sancionada "*cuando dicha acción ha creado un peligro jurídicamente desaprobado que se ha realizado en el resultado típico*"⁶⁶ ; de lo contrario, esto es, si el riesgo creado no es desaprobado, sino tolerado por la sociedad; se cometerá el injusto cuando se sobrepasa los límites del riesgo tolerado socialmente.

El riesgo permitido no puede tener la causa de la calidad de la justificación legal adicional, ya que esto mostraría el potencial de actuar como un tipo negativo. Su colocación dentro de la teoría de la estructura del crimen dentro de las causas de la justificación necesariamente significaría que el tipo penal objetivo es rechazado.

La evaluación de riesgos debe realizarse *ex ante*, ya que de esta forma se puede determinar quién la elevó por encima de los límites de lo que se permite determinar si el riesgo mencionado anteriormente no está permitido, rechazado o socialmente adecuado.

De acuerdo al profesor Rodríguez Delgado: "*las situaciones que pueden elevar el riesgo socialmente permitido, en el supuesto analizado son diversas; no obstante, las más comunes son la conducción bajo el efecto*

⁶⁶ Jescheck, Hans-Heinrich. Tratado de Derecho Penal: Parte General. Volumen Primero. Ed. Bosch, Barcelona, 1981, pp. 389 y ss.

*de bebidas alcohólicas por encima del límite permitido, la infracción de la norma de tránsito (conducción en sentido contrario, exceso de velocidad, cruzar el semáforo en luz roja, entre otras), conducción distraída, entre otras posibilidades*⁶⁷.

En la conducción de los vehículos, el principio de confianza gobierna, a través del cual los participantes en el tráfico diario, “*confían en que el otro respete las normas del tránsito por carretera o del tránsito, hasta que las circunstancias extremas o especiales no previsibles lo separe*”⁶⁸.

Carmona Salgado indica que la seguridad del tráfico “*constituye el interés jurídico protegido en estos delitos, entendida esta como una parcela de la seguridad colectiva, encargada de regular tales infracciones. En base a esta terminología legal un amplio grupo de autores ha entendido que las respectivas conductas típicas han de ir siempre referidas a vías públicas, aunque esta interpretación restrictiva, no debe excluir la lógica tutela que merecen las personas que encuentran en espacios peatonales, como parques y jardines, diferentes a los destinados al tránsito de vehículos, y de hecho prohibidos a tales efectos, pero que de manera excepcional, pueden no obstante verse en algún caso concreto afectadas*”⁶⁹.

⁶⁷ Rodríguez Delgado, Julio Antonio. Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos. En: Revista Foro Jurídico, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2010, p.221.

⁶⁸ Rodríguez Delgado, Julio Antonio. Op. Cit., p.221

⁶⁹ Carmona Salgado, Concepción. Curso de Derecho Penal Español Parte Especial II, Editorial Bosch, Valencia, 1993, p. 179.

4.4. EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO: SEGURIDAD PÚBLICA

Existe una diatriba en la doctrina nacional al momento de poder determinar el bien jurídico protegido en el tipo penal dispuesto en el artículo 274°.

En ese sentido, existen posiciones a favor y en contra de considerar a la seguridad pública como el bien jurídicamente relevante en este tipo penal. Las posiciones en contra, señalan que la seguridad pública significa un bien jurídico de difícil determinación por ser de difícil contenido determinable, ya que sus límites no son claros y más bien son difusos.

Los que asumen la posición de la seguridad pública como bien jurídico, refieren que lo relevante en este tipo penal es la protección de la seguridad del tráfico⁷⁰, conferido este como parte integrante de la seguridad pública o colectiva.

Una parte de la doctrina, afirma que la seguridad pública no es un bien jurídico en el cual haya acuerdo común respecto de su protección por el ordenamiento penal, debido a las dificultades que representa su definición normativa. En ese sentido, para atender a cabalidad lo que la seguridad pública quiere decir, e intentar inscribirla como un bien jurídico merecimiento de protección, será necesario entender lo que esta quiere significar.

El concepto de seguridad pública es utilizado multidimensionalmente, ya que no es un concepto que le pertenece sólo al Derecho Penal, sino que

⁷⁰ *Ibíd.*, p.224.

por el contrario es muy utilizado en otros ámbitos, por ejemplo, en el Derecho Administrativo.

Gonzales Fernández explica que Seguridad en el ámbito público: “Es una parte esencial del bienestar de la sociedad. Un estado de derecho genera las condiciones que permiten a la persona realizar sus actividades diarias con la confianza de que sus vidas, sus activos y otros activos legales protegidos están exentos de cualquier peligro, lesión o riesgo. En vista de la realidad de un estado que no cumple una de sus funciones principales, los ciudadanos deben garantizar todos o gran parte de sus esfuerzos para defender su propiedad y sus derechos”⁷¹.

El bien jurídico protegido sería la seguridad pública entendiéndose como bienes jurídicos la vida, integridad física o bienes de la persona (patrimonio), no de una manera única sino de una forma conjunta con la seguridad pública. Por lo tanto se protege la seguridad pública de una manera directa, como concepto colectivo, desvinculando de los bienes particulares que puedan verse afectados.

Se puede decir, según Gómez Pavón, que la seguridad pública “es el conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico en su totalidad, para hacer que la circulación de vehículos de motor por vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos”⁷².

⁷¹ Gonzales Fernández, José Antonio. La Seguridad Pública en México. Universidad Autónoma de México, México, 2012, p. 12.

⁷² Gómez Pavón, Pilar. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Editorial Bosh, Barcelona, 1998, p. 63.

4.5. LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO MOTORIZADO EN ESTADO DE SOBRIEDAD PERO QUE EXCEDE LOS LÍMITES PERMISIBLES DE VELOCIDAD Y LA ACUMULACIÓN DE INFRACCIONES

El Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el año 2009, y que ha sufrido modificatorias constantes hasta el año 2016, regula aquellas circunstancias que limitan el exceso de velocidad en la conducción de un vehículo motorizado.

Sin embargo, es menester añadir algunas notas introductorias respecto de la naturaleza de la norma *in comento*:

El mencionado reglamento, es una norma que intenta regular aspectos técnicos de la conducción, desarrollo y desenvolvimiento de los conductores de vehículos motorizados al momento de operar estos, estableciendo reglas para el desplazamiento, el tiempo y la velocidad permitidas. En sus disposiciones, faculta a la autoridad municipal y policial en la calificación de las infracciones contenidas en ella, así como en la imposición de multas, cuando los conductores acaezcan en tales infracciones.

Por la naturaleza de su regulación, se constituye en una norma de carácter administrativo, cuya sanción y punibilidad es paralela al ámbito penal, pero bajo el principio del *non bis in ídem*, no tendría la norma reglamentaria el carácter suficiente de identidad para sancionar los mismos hechos bajo los mismos supuestos jurídicos contenidos en la norma penal.

Sin embargo, existen presupuestos que, según lo que se ha analizado y estudiado hasta ahora, podrían merecer la destipificación de su

caracterización como infracciones en el ámbito administrativo, para ser penalizadas por el ámbito penal, esto en virtud a lo que la teoría de la imputación objetiva señala, en común concordancia con lo estudiado respecto a los delitos de peligro, el deber de cuidado y la responsabilidad en el rol del agente, señalado por Jakobs, en su teoría de los roles.

En ese sentido, nuestra crítica parte por el estudio de los elementos conductuales que caracterizan a los conductores de vehículos, y más si hacemos referencia a aquellos que tienen como ocupación principal el transporte público y de cargas.

Entendemos así este rol, por medio de la distribución de funciones que la normativa penal realiza, según lo estudiado en Jakobs, empero, además, porque producto de la ejecución de las conductas que realizan los choferes de automóviles requiere de ciertos requisitos o condiciones especiales. Esta caracterización es otorgada, pensamos, por medio del otorgamiento de las licencias respectivas, que en el ámbito administrativo son varias y suficientes para catalogar cierto ámbito de responsabilidad limitante.

En ese sentido, los conductores de vehículos, están expuestos, para el desarrollo de sus funciones, de la imposición de ciertos certificados y licencias que determinan la calidad de sus competencias. Entre estos requisitos encontramos las licencias de vehiculares, que es de conocimiento común, emplean una tipología muy variada; así también encontramos los certificados psicológicos y de salud necesarios para la obtención de dichas licencias.

Por otro lado, en el caso de los conductores de vehículos de transporte público, hacen falta aún, requisitos adicionales que aprueben estas competencias, como son las licencias de circulación, los certificados de revisión técnica, entre otros especiales para el desarrollo de dicha conducta.

Siendo así, el agente puede probar, en su función social cierta competencia y por lo mismo, determinada responsabilidad y deber de cuidado, en su función, esto por la naturaleza del bien jurídico protegido.

Sin embargo, no es una novedad el que se infiera de que la norma administrativa es pasible de proteger también bienes jurídicos, claro está, en distinta dimensión de la tarea encomendada al ordenamiento penal. De este modo, al ser el Reglamento Nacional de Tránsito, una norma con competencias administrativas, podría deducirse con ello que el bien jurídico a proteger es la seguridad pública y residualmente el interés público.

Empero creemos que esta justificación no es suficiente, pues, de la práctica y por la naturaleza de las asunciones respecto de algunos articulados del mencionado reglamento, es claro que existe la protección de ciertos bienes jurídicos cuya dimensión es más concreta que la referida seguridad pública, que como ya hemos estudiado líneas arriba, suele ser un precepto difícil de sostener, por la nebulosidad de su contenido.

En ese sentido, la sección IV de dicho reglamento, regula los límites de velocidad, así como tipifica un determinado conjunto de faltas o infracciones vinculadas al exceso de velocidad en el manejo de un vehículo en estado de sobriedad. De primera intención podemos señalar que, analizando la

tipificación general dada, el deber de cuidado exigido en este tipo de infracciones resulta ser de una dimensión distinta a la establecida en el tipo penal, ello en función a la condición del agente activo del delito.

No obstante, regresando a la tipificación administrativa ofrecida por el Reglamento Nacional de Tránsito en su sección IV, se pueden diferenciar los siguientes tipos de dimensión de la infracción:

La establecida por el artículo 162° que a la letra señala, respecto de los límites máximos de velocidad que:

1) Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

a) En zona urbana:

1. En Calles y Jirones: 40 Km/h.

2. En Avenidas: 60 Km/h.

3. En Vías Expresas: 80 Km/h.

4. Zona escolar: 30 Km/h.

5. Zona de hospital: 30 Km/h.

b) En Carreteras:

1. Para, automóviles, camionetas y motocicletas: 100 Km/h.

2. Para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros: 90 Km/h.

3. Para casas rodantes motorizadas: 90 Km/h.

4. Para vehículos de carga: 80 Km/h.

5. Para automotores con casa rodante acoplada: 80 Km/h.

*6. Para vehículos de transporte de mercancías peligrosas:
70 Km/h.*

*7. Para vehículos de transporte público o privado de
escolares: 70 Km/h.*

c) En caminos rurales: 60 Km/h.

Por otro lado, la que establece el artículo 163°, señalando que, en el caso de los límites máximos de velocidad en carreteras que cruzan centros poblados, estos deben ser :

a) En zonas comerciales: 35 Km/h.

b) En zonas residenciales: 55 Km/h.

c) En zonas escolares: 30 Km/h.

Así también, el artículo 164°, señala respecto de los límites de velocidad especiales que, estos se aplican bajo los siguientes supuestos:

a) En las intersecciones urbanas no semaforizadas: la velocidad precautoria, no debe superar a 30 Km/h.

b) En los cruces de ferrocarril a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no debe superar a 20 Km/h., y después de asegurarse el conductor que no se aproxima un tren.

c) En la proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas, durante el ingreso, su funcionamiento y evacuación, la velocidad precautoria no debe superar a 20 Km/h.

d) En vías que circunvalen zonas urbanas, 60 Km/h., salvo señalización en contrario.

- **Acumulación de infracciones:** Conducir un vehículo motorizado implica que quién lo realice tenga en consideración que desarrollar dicha actividad debe implicar un respeto a la normas que se regulan en el Reglamento Nacional de Tránsito, es decir, el conductor debe observar el cumplimiento de las diferentes cuestiones establecidas en dicho texto legal.

Dichas infracciones ocasionadas pueden ser graduadas de acuerdo a la gravedad de las mismas, y su consecuencia es la imposición de una determinada sanción, que puede ser una multa, la suspensión de la licencia de conducir y la cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación de conductor.

Actualmente dicha acumulación de infracciones es sancionada penalmente sólo si cancelándose la licencia de conducir, el conductor sigue realizando dicha conducta, es decir aquí puede constatarse un delito de resistencia y desobediencia a la autoridad.

Las sanciones pecuniarias que se imponen de acuerdo al citado Reglamento se establecen de acuerdo a la naturaleza de la infracción; las muy graves (MG): Multa equivalente al 100% (S/. 3,550), 50% (S/.1,775), 24% (S/.852) o 12% (S/.426) de la UIT, según corresponda; infracciones graves (G): Multa equivalente al 8% (S/.284) de la UIT; y las infracciones leves (L): Multa equivalente al 4% (S/.142) de la UIT.

En ese sentido, puede señalarse que en la normativa actual referida al tránsito, un conductor de vehículo motorizado puede seguir realizando dicha actividad si es que no se impone una sanción administrativa que cancele de forma definitiva la licencia de conducir.

Así, la acumulación de infracciones administrativas para la normativa actual no tiene una trascendencia jurídica que posibilite que ese hecho pueda ser penalizado. En otras palabras, el hecho de que el conductor de vehículo motorizado si acumula sanciones que no le prohíban seguir circulando, puede seguir incurriendo en infracciones sin que exista una normativa penal que lo sancione de forma más drástica, considerando que dicha vía es de última ratio.

4.6. LEGISLACIÓN COMPARADA

- Código Penal de España:

La inclusión de la conducción a excesiva velocidad no resulta ser una novedad en el ordenamiento jurídico penal, sobre todo europeo, de este modo, la legislación española, regula una normativa administrativa que regula el tránsito, pero también a nivel del Derecho Penal ha incluido una cláusula en el caso de que se rebase un límite máximo de velocidad.

De este modo, el Artículo 379 °, del citado código, en su primer párrafo dice a la letra que: *“El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida*

reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

4.7. ASPECTOS RELEVANTES DEL TEMA OBJETO DE ESTUDIO

En estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud se señala que una de las principales causas de muerte de la población es la generada por actividades vinculadas a los accidentes de tránsito.

NO.	0-4 AÑOS	5-14 AÑOS	15-29 AÑOS	30-44 AÑOS	45-69 AÑOS	70+ AÑOS	TODAS LAS EDADES
1	Afecciones perinatales	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Tuberculosis	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares
3	Enfermedades diarreicas	Malaria	Tuberculosis	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/SIDA	Enfermedad pulmonar obstructiva	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
4	Malaria	Ahogamiento	Violencia interpersonal	Cardiopatía isquémica	Tuberculosis	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Afecciones perinatales
5	Sarampión	Meningitis	Lesiones autoinfligidas	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad pulmonar obstructiva	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Enfermedad pulmonar obstructiva
6	Anomalías congénitas del corazón	Enfermedades diarreicas	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Violencia interpersonal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Diabetes mellitus	Enfermedades diarreicas
7	Infección por el VIH/SIDA	Infección por el VIH/SIDA	Ahogamiento	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cirrosis hepática	Cardiopatía hipertensiva	Infección por el VIH/SIDA
8	Tos ferina	Tuberculosis	Incendios	Enfermedades cerebrovasculares	Traumatismos causados por el tránsito	Cáncer del estómago	Tuberculosis
9	Meningitis	Malnutrición proteíno-energética	Guerras y conflictos	Cirrosis hepática	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cáncer colorrectal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones
10	Tétanos	Incendios	Hemorragia materna	Envenenamientos	Diabetes mellitus	Nefritis y nefrosis	Traumatismos causados por el tránsito
11	Malnutrición proteíno-energética	Sarampión	Cardiopatía isquémica	Hemorragia materna	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad de Alzheimer y otras demencias	Diabetes mellitus
12	Sífilis	Leucemia	Envenenamientos	Incendios	Cáncer del estómago	Tuberculosis	Malaria
13	Ahogamiento	Anomalías congénitas del corazón	Aborto	Nefritis y nefrosis	Cáncer del hígado	Cáncer del hígado	Cardiopatía hipertensiva
14	Traumatismos causados por el tránsito	Tripanosomiasis	Leucemia	Ahogamiento	Cáncer de mama	Cáncer de esófago	Lesiones autoinfligidas
15	Incendios	Caidas	Enfermedades cerebrovasculares	Cáncer de mama	Cardiopatía hipertensiva	Cirrosis hepática	Cáncer del estómago
16	Tuberculosis	Epilepsia	Enfermedades diarreicas	Guerras y conflictos	Nefritis y nefrosis	Cardiopatía inflamatoria	Cirrosis hepática
17	Trastornos endocrinos	Leishmaniasis	Caidas	Caidas	Cáncer de esófago	Cáncer de mama	Nefritis y nefrosis
18	Infecciones de las vías superiores	Violencia interpersonal	Meningitis	Enfermedades diarreicas	Cáncer colorrectal	Cáncer de próstata	Cáncer colorrectal
19	Anemia ferropénica	Guerras y conflictos	Nefritis y nefrosis	Cáncer del hígado	Envenenamientos	Caidas	Cáncer del hígado
20	Epilepsia	Envenenamientos	Malaria	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Cánceres bucales y orofaríngeos	Traumatismos causados por el tránsito	Violencia interpersonal

Fuente: OMS (2008), The global burden of disease: 2004 update.

CUADRO N° 1: PRINCIPALES CAUSAS DE MUERTE POR GRUPOS DE EDAD EN EL MUNDO 2004

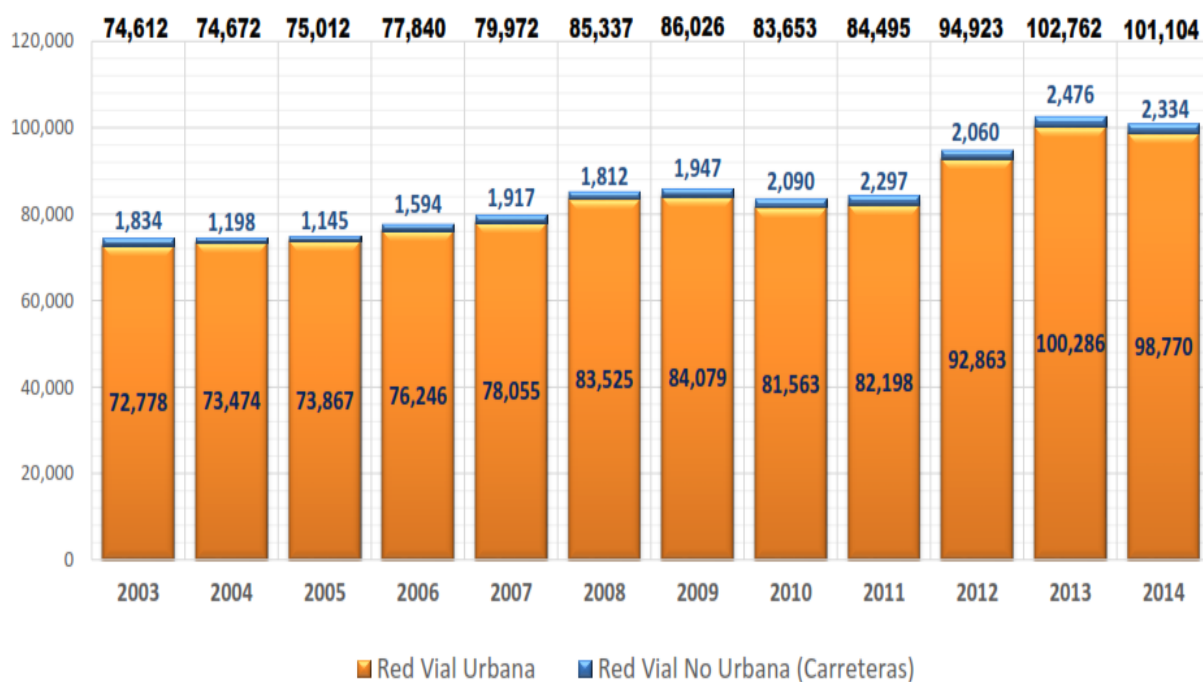
TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras ^a	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,4
15	Asfixia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

CUADRO N° 2: PRINCIPALES CAUSAS DE MORTALIDAD

(Comparación 2004-2030)

- EL CASO PERUANO:

Existe una alta tasa de incidencia de accidentes producidos por excesiva velocidad, siendo esta una conducta riesgosa. Véase el siguiente cuadro estadístico, que establece la cantidad de accidentes de tránsito ocasionados en año anteriores, pero que sirven de referencia importante para el tema objeto de estudio.



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística
 Elaboración: MTC – Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

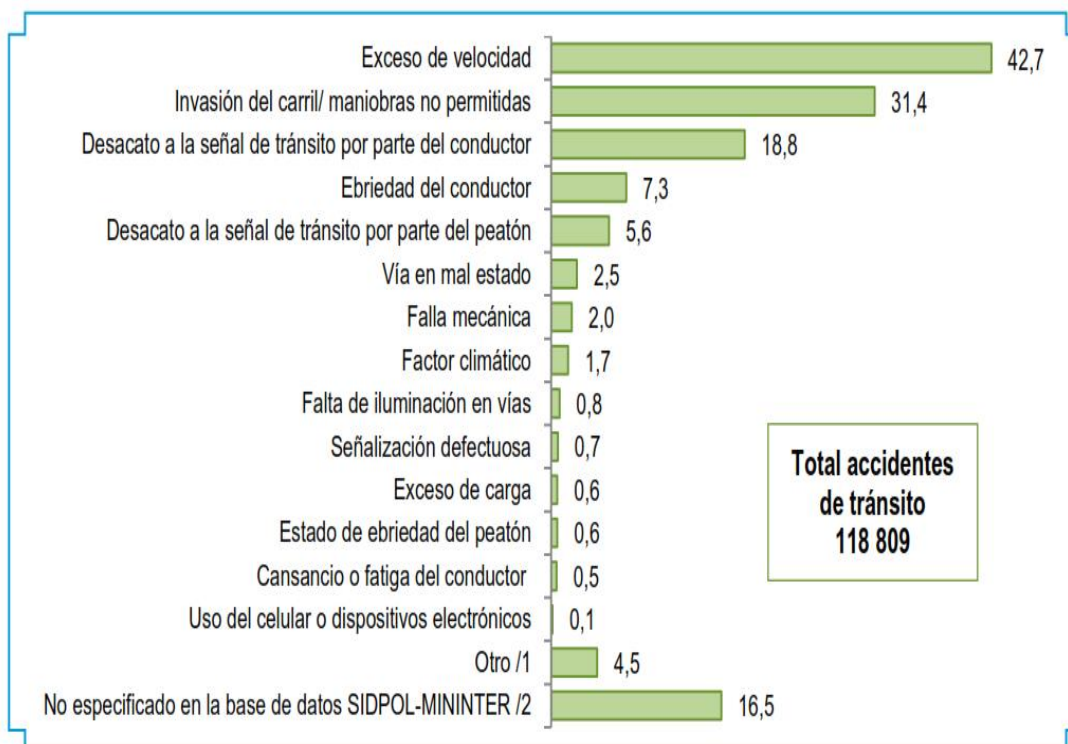


CUADRO N° 3: ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL 2003-2014

Las principales causas de accidentes de tránsito, en orden de importancia y según la clasificación que hace el Instituto Nacional de Estadística e Informática en el III Censo nacional de Comisarias 2014 son:

- Exceso de velocidad (42,7%)
- Invasión del carril/maniobras no permitidas (31,4%)
- Desacato a la señal de tránsito por parte del conductor (18,8%).

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática en el III Censo nacional de Comisarias 2014



CUADRO N° 4: CAUSAS MÁS FRECUENTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL - 2013

Así, los factores que originan los accidentes de tránsito, de acuerdo a la información obtenida, son los siguientes:

- Factor vial.
- Factor mecánico.
- Factor humano.
- Factor ambiental:
- Factor normativo o institucional.

4.8. LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA Y CIVIL DE LA REGULACIÓN DE LA CONDUCTA TEMERARIA

A nivel legal en cuanto a la responsabilidad administrativa, la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 190°, define a las “Infracciones a las normas del servicio de transporte”, como cualquier medida u omisión expresamente prevista en este Reglamento y aquellas que especifiquen el gobierno regional respectivo y la municipalidad provincial para los servicios de transporte terrestre de acuerdo con su competencia”.

Las infracciones a las normas del servicio de transporte en que incurran el transportista, el conductor (Artículo 192) se califican como: Leves, graves y muy graves. La reincidencia y habitualidad, según el Artículo 194, son definidas como sigue:

- **Reincidencia:** es el hecho de que ocurre por segunda vez o varias veces en el mismo tipo de violación dentro de un período de doce (12) meses a partir de la violación anterior.
- **Habitualidad:** cuando el autor comete seis (6) o más delitos graves dentro de los doce (12) meses, incluso cuando la nueva pena que se sanciona se clasifica como grave. Para determinar el hábito, dos delitos graves se consideran equivalentes a uno muy grave.

A nivel de responsabilidad, los accidentes de tráfico en nuestro país se producen por un desempeño que es sustancialmente similar al descrito anteriormente. De hecho, "es común que los conductores de vehículos de transporte público realicen" competencias "en las calles y avenidas por donde viajan muchos vehículos y peatones, tratando de ganar pasajeros, en muchos casos causando protestas por parte de quienes ocupan el vehículo y lo ignoran; lo que ellos mismos llaman" trotar ", no solo muestra conocimiento del riesgo sino también disposición para actuar de la manera que lo hacen, y muestra una crueldad imperdonable"⁷³.

Hasta ahora, es solo en dos procesos que los responsables han sido penalizados por pensar que era una posible intención en su apariencia: el caso del club nocturno Utopía y el fotógrafo Ivo Dutra, este último asesinado por un vehículo de transporte público y cuyos conductores fueron condenados a castigo por robo. libertad efectiva

Pero, en nuestra opinión, los innumerables accidentes de tráfico causados en las carreteras y que resultan en cientos de muertes por año son benévolos, lo que debe agregarse con una cantidad definitivamente pequeña de compensación. El derecho civil peruano se refiere a la responsabilidad en los artículos 1969 a 1988, que, en el primero de ellos, establece la obligación de compensar el daño penal y culpable de la persona que, por fraude o error, causa daño a

⁷³ *Ibíd*em, p. 130

otro, correspondiente a la intención del autor o el despido ilícito por falta de intención o error”⁷⁴.

Del mismo modo, el artículo 1970, que cita la responsabilidad por el riesgo, establece que "cualquier persona que, a través de un producto arriesgado o peligroso o mediante la búsqueda de un negocio arriesgado o peligroso, causa daños a otro es responsable de repararlo".

Tradicionalmente, “tanto en la ley continental como en la anglosajona, para que un acusado en un tribunal deba indemnizar al demandante, se han necesitado tres reclamos inevitables; Primero, el fracaso, es decir, el comportamiento del agente ha sido reprobable; segundo, el daño, es decir, la víctima (o posiblemente "algo" de su propiedad) ha sufrido una lesión susceptible de juicio financiero; y tercero, un vínculo causal que vincula el comportamiento reprochable con el daño en cuestión. Con la excepción del área relativamente moderna de responsabilidad estricta u objetiva, estos tres requisitos siempre han estado presentes en todos los ensayos en ensayos fuera del acuerdo. A pesar de la importancia de esta tradición en el campo legal, la situación está radicalmente amenazada.”⁷⁵.

⁷⁴ *Ibíd*em, p. 130

⁷⁵ Páucar Gómez, Amelio. *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, 2013, p. 143

4.9. RESPONSABILIDAD CIVIL

En el campo de la jurisprudencia y como marco de referencia para la división clásica de la justicia en lo público y lo privado, es necesario aclarar que al desarrollar este trabajo y reducir el espectro de la investigación, solo se tienen en cuenta las responsabilidades que pueden derivarse de las acciones de los individuos y dejarse de lado. Hay varias similitudes conceptuales entre ellos, el tema de la responsabilidad del Estado.

Por otro lado, en el contexto de la responsabilidad civil, es necesario establecer que el estudio de las reglas contractuales y los regímenes contractuales adicionales es posible, se ha elegido el otro, ya que el tema que se analiza no se presenta como resultado de la no aplicación parcial o total, o la implementación incompleta o tardía de un contrato, pero presentado en un ambiente no contractual, resulta en términos de Fernández Sessarego de todos los eventos. Este otro tipo de responsabilidad también se ha denominado criminal o cuasi-conflicto o aquiliano y es el que sirve como marco teórico para el presente trabajo. Este sesgo temático también se justifica en las reglamentaciones reguladoras que rigen ambos regímenes, ya que su presencia en el derecho civil está en diferentes títulos, lo que significa que su escrutinio también debe hacerse por separado.

Cuando se trata de elegir actividades peligrosas como el núcleo de la investigación, es necesario enfatizar que, en el área de responsabilidad civil extracontractual, una de las instituciones que ha creado las mayores pasiones y diferencias en doctrina y jurisprudencia es precisamente esto. allí, en ausencia de una regla explícita que lo rijan, ha habido muchos autores y

tesis que han tratado de explicar el régimen que se adoptará para resolver los diversos casos que pueden surgir en esta categoría, y nuestra Corte Suprema no ha ignorado este fenómeno. "Además, debe tenerse en cuenta que incluso cuando se ha seleccionado la conducción de vehículos de motor, como una actividad emblemática para aquellos con cierto peligro, los detalles que se harán con anticipación se aplican a todas las mismas especies".⁷⁶.

Para iniciar la demarcación conceptual del objeto en desarrollo, es necesario construir con mayor precisión una definición de responsabilidad cívica no contractual, lo que significa asumir una posición filosófica, o al menos adherirse a una de las corrientes de pensamiento que inspira esta área de pensamiento. derecho, pero intentando, por ahora, mantener una visión que carece más o menos de influencia doctrinal, se dirá que se entiende por esto, la carga de asumir las consecuencias patrimoniales o patrimoniales adicionales resultantes de un hecho dañino que surge del despliegue de comportamiento humano, propio o de terceros, o intervención de cosas vivas o inanimadas.

Sin embargo, la responsabilidad civil no contractual puede provenir de varias fuentes claramente establecidas en la ley, incluyendo 1) el hecho en sí mismo; 2) el hecho de un tercero para el cual existe una obligación legal o contractual de responder; 3) el hecho de las cosas vivas e inanimadas y dentro de este grupo, la responsabilidad que nos concierne que es el resultado de la práctica de actividades peligrosas.

⁷⁶ Espinoza Espinoza, Juan. Responsabilidad Civil. Editorial Gaceta Jurídica, Lima, 2004, p. 56

Este no es el caso con respecto al desarrollo regulatorio que la responsabilidad civil extracontractual ha tenido en Perú. Actualmente, y de acuerdo con la jerarquía de las fuentes formales, el análisis legal tendría que comenzar con base en lo que consideran una cláusula de responsabilidad constitucional general, no hay duda para los autores anteriores de que una relectura del postulado indica que el colombiano está causando una lesión a un otro debe ser responsable de ello (ya sea penal o civil, al menos).

Se encuentra que la ley civil esencialmente regula la responsabilidad civil no contractual sin ignorar que puede haber otros artículos dispersos en la legislación. Lo anterior ha generado que ha sido la jurisprudencia, especialmente la Corte Suprema, la que ha desarrollado la teoría del conocimiento sobre este tema al resolver conflictos entre individuos que la ley no logra como inadecuados.

De esta manera, "la vieja discusión entre las escuelas de asignaturas de los subjetivistas y los objetivistas es significativa, por lo que la primera industria encuentra que no hay responsabilidad sin probar el elemento equivocado del actor perjudicial"⁷⁷, Es la regla general propuesta en los reglamentos para casos de responsabilidad civil no contractual que no están sujetos a regulaciones especiales, y el otro dice que debido a la dificultad de probar el elemento subjetivo es otro elemento que el error (teoría del riesgo, incluida la solidaridad). Esta dicotomía ha sido objeto de un número significativo de oraciones al analizar la responsabilidad de las cosas vivas e inanimadas.

⁷⁷ Garrido Salcedo, Juan. Manual de responsabilidad civil. Editorial Luminsa, Buenos Aires, 2004, p. 64

Por lo tanto, la discusión no ha sido pacífica, aunque la Corte Suprema ha declarado que la responsabilidad civil en Perú es de regla subjetiva general, pero los autores sostienen que: "En nuestra jurisprudencia, este tipo de responsabilidad objetiva se ha desarrollado en base a la interpretación de la ley civil para ejecutar la obligación. para compensar el daño causado a las víctimas cuando el agente interviene, el ejercicio de lo que se ha denominado "actividad peligrosa", la circunstancia en la que las víctimas están exentas de probar el error del tutor en la obtención de una indemnización ".

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de algunas doctrinas y magistrados, la Corte Suprema continúa teniendo la tesis subjetivista, es decir, donde la culpa del agente es un elemento esencial en el cálculo de la responsabilidad civil, incluso en los eventos donde se confirma su presunción (por ejemplo, el donde se practica una actividad peligrosa).

Sin embargo, el orden en que la presentación de este artículo se dividirá en tres capítulos: en el primero de ellos, la tesis tratará teóricamente la actividad peligrosa y, en particular, la conducción de vehículos automotores, como fuente de responsabilidad civil extracontractual, según la ley peruana en segundo lugar, "una disertación complementaria sobre la base de la responsabilidad civil aplicable a actividades peligrosas, es decir, disertación objetiva y subjetiva, se remitirá al tema del supuesto derivado de su ejercicio; y finalmente, algunas conclusiones a aparecer " ⁷⁸.

Lo que se entiende por actividad peligrosa representa una solicitud de discurso en el reclamo de iniciar una investigación sobre este objeto, una

⁷⁸ León Hilario, Leysser. Responsabilidad Civil. Editorial Idemsa, Lima, 2004, p. 65

base positiva para la responsabilidad social corporativa extracontractual que surge de su ejercicio, no define en qué consisten, pero se limita a hacer una lista puramente enunciativa de ciertas actividades, una enumeración que, según su contenido, corresponde a la realidad de un período agrícola y artesanal que prevaleció en el momento de la escritura y no al actual, caracterizado por la automatización y la industria.

La teoría de la responsabilidad civil para la práctica de actividades peligrosas cuyo desarrollo de jurisprudencia es de datos antiguos es reconocida por la mayoría de las doctrinas que comenzaron en 1936, cuando comienzan a expresar las oraciones que crearon la discusión profunda que se mantiene hasta el día de hoy sobre la suposición que pesa sobre quienes inician todas las medidas que implican un riesgo excesivo para los demás.

Entre las muchas actividades que pueden clasificarse como peligrosas, ahora hay una que, debido a su uso general, llama la atención a la comunidad académica y es operar vehículos de motor, porque junto con el aumento en la cantidad de personas que se mueven diariamente, ese comportamiento también incluye a aquellos que Como resultado de su ejecución, todos y cada uno de ellos resultan heridos, hasta el presente, accidentes de tráfico, la principal constante en las declaraciones judiciales.

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE LA AUTORA

4.8. PROPUESTA

La finalidad de la presente investigación ha sido proponer el reforzamiento de la seguridad del tráfico rodado, mediante la represión penal de una serie de conductas peligrosas como la excesiva velocidad que transgrede los límites permisibles por el Reglamento Nacional de Tránsito, o el hecho de que un conductor de vehículo motorizado acumule una serie de papeletas de infracción, sólo por citar un ejemplo.

El objeto jurídico de la presente es proponer el correcto uso de un vehículo motorizado, cumpliendo las normas de prudencia establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito, y sin recaer en perturbaciones o impedir la circulación, de tal forma que el acto de conducir no represente un peligro social.

La inclusión del término “necesariamente”, no tiene otro significado que el de recordar que sólo puede haber delito, incluso en el peligro abstracto, cuando el riesgo fue real, excluyendo los casos en los que *ex ante*, por las

condiciones en que se realiza la conducta, tal incremento de la probabilidad de lesión de bienes personales no existía.

Así, el dolo debe comprender tanto la caución de la destrucción como que con ella se produce el peligro para la seguridad pública.

El objeto de los delitos que se proponen tipificar contra la seguridad pública, no es otro que adelantar la intervención penal a momentos anteriores a la efectiva producción de resultados lesivos de dimensión catastrófica.

- **Conducción en exceso de velocidad:**

• **Conducta típica y sujetos:**

Son tres elementos que integran la conducta típica: la conducción de un vehículo motorizado, que este acto se lleve a cabo con exceso de velocidad; y que dicho exceso de velocidad ponga en concreto peligro el bien jurídico seguridad pública.

Respecto al primer elemento la conducción debe ser sobre un vehículo motorizado, respecto al segundo y tercer elemento, posee una estructura propia de los delitos de peligro concreto, pues no sólo requiere que la conducción se ejecute con exceso de velocidad, sino, además, que de ella se desprenda un riesgo específico para la seguridad pública, susceptible de traducirse en la posible, no remota, conversión de un resultado lesivo para dicho bien jurídico.

- **Vertiente subjetiva**

Solo se admite la comisión dolosa, que comprende el conocimiento por el sujeto, tanto del hecho de conducir, excediendo el límite de velocidad legalmente permitido, como del dato de que estas han influido negativamente sobre la normal conducción convirtiéndola de este modo en atentatoria a la seguridad pública, al igual que la voluntad de actuar de esta forma.

El dolo concurrente, conocido como dolo de peligro, frente al calificado como dolo de lesión, debe abarcar la conducta y el riesgo concreto derivado de ella para el bien jurídico seguridad pública, quedando obviamente excluido de su ámbito el resultado lesivo mismo, de esta manera estaríamos frente al dolo directo, el dolo eventual, concretamente en aquellos casos en los que el resultado del riesgo pudiera ser previsto y voluntariamente aceptado, aunque su producción no fuera deseada, estimado como posible incluso la culpa consiente, cuando dicho resultado hubiera podido ser previsto, pero no querido.

- **Grados de ejecución**

Contiene un tipo de peligro, la consumación, del delito de mera conducta o simple actividad, sería difícil apreciar la tentativa en este supuesto contexto delictivo.

- **Autoría y participación**

Estaríamos frente a un delito de propia mano, que requiere, por tanto una realización directa y personal por el sujeto activo de los elementos del tipo, lo que en consecuencia, impide su comisión en autoría mediata.

- **Penalidad**

Para este delito la pena privativa de libertad sería no menor de tres ni mayor seis años.

- **Conducción de vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada a la seguridad pública:**

Desde la tipicidad objetiva, la misma se presenta cuando el sujeto activo conductor de vehículo motorizado, realiza dicha actividad aun cuando su licencia de conducción haya sido retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada. Desde la tipicidad subjetiva se realiza por medio del dolo; siendo un delito de peligro abstracto, es un delito especial (de propia mano) y la penalidad debe ser la pena privativa de libertad no menor de tres años ni mayor de seis años.

- **CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS**

- Supuesto general**

“Las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afecta vulnerando el bien jurídico a la seguridad pública”.

En este sentido, consideramos que el comportamiento de conducción despiadado debe ser obvio, un concepto que la doctrina ha identificado por unanimidad con la necesidad de tener un carácter invisible, notorio u obvio para un ciudadano promedio. En este punto, la pregunta que ha despertado un mayor interés en la doctrina está relacionada con los criterios que deben considerarse para juzgar si este elemento es el consenso.

En este sentido, algunos autores abogan por la objetivación y / o estandarización de la acreditación de esta negligencia de conducción infame, y especifican que los criterios subjetivos del juez o del conductor no deben tomarse como referencia, sino la perspectiva del espectador objetivo que se encuentra en el momento en que el autor continuó realizándolo. maniobra descuidada y con todo el conocimiento de los hechos.

La suposición de esta perspectiva claramente objetiva, en opinión de este sector doctrinal, tiene una relevancia notable a la hora de probar este elemento del proceso penal, porque si nosotros, como único criterio de evaluación, adoptamos la opinión del espectador sobre dicha gestión El hecho es que los datos lo que se sabe solo después de que ocurrió el hecho no se pudo tener en cuenta. En ese sentido, el comportamiento arriesgado del conductor del vehículo de motor viola seriamente el interés legal de la seguridad pública.

- **CONTRASTACIÓN DE LA PRIMERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA**

“La conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública”.

En este sentido, creemos que somos peligrosos para todas las actividades que significarán conducir un vehículo motorizado en un modo de entretenimiento que exceda el límite de velocidad permitido.

A pesar de la falta de definición legal, está claro que la evaluación del peligro de una actividad no puede ser el tema de la persona que pretende calificarla, es necesario que cumpla con criterios más o menos objetivos que impidan el régimen.

En este sentido, consideramos comportamiento peligroso cualquier actividad que, cuando se distribuye, su estructura o comportamiento genera más probabilidades de daño de lo que normalmente pueden tener en un hombre normal. Este peligro surge porque los efectos de la actividad se vuelven incontrolables o impredecibles debido a la multiplicación de la energía y el movimiento, la incertidumbre sobre los efectos del fenómeno o la capacidad de destrucción que tienen sus elementos.

Por lo tanto, en la hipótesis específica especificada, los siguientes aspectos pueden ser referidos como comportamiento temerario:

- a) Cuando se usa, se usan fuerzas, cosas o energías que presentan un riesgo inminente de daño a la sociedad;
- b) reputación por negligencia peligrosa;

- c) que la persona que presenta la conducta es un agente de seguridad o responsable del uso de la actividad peligrosa;
- d) La víctima olvida la causa de la lesión.
- e) el daño es causado por la actividad peligrosa misma.

En este sentido, una actividad puede ser distribuida por el autor o por un tercero, con o sin el consentimiento del agente que está obligado a proteger el vehículo, y la víctima puede contribuir como una causa efectiva de producir un resultado perjudicial, por ejemplo, un accidente de tráfico, y no por esa razón, en ninguno de los riesgos excesivos para la sociedad, una actividad peligrosa, otra es la cuestión de responsabilidad y régimen legalmente aplicables. En los eventos descritos, cesará la conducta, objetivamente, aquellas que supongan un

CONTRASTACIÓN DE LA SEGUNDA HIPÓTESIS ESPECÍFICA

“El conducir un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública”.

En la sociedad actual, formada por la aparición de nuevos riesgos, caracterizada por su complejidad y regulada, precisamente por el desarrollo imparable de la tecnología moderna, se caracteriza, fundamentalmente, por las siguientes funciones: 1) los riesgos que amenazan a la sociedad actual son artificiales; en el sentido de que son producto de la actividad humana, y de tal unidad que pone en peligro la existencia misma del hombre como un todo; Además, son riesgos importantes, ya que, en la mayoría de los casos, amenazan a un número indefinido de personas (fenómenos relacionados con la energía nuclear, la

contaminación ambiental, la informática, etc.); 2) la responsabilidad individual se diluye en la complejidad organizacional que conduce a una creciente compensación por situaciones de acción individual para otros de naturaleza colectiva, hablando de una irresponsabilidad organizada. "3) la interconexión de los dos factores antes mencionados crea una intensa sensación de incertidumbre subjetiva en el público, que se manifiesta, incluso fuera de un peligro real, y que produce un alto grado de aversión al riesgo, con la consecuencia de considerar todas las medidas que pueden garantizar seguridad, ya que se convierte en el motivo dominante para la organización de la vida en sociedad.

La adaptación del derecho penal a las demandas hechas por la comunidad de riesgo ha llevado a una serie de cambios estructurales, caracterizados por las siguientes observaciones esenciales: 1) aumento de la criminalización de la conducta a través de la difusión colectiva de nuevos activos legales; 2) consideración de las estructuras típicas para la actividad simple, vinculadas al delito o daño al bien legal, entre las cuales se destacan los delitos de peligro abstracto.

El delito que proponemos que se regule, porque está configurado como un tipo específico de peligro, se completa cuando se crea el peligro para la vida o la integridad física de otras personas. Si el comportamiento no ha creado un riesgo de daño a la propiedad legal protegida, se excluye del castigo debido a la atipicidad.

La ausencia de peligro corresponde a la ausencia de tipicidad, y su sanción permanece en cualquier caso reservada para el derecho administrativo

sancionado. Por lo tanto, el experimento, aunque teóricamente concebible, parece ser difícil en la práctica. La existencia de un peligro inmediato para el bien legal protegido (vida e integridad personal) ya significa que el delito se completó.

El delito es crear una situación de peligro para la vida humana o la integridad física al participar en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo motorizado. Entonces, la acción típica no es participar en una prueba de velocidad o habilidad, sino "crear una situación peligrosa" para los activos legales individuales (vida e integridad física), a través de la participación (intervención), en una prueba de velocidad o habilidad con un vehículo motorizado.

Parece hacer el tamaño del automóvil para lanzarlo a toda velocidad en una pista llena de gente, configurar una acción preparatoria impune, incluso si el automóvil ha logrado deslizarse una distancia y el comportamiento se ve interrumpido por la intervención del departamento de policía. Si no hubo riesgo para el bien legal, el hecho queda impune. Sin embargo, dado que la situación de peligro debe verificarse posteriormente, la posibilidad del juicio no será idéntica en todos los casos; será necesario analizar cada caso para no confundir los posibles documentos experimentales con los documentos preparatorios.

CONCLUSIONES

1. Se determinó la afectación de las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública, porque se vulnera el bien jurídico seguridad pública, y propiamente, la seguridad pública referida al tránsito, postulándose que dicha conducta constituya un delito al transgredir los parámetros que establece la legislación pertinente.
2. Se analizó la afectación de la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad a la seguridad pública, refiriéndose que dicha conducta pone en peligro el bien jurídico seguridad pública, afectando el riesgo permitido que desde la imputación objetiva se postula, ya que no existe un respeto a las reglas de tránsito para lo cual los sujetos activos del mencionado delito han estudiado.
3. Se estableció la afectación de la conducción de vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada a la seguridad pública, porque dicha situación del agente activo transgrede el rol normativo que le ha sido asignado como conductor de un vehículo motorizado, cual es conducir sin transgredir la ley que lo reglamenta y la licencia que lo faculta.

RECOMENDACIONES

1. Se deben tipificar penalmente las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública, porque se vulnera el bien jurídico seguridad pública, así el Código Penal peruano trascienda un enfoque preventivo.
2. Se debe tipificar penalmente la afectación de la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad a la seguridad pública, porque así se evitaría de manera punitiva que dichos agentes activos que incurran en ello sólo merezcan una sanción administrativa.
3. Se debe tipificar penalmente la afectación de la conducción de vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada a la seguridad pública, porque dicha situación demuestra el desprecio de las reglas de tránsito del agente activo que incurra en ello.
4. La implementación de una política criminal impulsada por el Estado articulada a favor de la protección de la Seguridad Pública, y propiamente, de la seguridad pública referida al tráfico vehicular. Dicha política criminal debe involucrar además a diferentes organismos Estatales para que la lucha contra aquellas conductas que exceden el riesgo permitido al momento de conducir un vehículo motorizado pueda surtir efectos, es decir, se debe materializar una política criminal intersectorial y intergubernamental.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Alejandro Kiss. Delito de lesión y delito de peligro concreto: ¿qué es lo “adelantado”?, Revista para el análisis del Derecho, Nro. 90, Barcelona, 2015
2. Bustos Ramírez, Juan. El delito culposo. Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1999
3. Cancio Meliá, Manuel. La imputación objetiva del resultado a la conducta, Ed. Rubinzal-Culzoni, 2004, Buenos Aires, 1998
4. Cardozo Pozo, Rodrigo. Bases de política criminal y protección penal de la seguridad vial. Universidad de Salamanca, Salamanca, 2009
5. Carmona Salgado, Concepción. Curso de Derecho Penal Español Parte Especial II, Editorial Bosch, Valencia, 1993
6. Carrara, Francesco, Programa de derecho criminal, traducción de J. J. Ortega Torres y J. Guerrero, Ed. Temis, Bogotá, 1972
7. Cernusco, Juan. Principales enfoques del funcionalismo sistémico en la interpretación de la norma penal. En: Jornadas de Derecho Penal, Editorial Atenas, Buenos Aires, 2000
8. Cruz Ártico, Juan. El riesgo permitido en el derecho penal: fundamentos y determinación. Editorial Marcial Pons, Madrid, 2015
9. Delgado Sevillano, Fiorella y Upiachihua Hidalgo, Jorge. Análisis del juzgamiento del delito de conducción en estado de ebriedad según las Escuelas penales finalista y funcionalista. Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, Iquitos, 2013
10. Donna, Edgardo. Derecho Penal. Parte Especial. Tomo II. Ed. Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2002

11. Eduardo Corigliano, Mario. Delitos de peligro, hacia una definición político-criminal y sistemática, la frontera de lo punible en el derecho penal, Editorial Lex, Buenos Aires, 2013
12. Elbert, Carlos, Manual Básico de Criminología, Ediciones de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2001
13. Espinoza Espinoza, Juan. Derecho Civil, Ed. Gaceta Jurídica, Lima, 2001
14. Gentile, Fernando. La sociedad y a teoría de los roles. Origen. Aplicación al ámbito jurídico. Editorial Ariel, Barcelona, 2013
15. Gómez Pavón, Pilar. El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Editorial Bosh, Barcelona, 1998
16. Gónzales Águila, Hugo. Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado ebriedad en Lima Sur 2016. Universidad Autónoma del Perú, Lima, 2017
17. Gonzales Fernández, José Antonio. La Seguridad Pública en México. Universidad Autónoma de México, México, 2012
18. Huamaní Antonio, Sandro. Accidentes de tránsito en el Perú ¿casualidad o causalidad?, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Lima, 2010.
19. Ibáñez, Alfredo. Causalidad e imputación objetiva. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002
20. Jakobs, Günther. El concepto Jurídico penal de la acción. En: Revista Peruana de Ciencias Penales, N° 3, Lima, 2004
21. Jakobs, Günther. Los pormenores del tipo objetivo mediante la acción. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Estudios de Derecho Penal. Ed. Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002

22. Jakobs, Günther. La imputación objetiva en el derecho penal. Ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 1997
23. Jescheck, Hans-Heinrich. Tratado de Derecho Penal: Parte General. Volumen Primero. Ed. Bosch, Barcelona, 1981
24. Larrauri, Elena. Introducción a la imputación objetiva. En: Imputación objetiva y antijuridicidad. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002
25. Maiwald, Manfred. De la capacidad de rendimiento del concepto de “riesgo permitido” para la sistemática del Derecho Penal. Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1998
26. Márquez Piñero, Rafael. El pensamiento jurídico de Jakobs y la teoría sociológica de Luhmann. En: Revista Jurídica de la Universidad Nacional Autónoma de México, Nro. 12, México, 2005
27. Mazuelos Coello, Julio. Lecciones de Derecho Penal. Editorial San Marcos, Lima, 1995
28. Moniealegre, Lynett. Funcionalismo y normativismo penal. Una introducción a la obra de Günther Jakobs. En: Cuadernos de Conferencias y Artículos N° 37, 2005, Publicaciones de la Universidad de Externado de Colombia, Bogotá, 2010
29. Parma, Carlos. La Teoría del delito. Editorial Lex, Buenos Aires, 2012
30. Parma, Carlos. La prohibición de regreso en el pensamiento de Jakobs. En: Revista Jurídica Online de la Universidad Católica de Guayaquil, Nro. 13, Guayaquil, 2005
31. López Cano, José. Método e hipótesis científica, Anueis Editorial, México, 1991

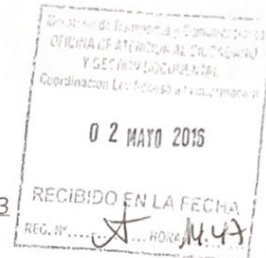
32. Peláez Mejía, José María. Configuración del principio de confianza como criterio negativo de tipicidad objetiva. En: Revista Prolegómenos - Derechos y Valores. Nro. 33, Bogotá, 2015
33. Sabino, José. Metodología de Investigación, Ed. Atenas, Santiago de Chile, 2001
34. Sánchez Alarcón, Ruth. Incremento del delito de peligro común por conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad, casos sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco, 2012-2014. Universidad de Huánuco, Huánuco, 2016
35. Sánchez Mendiola, Martín. Introducción a la metodología de la investigación, Ed. Themis, Lima, 2001
36. Silva Sánchez, Jesús. La expansión del Derecho penal; Ed. BdeF, Buenos Aires, 2008
37. Reyes Alvarado, Yesid. La Imputación Objetiva. Ed. Themis, 2da. Edición, Bogotá, 1998,
38. Reyes Alvarado, Imputación objetiva, Ed. Bosch, Barcelona, 2000
39. Reyes, Ítalo. Sobre la construcción de la exigencia de cuidado. En: Revista de Política Criminal, Vol. 10, Nº 19, Santiago de Chile, 2015
40. Rodríguez Delgado, Julio Antonio. Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos. En: Revista Foro Jurídico, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 2010
41. Roxín, Claus. Derecho Penal Parte General. Ed. Manuel Luzón Peña, 2 Edición, Madrid, 2000
42. Vargas Gonzales, Pablo. Imputación objetiva, Ed. Iuris, San José de Costa Rica, 1998

43. Vélez Fernández, Giovanna. La imputación objetiva: fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionalistas de Roxin y Jakobs. Universidad de Friburgo, Friburgo, 2007
44. Villavicencio Terreros, Felipe. La imputación objetiva en la jurisprudencia peruana. Publicaciones del Instituto de Derecho Penal Europeo e Internacional, Lima, 2016
45. Zaffaroni, Eugenio. De la causalidad a las teorías de la imputación objetiva. En Imputación objetiva y antijuridicidad. Estudios de Derecho Penal. Primera edición. Editorial Jurídica Bolivariana, Caracas, 2002

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TEMA	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	SUPUESTO GENERAL	VARIABLES
Las conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad que afecta a la seguridad pública	¿De qué manera las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afectan a la seguridad pública?	Determinar la afectación de las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a la seguridad pública	Las conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad afecta vulnerando el bien jurídico Seguridad Pública.	VARIABLE INDEPENDIENTE Las conductas riesgosas INDICADORES *Conducir a altas velocidades *Conducir con tipo de Licencia suspendida, retenida, cancelada o inhabilitada
	PROBLEMAS ESPECIFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	SUPUESTOS ESPECIFICOS	VARIABLE DEPENDIENTE
	¿Cómo la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad afecta a la seguridad pública?	Analizar la afectación de la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad a la seguridad pública	La conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad sobrepasando el límite permitido de velocidad afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública.	Seguridad publica INDICADORES *Bien Jurídico *Incremento de Accidentes de Transito
¿De qué manera el conducir un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia Retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada afecta a la seguridad pública?	Establecer la afectación de la conducción de un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada a la seguridad pública	El conducir un vehículo motorizado en estado de sobriedad con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada afecta vulnerando el bien jurídico seguridad pública.		



MEMORÁNDUM N° 1170-2016-MTC/15.03

A : CAROLINA CUBAS RODRÍGUEZ
Directora de la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

Asunto : Solicitud de Acceso a la Información Pública presentada por la señora Anshela Cristina Laveriano Julcarima

Ref : Hoja de Ruta N° T- 107441-2016 del 18.04.2016

Fecha : Lima, 29 ABR. 2016

Mediante el documento de la referencia la señora Anshela Cristina Laveriano Julcarima, solicita que se le proporcione la siguiente información:

1. Rankings de los 20 conductores que tienen mayor número de papeletas de infracción al tránsito registradas a nivel Nacional y en los departamentos de Lima y Junín, información que debe incluir nombres completos y el total de número de papeletas por infractor.
2. Estadísticas de infracciones de M20 (exceso de velocidad) y M4 (conducir vehículo con licencia conducir retenida, suspendida o inhabilitada) en los departamentos de Lima y Junín.

Al respecto, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 10° de la Ley N° 27806 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública¹, se remite en archivo digital (CD) la información solicitada, estimando cursarla a la referida empresa.

Atentamente,

Manuel Pablo Fernandini Capurro
Director de Circulación y Seguridad Vial
Dirección General de Transporte Terrestre

¹Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Artículo 10°.- Información de acceso público.- Las entidades de la Administración Pública tienen la obligación de proveer la información requerida si se refiere a la contenida en documentos escritos, fotografías, grabaciones, soporte magnético o digital, o en cualquier otro formato, siempre que haya sido creada u obtenida por ella o que se encuentre en su posesión o bajo su control; Asimismo, para los efectos de esta Ley, se considera como información pública cualquier tipo de documentación financiada por el presupuesto público que sirva de base a una decisión de naturaleza administrativa, así como las actas de reuniones oficiales.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Secretaría
General

Oficina de
Atención al Ciudadano
y Gestión Documental

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

Lima,

05 MAYO 2016

OFICIO N° 658 -2016-MTC/04.02

Señora

ANSHELA CRISTINA LAVERIANO JULCARIMA

Calle Amazonitas N° 174 Cooperativa 1ro de Mayo - El Tambo

HUANCAYO - JUNÍN.-

Ref.: T-107441-2016

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, por el cual solicita el ranking de los 20 conductores que tienen mayor número de papeletas por infracción de tránsito registradas a nivel nacional y en los departamentos de Lima y Junín; y estadísticas de las infracciones M20 y M4 en los departamentos de Lima y Junín, según detalles señalados en su solicitud.

Al respecto, le corresponde a usted cancelar los costos de reproducción de la documentación solicitada, sin embargo en aras del principio de economía y simplicidad, le estamos enviando directamente¹ la información remitida por la Dirección de Circulación y Seguridad Vial con Memorándum N° 1170-2016-MTC/15.03 recibido con fecha 02 de mayo de 2016.

Por lo que en concordancia con lo que establece la Ley N° 27806 – Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, se da por atendida su solicitud.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

.....
CAROLINA CUBAS RODRÍGUEZ
Directora de la Oficina de Atención
al Ciudadano y Gestión Documental

CCR/av

¹ Conforme a lo dispuesto en el punto VI.3 de la "Directiva sobre Transparencia y Acceso a la Información Pública en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones", aprobada por Resolución Ministerial N° 201-2009-MTC/01 que señala que "cuando el administrado domicilie en provincias que no sean del departamento de Lima y el costo de reproducción de la información sea menor que el costo de notificación, se remitirá la información solicitada al usuario directamente sin que medie el pago previo de la misma".



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

RANKING DE LOS 20 CONDUCTORES CON MAYOR NÚMERO DE PAPELETAS DE INFRACCIÓN AL
TRÁNSITO REGISTRADAS A NIVEL NACIONAL

ITEN	NOMBRE DEL INFRACTOR	Nº DE INFRACCIONES
1	QUISPE MAMANI ALCIDES	154
2	CARDOZA INGA OSMAN RONALD	142
3	SEMINARIO BAYONA CARLOS ARTURO	124
4	CORDOVA NAVARRO CRISTIAN RAFAEL	108
5	NIZAMA PALOMINO MIRKO LEONEL	106
6	SIMBALA YAMUNAJUE ALEX	104
7	FERNANDEZ FARFAN MIGUEL ERNESTO	102
8	SILVA MORE LUCIANO	101
9	LAURENTE CHAHUARA STEVEN BONNIEK	101
10	CASTRO QUIÑONEZ EVER ORLANDO	100
11	ALDANA GOMEZ DAVID EDILBERTO	95
12	PINTO APAZA EDGAR	95
13	PONCE CONDEZO JOSE LUIS	93
14	CHAVEZ MORE SANTOS	92
15	YARLEQUE CHERO MIGUEL	92
16	PAREJA VASQUEZ JOSE WALTER	92
17	CHUNGA SERNAQUE PABLO	90
18	GONZALES SOLORZANO GREGORIO BUENAVENTURA	88
19	COAQUIRA OLIVA HERNAN	88
20	BARBA PRUDENCIO BRENER VICTOR	87



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

**RANKING DE LOS 20 CONDUCTORES CON MAYOR NÚMERO DE PAPELETAS DE INFRACCIÓN AL TRÁNSITO REGISTRADAS
EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA DEL 2010 AL 2016**

ÍTEM	NOMBRE DEL INFRACTOR	Nº DE INFRACCIONES
1	FERNANDEZ FARFAN MIGUEL ERNESTO	97
2	BRUNO VARGAS GIANCARLO	84
3	CORDOVA NAVARRO CRISTIAN RAFAEL	81
4	AQUINO PACHECO LUIS PRUDENCIO	77
5	PECEROS LOBATON CARLOS	72
6	ALBINES MORALES VICTOR ALFONSO	72
7	VILLARREAL TASAYCO JESUS ALBERTO	71
8	VERANO PANTALEON JULIO FERNANDO	69
9	PEREZ AVALOS JUAN JOSE	69
10	CARMONA MANCO ALEX	67
11	ALBORNOZ PEREZ ELVIS EFRAIN	66
12	SALAZAR MUÑOZ RAFAEL ENRIQUE	66
13	SANCHEZ MOREANO HAROLD	63
14	LIZA SOLORIZANO FREDDY ADOLFO	63
15	SEGUIL CARBAJAL HONORATO	62
16	FERREL HUAMANI ALFREDO	62
17	GARIBAY CARRILLO IRVING ALEXANDER	61
18	CLAUDIO BRONCANO DIOGENES ANTONIO	60
19	BAUTISTA BUENDIA LUIS EDGARDO	59
20	YARANGA HIYO ENRIQUE	59



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

**RANKING DE LOS 20 CONDUCTORES CON MAYOR NÚMERO DE PAPELETAS DE INFRACCIÓN AL TRÁNSITO REGISTRADAS
EN EL DEPARTAMENTO EN JUNÍN DEL 2010 AL 2016**

ITEN	NOMBRE DEL INFRACTOR	Nº DE INFRACCIONES
1	RUPAY CASTILLO HONATAN GUSTAVO	36
2	PAULINO TACZA TEODULO JULIAN	35
3	RICSE CONTRERAS ELMER	32
4	DE LA CRUZ QUISPE ELMER	30
5	PALACIOS HORMAZA MIGUEL FRANCISCO	30
6	RUIZ HUAMANLAZO ELISALDO BENITO	30
7	ESTRADA QUISPE SERAFIN MARTIN	30
8	BARRETO ALIAGA JOHN KENEDY	28
9	ROJAS ANGOMA BRANLY	27
10	GUZMAN RAMOS LINO FLORIAN	27
11	PAREDES SALAZAR CARLOS ALBERTO	27
12	CHANCASANAMPA CONTRERAS WILMER TEODORO	27
13	INGA QUISPE RAUL DELFIN	27
14	NUÑEZ MEZA ELMER PAUL	27
15	SEDANO SOLIER EDGAR	26
16	TOVAR MATAMOROS CAZZELI TEODORO	26
17	TAIPE ATAYPOMA JOSUE	26
18	DAVILA SILVA BONIFACIO	26
19	PALACIOS HUZCO WILLIAM NORBERTO	26
20	ROSAS ALBERTO SEBASTIAN	26

ESTADÍSTICA DE INFRACCION DE M20 DE LIMA DEL 2010 AL 2016

TIPO PERSONA	NATURAL	
LUGAR DOCUMENTO.DES DPTO	JUNIN	
DESC TIPO DOCUMENTO	PAPELETA	
FECHA DOCUMENTOS.ANIO	(Varios elementos)	2010-2016
VAR COD FALTA	M20	
TOTAL NUMERO DE PAPELETAS	137	

ESTADÍSTICA DE INFRACCION DE M24 JUNIN DEL 2010 AL 2010

TIPO PERSONA	NATURAL	
LUGAR DOCUMENTO.DES DPTO	JUNIN	
DESC TIPO DOCUMENTO	PAPELETA	
FECHA DOCUMENTOS.ANIO	(Varios elementos)	2010-2016
VAR COD FALTA	M24	
TOTAL NUMERO DE PAPELETAS	798	

ESTADÍSTICA DE INFRACCION DE M20 LIMA DEL 2010 AL 2016

TIPO PERSONA	NATURAL
LUGAR DOCUMENTO.DES DPTO	LIMA
DESC TIPO DOCUMENTO	PAPELETA
FECHA DOCUMENTOS.ANIO	(Varios elementos)
VAR COD FALTA	M20

2010-2016

NUM PAPELETAS

200,337

ESTADÍSTICA DE INFRACCION DE M20 LIMA -2010 AL 2016

TIPO PERSONA	NATURAL
LUGAR DOCUMENTO.DES DPTO	LIMA
DESC TIPO DOCUMENTO	PAPELETA
FECHA DOCUMENTOS.ANIO	(Varios elementos)
VAR COD FALTA	M24

2010-2016

TOTAL NÚMERO DE PAPELETAS

13,829

60M. 4650 → en Dupos - so rojos. CARGO

"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

SUMILLA: Acceso a la información

SEÑOR GENERAL JEFE DE LA REGION POLICIAL DE JUNIN

Yo, ANSHELA CRISTINA LAVERIANO
JULCARIMA, identificada con N° de DNI
46441870, domiciliada en la Calle Amazonitas
N° 174 Cooperativa 1ro de Mayo -El Tambo-
Huancayo a usted respetuosamente digo:

Que Amparado a mi Derecho Constitucionalmente Protegido solicito a su Despacho Información detallada de las Causas más frecuentes de accidentes de tránsito y Las Estadísticas de Conducción con licencia retenida, suspendida, cancelada o con inhabilitación. En copias simples Membretadas.

Información y datos que requiero para complementar mi proyecto de Investigación de plan de Tesis para Obtener el Título de Abogado, que lleva por tema " Las Conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad que afectan la seguridad publica en la región Junín "por ello es menester señalar la importancia de los datos solicitados y En Conformidad al Artículo 7 y 10 del Texto único ordenado de la Ley 27806, Ley de transparencia y acceso a la información pública aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM) indica: **"Toda persona tiene derecho a solicitar y recibir información de cualquier entidad de la Administración Pública.**

POR LO EXPUESTO:

Agradeciendo la atención que brinde a la presente, solicito designe a quien corresponde dar trámite a mi pedido.

POLICIA NACIONAL DEL PERÚ
REGION POLICIAL CENTRO
MESA DE PARTES

FECHA: 06 NOV 2015

INGRESO

HORA: 12:40

DOC.: _____

FOLIOS: _____

N° REGISTRO: _____

801 PNP

Huancayo 06 de Noviembre del 2015.

CAUSAS MAS FRECUENTES DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

AÑO	MES	FATALES													NO FATALES																	
		Exceso de velocidad	Imprudencia del conductor	Ehriedad del conductor	Imprudencia del pasajero	Exceso de carga	Desacato señal de tránsito	Falla mecánica	Falta de luces	Pista en mal estado	Señalización defectuosa	Invasión de carril	Vehic. mal estacionado	Factor ambiental	Estado ehriedad del peaton	No identifica la causa	No tiene la certeza de deter	TOTAL														
2013	ENERO	53	21	2	16		1	1										704	736	117	382	18	3	55	37	3	28	10				2093
	FEBRERO	2	3															61	41	8	35	1										165
	MARZO	7	1	2														77	41	11	27	1										173
	ABRIL	4	2	1														74	40	14	22	1										158
	MAYO	3	1															63	46	10	26	1										151
	JUNIO	2	1															68	60	12	35											182
	JULIO	3	3															52	72	7	30	1										177
	AGOSTO	12	1															52	69	12	46											191
	SEPTIEMBRE	3	2	1														60	71	12	39	2										192
	OCTUBRE	4	3															45	74	10	32	8										173
	NOVIEMBRE	3	3															71	58	8	29	4										184
	DICIEMBRE	7	4															40	85	7	28											174
2014	ENERO	32	15	3	6													617	660	94	204	46										1708
	FEBRERO	4	3															57	67	12	35											186
	MARZO	2	3	1														46	67	15	34											180
	ABRIL	1	1	1														59	61	13	34											194
	MAYO	2	3	2														50	66	3	6	6										153
	JUNIO	2	1															62	45	4	17	4										149
	JULIO	2	2															59	47	3	18	2										164
	AGOSTO	2	1															57	50	4	11	5										139
	SEPTIEMBRE	2	1															47	56	9	12	5										146
	OCTUBRE	5	1															43	44	10	7	7										121
	NOVIEMBRE	3	1															43	51	8	6	5										124
	DICIEMBRE	4	1															35	51	8	9	8										125
2015	ENERO	45	36	6	1													430	382	39	82	28	6									1138
	FEBRERO	3	3	1														33	45	8	7	3										115
	MARZO	2	4	2														41	23	7	4	2										89
	ABRIL	5	6	1														41	41	10	12	3										132
	MAYO	2	2															35	42	3	11	2										116
	JUNIO	3	3															39	48	1	11	3										122
	JULIO	5	3															60	54	5	14	2										158
	AGOSTO	6	3															54	43	3	5	6	2									120
	SEPTIEMBRE	6	4	1														44	32	1	4	1	2									99
	OCTUBRE	9	4	1														39	31	1	5	1	1									95
	NOVIEMBRE	4	4															44	23	9	3	1	2									92
	DICIEMBRE	130	72	5	28													1751	1778	250	668	92	9									4939

Susana FERNANDEZ RICALDI
 D.O. PNP
 ENCARGADA DE ESTADISTICA
 DIVPOS-HYO

POLICIA NACIONAL DEL PERU - HNT TACNA
 DIVPOS-HYO
 JEFATURA
 REGION TACNA

ESTADISTICA DIVPOS-HYO
 DIVISION DE ESTADISTICA
 JEFATURA
 DIVPOS-HYO

POLICIA NACIONAL DEL PERU
 DIVPOS-HYO
 JEFATURA
 DIVPOS-HYO

CASOS MAS FRECUENTES DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

AÑO	FATALES													TOTAL								
	REGION	CHANCHAMAYO	EXCESO DE VELOCIDAD	IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	EBRIDAD DEL CONDUCTOR	IMPRUDENCIA DEL PEATON	IMPRUDENCIA DEL PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESACATO SENAL DE TRANSITO	FALLA MECANICA	FALTA DE LUCES	VIA EN MAL ESTADO	SEÑALIZACION DEFECTUOSA		INVASION DE CARRIL	VEHIC. MAL ESTACIONADO	FACTOR AMBIENTAL	ESTADO EBRIDAD DEL PEATON	NO IDENTIFICA LA CAUSA	NO TIENE LA CERTEZA DE DETERMINAR LA CAUSA	OTROS (ESPECIFIQUE)	
2013	REGION	CHANCHAMAYO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ENERO	CHANCHAMAYO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	MARZO	CHANCHAMAYO	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ABRIL	CHANCHAMAYO	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	MAYO	CHANCHAMAYO	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	JUNIO	CHANCHAMAYO	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	JULIO	CHANCHAMAYO	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	AGOSTO	CHANCHAMAYO	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	SEPTIEMBRE	CHANCHAMAYO	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	OCTUBRE	CHANCHAMAYO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	NOVIEMBRE	CHANCHAMAYO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
DICIEMBRE	CHANCHAMAYO	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2014	REGION	CHANCHAMAYO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ENERO	CHANCHAMAYO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MARZO	CHANCHAMAYO	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ABRIL	CHANCHAMAYO	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MAYO	CHANCHAMAYO	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JUNIO	CHANCHAMAYO	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JULIO	CHANCHAMAYO	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	AGOSTO	CHANCHAMAYO	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SEPTIEMBRE	CHANCHAMAYO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	OCTUBRE	CHANCHAMAYO	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	NOVIEMBRE	CHANCHAMAYO	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DICIEMBRE	CHANCHAMAYO	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2015	REGION	CHANCHAMAYO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ENERO	CHANCHAMAYO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MARZO	CHANCHAMAYO	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ABRIL	CHANCHAMAYO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MAYO	CHANCHAMAYO	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JUNIO	CHANCHAMAYO	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JULIO	CHANCHAMAYO	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	AGOSTO	CHANCHAMAYO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SEPTIEMBRE	CHANCHAMAYO	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	OCTUBRE	CHANCHAMAYO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

AÑO	NO FATALES													TOTAL							
	REGION	CHANCHAMAYO	EXCESO DE VELOCIDAD	IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	EBRIDAD DEL CONDUCTOR	IMPRUDENCIA DEL PEATON	IMPRUDENCIA DEL PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESACATO SENAL DE TRANSITO	FALLA MECANICA	FALTA DE LUCES	VIA EN MAL ESTADO	SEÑALIZACION DEFECTUOSA		INVASION DE CARRIL	VEHIC. MAL ESTACIONADO	FACTOR AMBIENTAL	ESTADO EBRIDAD DEL PEATON	NO IDENTIFICA LA CAUSA	NO TIENE LA CERTEZA DE DETERMINAR LA CAUSA	OTROS (ESPECIFIQUE)
2013	REGION	CHANCHAMAYO	9	12	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	ENERO	CHANCHAMAYO	13	5	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	17	8	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	MARZO	CHANCHAMAYO	12	11	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	ABRIL	CHANCHAMAYO	24	13	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	MAYO	CHANCHAMAYO	16	17	6	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	JUNIO	CHANCHAMAYO	10	6	11	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	JULIO	CHANCHAMAYO	16	15	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	AGOSTO	CHANCHAMAYO	16	15	1	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	SEPTIEMBRE	CHANCHAMAYO	9	21	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	OCTUBRE	CHANCHAMAYO	7	17	1	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	NOVIEMBRE	CHANCHAMAYO	10	17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
DICIEMBRE	CHANCHAMAYO	17	9	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
2014	REGION	CHANCHAMAYO	11	17	11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ENERO	CHANCHAMAYO	13	5	21	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	21	16	5	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	MARZO	CHANCHAMAYO	12	8	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ABRIL	CHANCHAMAYO	20	13	5	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MAYO	CHANCHAMAYO	18	17	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JUNIO	CHANCHAMAYO	11	20	3	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JULIO	CHANCHAMAYO	12	13	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	AGOSTO	CHANCHAMAYO	8	10	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SEPTIEMBRE	CHANCHAMAYO	12	18	1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	OCTUBRE	CHANCHAMAYO	6	11	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	NOVIEMBRE	CHANCHAMAYO	16	22	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DICIEMBRE	CHANCHAMAYO	11	9	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2015	REGION	CHANCHAMAYO	11	9	2	1	2	1	2	1	0	1	1	2	0	2	0	0	0	0	0
	ENERO	CHANCHAMAYO	18	16	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FEBRERO	CHANCHAMAYO	16	7	6	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MARZO	CHANCHAMAYO	10	14	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ABRIL	CHANCHAMAYO	15	19	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MAYO	CHANCHAMAYO	15	10	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JUNIO	CHANCHAMAYO	9	14	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JULIO	CHANCHAMAYO	10	21	5	2	0														

**INTERVENCIONES A PERSONAS POR CONDUCIR VEHICULOS ESTANDO LA LICENCIA DE CONDUCIR
RETENIDA, SUSPENDIDA O ESTANDO INHABILITADO PARA OBTENER LICENCIA DE CONDUCIR. (M04 DEL
RNT)**

PROVINCIA / COMANDANCIA RURAL	CANTIDAD			TOTAL
	2013	2014	2015 (01ENE-31OCT)	
HUANCAYO (DEPTRAN)	4	6	17	27
CHUPACA				0
CONCEPCION				0
JAUJA	2	4	5	11
YAULI	1			1
JUNIN				0
TOTAL	7	10	22	39



CA-3-0889-0+
Harold MIRENO MONTES
JEFE AREA PERSONAL DWPOS-HYO



Sussan FERNANDEZ RICALDI
SO2. PNP.
ENCARGADA DE ESTADISTICA
DIVPOS-HYO

**INTERVENCIONES A PERSONAS POR CONDUCIR VEHICULOS ESTANDO LA LICENCIA DE CONDUCIR RETENIDA,
SUSPENDIDA O ESTANDO INHABILITADO PARA OBTENER LICENCIA DE CONDUCIR (M04 DEL RNT)**

REGION POLICIAL CHANCHAMAYO	CANTIDAD			TOTAL
	2013	2014	2015 (01ENE AL 31OCT15)	
ENERO	0	4	0	4
FEBRERO	0	0	0	0
MARZO	0	0	0	0
ABRIL	1	0	0	1
MAYO	1	0	1	2
JUNIO	0	0	0	0
JULIO	0	4	0	4
AGOSTO	4	4	0	8
SEPTIEMBRE	0	2	0	2
OCTUBRE	0	0	0	0
NOVIEMBRE	0	0	0	0
DICIEMBRE	0	0	0	0

V° B°



 MORGUA VALINZUELA MITIENDIZ

 CORONEL PSP

 Jefe de POL. CHANCHAMAYO

Huancayo, 02 de Diciembre del 2015
 EL INSTRUCTOR





 GIP: - 3138355

 Huancayo, 02 de Diciembre del 2015

 SGT - PNP

SUTRAN
Instituto Desconcentrado
Junín

04 AGO 2017

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

13:06

Sumilla: Acceso a la Información

Señor:

Responsable de Transparencia de SUTRAN - JUNIN

Yo, Anshela Cristina Laveriano Julcarima, identificada con N° D.N.I 46441870, domiciliada en la calle Amazonita N° 174 El Tambo Huancayo y número de Celular 954941262 a Usted Respetuosamente Digo:

Que, amparada en mi Derecho Constitucionalmente protegido solicito a su despacho Información en Cuadros Estadísticos y Copias Simples sobre:

1. Causas más frecuentes de Accidentes de Tránsito durante los últimos 5 años en la Región Junín.
2. Número Total de Papeletas de Infracción de Tránsito de Código M 04 (Conducción con Licencia Retenida, Suspendida, Inhabilitada), M 20 (Máximo o Mínimo de velocidad) durante los últimos 5 años Registrados en la Región Junín.
3. Nombre Completo de los 20 conductores que tienen el mayor número de Papeletas por infracción de Tránsito en su contra Registrados en la Región Junín.

Información y datos que requiero para complementar mi Investigación de Tesis, que lleva por tema "Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y La Seguridad Publica en la región Junín" para Obtener el Título de Abogado por ello es menester señalar la importancia de los datos solicitados y en conformidad al Artículo 7 y 10 del Texto Único Ordenado de la Ley 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Publica aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM que indica "Toda persona tiene derecho a solicitar y recibir información de cualquier entidad de la Administración Publica"

POR LO EXPUESTO:

Agradeciendo la atención que brinde a la presente, solicito designe a quien corresponde dar trámite a mi pedido.

Huancayo 27 de Julio del 2017


Anshela Cristina Laveriano Julcarima
N° D.N.I 46441870



Lima, 16 de agosto de 2017

CARTA N° 696-2017-SUTRAN/01.3.LTAIP

Señora(ita)
Anshela Cristina Laveriano Julcarima
Huancayo.-

Asunto : Información solicitada en virtud a lo establecido en la Ley N° 27806 y su Reglamento

Referencia : P.D. N° 100543 (04.08.2017)

Me dirijo a usted en atención a su solicitud de acceso a la información pública a efectos de indicar lo siguiente:

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento de la Ley N° 27806, citado a continuación: "Artículo 12º.- Remisión de la información vía correo electrónico
La solicitud de información podrá responderse vía correo electrónico cuando la naturaleza de la información solicitada y la capacidad de la Entidad así lo permitan. En este caso, no se generará costo alguno al solicitante."
2. En atención a ello, la Subgerencia de Procedimientos de Tránsito, la Subgerencia de Estudios y la Subgerencia de Supervisión Electrónica, mediante los Memorandos N° 0783-2017-SUTRAN/06.4.2, N° 018-2017-SUTRAN/06.1 y N° 1086-2017-SUTRAN/06.3.5 nos alcanza las respuestas a la información solicitada, los mismos que se adjuntan al presente correo electrónico.

En tal sentido, estando a lo indicado en los párrafos precedentes, se da por respondida vuestra solicitud, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y su Reglamento. Solicitándole se sirva confirmar la recepción de esta comunicación.

Sin otro particular, quedo de usted.

Brenda Bravo Espinoza
Responsable de la Ley de Transparencia y
Acceso a la Información Pública
Superintendencia de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN



MEMORANDO N° 0783 - 2017-SUTRAN/06.4.2

A : BRENDA BRAVO ESPINOZA
Responsable de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información

DE : JOSE ROJAS CORONADO
Subgerente de Procedimientos de Tránsito

ASUNTO : Solicita Información en el marco de la Ley 27806

REFERENCIA : Memorando (M) N° 039-2017-SUTRAN/01.3-LTAIP

FECHA : Lima, 08 AGO, 2017



Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia, a través del cual se remite la solicitud de la ciudadana Anshela Cristina Laveriano, quien conforme a la Ley N°27806 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 072-2003-PCM, solicita:

1. Causas más frecuentes de Accidentes de Tránsito durante los últimos 5 años en la Región Junín.
2. Numero Total de Papeletas de Infracción de Tránsito de Código M04 (conducción con licencia retenida, suspendida, inhabilitada), M20 (Máximo o Mínimo de velocidad) durante los últimos 5 años registrados en la Región Junín.
3. Nombre completo de los 20 conductores que tiene el mayor numero de papeletas por infracción de Tránsito en su contra Registrados en la Región Junín.

En tal sentido, debemos señalar que en cumplimiento del artículo 3° de la Ley N°27806 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública aprobado por Decreto Supremo N° 072-2003-PCM, que señala que: "3).-El Estado tiene la obligación de entregar la información que demanden las personas en aplicación del principio de publicidad, informamos a sus persona que:

1. Las causales más frecuentes de accidentes de Tránsito, es una información con la que no cuenta esta Subgerencia de Procedimientos de Tránsito, toda vez que no todo accidente automovilístico trae como consecuencia la imposición de la papeleta de infracción. Una estadística mas exacta sobre la materia debe estar en poder de la Policía Nacional del Perú designada al control del tránsito en la citada Región.
2. Sobre le número total de Papeletas de Infracción de Tránsito de Código M04, de la consulta realizada a las bases de datos en poder de esta Subgerencia, se ha podido advertir que en los últimos 5 años en la Región Junín, solo se registra una sola papeleta de infracción (papeleta N° 058895). Respecto de la información de infracciones M20 la información solicitada debe ser proporcionada por la Subgerencia de Fiscalización de Tránsito, toda vez que dicha unidad es la encargada del levantamiento de estas papeletas y el lugar exacto en donde se produjeron los excesos.
3. Respecto del Nombre Completo de los 20 conductores que tienen mayor número de papeletas por infracción de Tránsito registrados en la Región Junín, cumplimos con señalar el record de conductores con mayor numero de papeletas de infracción al transito de competencia de SUTRAN en los últimos años.



PERÚ

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías

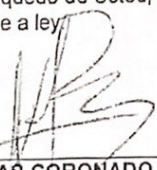
"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Orden	N° DNI	ADMINISTRADO	Año 2016	Orden	N° DNI	ADMINISTRADO	Año 2017
1	04020669	PALOMINO PASTRANA JULIO CESAR	3	1	10226744	ANTAY YAUYO RUBEN EFRAIN	2
2	20085116	PABLO LUIS AQUILINO	3	2	19831666	YAUUVILCA PAUCAR EZEQUIEL	2
3	00964717	ESPINOZA CASIMIRO RAYMUNDO TOLEDO	2	3	20721360	HUANUCO CASIMIRO EDGAR JULIAN	2
4	07477626	LUNAZCO ANDRADE SAMUEL	2	4	44685601	TIZA REYES JHONNY IDEAL	2
5	19916141	LINO HIDALGO PATRICIO JOSE	2	5	45590205	VILA TORRES FREDY DENIS	2
6	20055550	CARHUAS CAMARGO VICTOR MODESTO	2	6	48280744	CAJACURI SEDANO JESUS GERMAN	2
7	20062529	DE LA CRUZ ROJAS JOHNNE	2	7	00928271	RAMIREZ CHUMBE SEGUNDO REYES	1
8	20076477	POCCO RODRIGUEZ ANIBAL MARINO	2	8	00949274	RUIZ SANCHEZ GILVER	1
9	20422865	MEZA BELLIDO POMPEYO VICTOR	2	9	02871565	NAVARRO BAYONA PEDRO SANTOS	1
10	20428162	APOLINARIO ROMERO ADRIAN TEOFILO	2	10	04004854	JARA TOMAS ROSARIO YAURI	1
11	20577252	MEDINA LLANOS JAVIER FELIX	2	11	04026765	TRINIDAD BALDEON RUBEN ARTURO	1
12	20578511	FERNANDEZ MARTINEZ ELMER	2	12	04030129	YACOLCA FLORES DANIEL GONZALO	1
13	20580456	MERCADO GRANADOS LUIS JAVIER	2	13	04034857	CABELLO ALEJANDRO RAFU SAUL	1
14	20720126	ESPIRITU DIAZ JAIME ESTEBAN	2	14	04050237	CAJACHAGUA YANTAS JAIME	1
15	20903136	RAZA URETA ESTEBAN VICTOR	2	15	04057341	ATENCIO MARTINEZ ZOSIMO	1
16	21097581	TORRES CHIPANA MAXIMO FELICIANO	2	16	04063337	BAUTISTA GUIDO MAURO ERNESTO	1
17	21119306	CORONEL PORRAS ALBERTICO	2	17	04065629	CHAMORRO GAVILAN CARLOS ENRIQUE	1
18	21509099	TASAYCO CACERES SANTOS YSAIAS	2	18	04068046	ESPINOZA CRISOSTOMO WILLY JHONNY	1
19	23206056	SEGOVIA LOAYZA ANDRES VICTOR	2	19	04068093	LEANDRO MATIAS DAVID	1
20	23363383	IRRAZABAL URRUCHI VICTOR RAUL	2	20	04213234	JAVIER YALICO SERAPIO	1
Total de RTT Impuestas			1,940	Total de RTT Impuestas			259

Sin perjuicio de lo antes señalado, es preciso indicarle a la ciudadana Anshela Cristina Laveriano, que en merito a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo 016-2009-MTC que dispone las autoridades competentes en materia de TRÁNSITO y asimismo por el artículo 117 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código Decreto Supremo N° 016-2009 y sus modificatorias que señala que: *"Las papeletas por infracciones y las medidas preventivas señaladas en el presente Reglamento, cuando sean impuestas en la vía pública serán inscritas en el Registro Nacional de Sanciones, por la Policía Nacional del Perú y, en los demás casos, serán inscritas por las municipalidades provinciales o SUTRAN, según corresponda. Las sanciones que se impongan serán inscritas en dicho Registro, por las Municipalidades Provinciales y la SUTRAN, según corresponda"*. Por lo que para mayor abundamiento de la información solicitada, es necesario acudir a la Municipalidad Provincial de Junín quienes tiene competencia en materia de tránsito.

Sin otro en particular, quedo de Usted, agradeciendo la atención que le brinde a la presente para el cumplimiento conforme a ley.

Atentamente,


JOSE A. ROJAS CORONADO
 Sub Gerente

Sub Gerencia de Procedimientos de Tránsito
 Superintendencia de Transporte Terrestre
 de Personas, Carga y Mercancías

JARC/Ggallardo



Av. Arequipa 159
 Lince, Lima, Perú
 (511) 200-4540
 www.sutran.gob.pe



AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO



MEMORANDO N° 018 - 2017-SUTRAN/06.1

A : BRENDA REGINA BRAVO ESPINOZA
 Responsable de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública

DE : MARCOS NALVARTE BALMaceda
 Subgerente de Estudios (e)

ASUNTO : Acceso a la información.

REFERENCIA : Memorando (M) N°039-2017-SUTRAN/01.3-LTAIP

FECHA : Lima, 07 de agosto del 2017

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, a través del cual solicita a la Subgerencia de Estudios información en el marco de la Ley N°27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, relacionada a "las causas más frecuentes de accidentes de tránsito durante los últimos 5 años en la Región Junín".

Al respecto le informo que, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías -SUTRAN-, creada con Ley N°29380, está "encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector".

No obstante, la Subgerencia de Estudios de la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN, cuenta con información sistematizada disponible, de las causas de accidentes de tránsito de la región Junín en los últimos 5 años, recabada de los Anuarios Estadísticos de la Policía Nacional del Perú los mismos que se encuentran alojados en su página web institucional a través del link https://www.gpp.gob.pe/anuario_estadistico/anuario_policial.html

En ese sentido, y en atención a la solicitud del ciudadano, se adjunta la información requerida, en cuadros estadísticos y copias simples la misma que se encuentran en los anexos del presente documento.

Atentamente,

MARCOS NALVARTE BALMaceda
 Subgerente de Estudios
 Gerencia de Estudios y Normas
 SUTRAN

Cc. Gerencia de Estudios y Normas

L. 60520

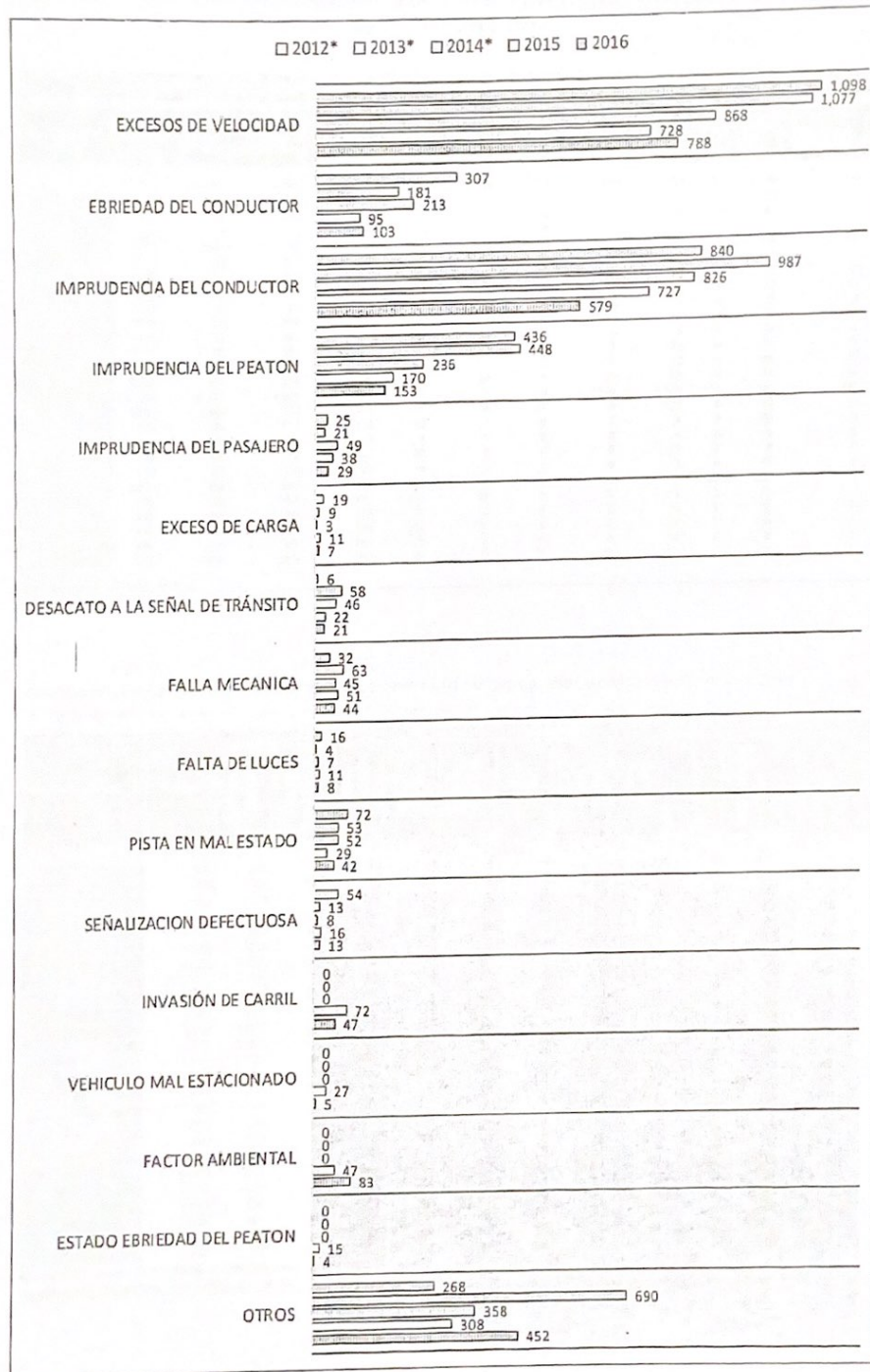


PERÚ

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercandas

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

Cuadro de causas de Accidentes de Tránsito en la Región Junín, 2012-2016.





PERÚ

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

ANEXO 2

Copia del detalle de causas de Accidentes de Tránsito por región de los Anuarios Estadísticos de la PNP, 2012-2016.

CUADRO N° 7.2 : CAUSAS QUE ORIGINAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN DEPARTAMENTO, AÑO 2012

DEPARTAMENTO	TOTAL	CAUSAS											
		EXCESO DE VELOCIDAD	EBRIDAD CONDUCTOR	IMPULSO CONDUCTOR	IMPULSO PEATON	IMPULSO PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESBALANCE DE AL TRÁNSITO	FALLA MECÁNICA	FALTA DE LUCES	POSTA EN MAL ESTADO	REALIZACIÓN DEFECTUOSA	OTROS
TOTAL	94823	31 007	10 468	25 303	7 437	2 136	838	1 964	2 377	367	1 556	831	10 698
AREQUIPA	487	212	77	102	23	1	1	1	24	9	13	1	37
AYACUCHO	2 298	647	245	789	193	67	10	35	80	13	34	10	169
BALNEARIO	816	189	90	212	58	10	8	6	14	0	13	0	16
BAYBAYLÁN	5704	1 524	733	2 509	419	73	11	21	119	2	116	11	166
BELLAVISTA	910	219	211	347	43	11	7	17	1	1	16	7	27
BREÑA	3186	544	695	650	221	59	7	228	65	3	74	85	225
BUNO	1 957	715	454	386	140	14	15	31	18	16	17	64	87
CAJAMARCA	174	95	22	21	14	1	0	5	9	0	2	0	10
CAJAS	1 070	713	156	165	33	2	1	0	13	4	3	0	40
CALLAO	1 835	577	292	655	122	31	2	8	5	7	20	2	24
CANAL DEL DRAJÓN	3 173	1 098	307	840	436	25	19	6	32	18	22	51	268
CANCHA	4 821	1 815	108	1 383	452	121	49	24	133	24	146	19	40
CANCHA DE SAN JUAN	2 927	851	378	1 020	320	62	5	22	70	6	47	24	122
CANON	82 581	17 712	4 646	12 056	3 910	1 388	270	1 370	1 329	222	644	164	5 570
CANON	3 554	1 065	174	1 428	780	65	27	38	173	6	92	38	165
CANON	459	130	115	119	20	3	0	7	8	3	30	3	7
CANON	148	87	44	7	4	0	0	0	1	0	0	0	5
CANON	761	195	70	232	30	2	2	0	33	2	9	0	106
CANON	143	62	0	25	16	1	5	9	3	0	12	1	9
CANON	3 300	896	411	871	308	153	90	89	142	26	202	9	154
CANON	974	300	157	221	199	36	0	7	13	3	12	7	29
CANON	1 057	405	80	333	74	0	0	19	18	5	22	7	91
CANON	1 465	442	211	498	127	40	1	7	33	5	30	4	87
CANON	506	146	88	164	23	8	0	4	14	1	2	1	60
CANON	1 208	372	213	290	76	3	4	21	11	2	7	15	94

FUENTE: REGISTROS DE TRÁNSITO PNP
ELABORACIÓN: DIRNAGEIN - PNP / DIREC. - DIR. EST.

CUADRO N° 7.3 : CAUSAS QUE ORIGINAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN DEPARTAMENTO, AÑO 2013

DEPARTAMENTO	TOTAL	CAUSAS											
		EXCESO DE VELOCIDAD	EBRIDAD CONDUCTOR	IMPULSO CONDUCTOR	IMPULSO PEATON	IMPULSO PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESBALANCE DE AL TRÁNSITO	FALLA MECÁNICA	FALTA DE LUCES	POSTA EN MAL ESTADO	REALIZACIÓN DEFECTUOSA	OTROS
AREQUIPA	542	129	74	162	55	4	5	3	33	9	27	5	36
AYACUCHO	2 476	842	376	708	207	40	3	20	41	35	24	15	163
BALNEARIO	525	147	57	166	44	8	10	9	11	7	19	6	19
BAYBAYLÁN	6 438	1 915	1 048	2 463	397	71	14	21	84	18	64	28	311
BELLAVISTA	1 061	200	191	425	106	16	3	15	13	3	21	3	65
BREÑA	3 156	713	913	911	138	20	9	243	44	13	123	15	14
BUNO	4 009	1 221	646	1 152	336	69	6	39	119	26	62	44	289
CAJAMARCA	86	28	5	11	1	0	0	0	4	1	2	0	34
CAJAS	1 648	996	430	140	22	0	0	3	0	0	0	0	54
CALLAO	1 907	660	207	822	111	23	3	11	23	0	16	2	29
CANAL DEL DRAJÓN	3 604	1 077	181	987	418	21	9	58	63	4	53	13	690
CANCHA	4 787	1 898	416	1 213	549	213	52	14	178	12	220	18	38
CANCHA DE SAN JUAN	3 175	983	282	1 142	275	73	6	19	69	16	68	18	231
CANON	54 362	17 657	5 534	13 770	4 600	1 328	264	1 346	1 310	175	650	530	7 248
CANON	3 543	1 258	173	1 154	336	79	3	20	99	4	80	22	315
CANON	265	76	76	78	7	0	0	10	0	0	18	0	17
CANON	479	196	81	144	24	1	1	5	3	7	0	0	17
CANON	844	223	95	294	23	4	1	1	26	0	14	0	163
CANON	90	39	1	23	7	0	0	1	0	1	4	5	10
CANON	4 089	1 061	516	1 088	384	152	87	101	163	18	230	15	274
CANON	1 154	427	165	255	133	29	1	17	22	0	20	7	82
CANON	1 281	476	131	416	68	10	3	44	18	2	26	23	44
CANON	1 608	505	208	514	130	20	0	95	61	4	22	3	46
CANON	483	96	44	168	40	12	14	2	13	2	1	0	91
CANON	1 150	392	171	369	72	6	3	32	9	6	10	8	72

FUENTE: DIRECCIONES TERRITORIALES Y FRENTES POLICIALES PNP
ELABORACIÓN: DIRNAGEIN - PNP / DIREC. - DIR. EST.



PERÚ

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

CUADRO N° 7.3 : CAUSAS QUE ORIGINAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, SEGUN DEPARTAMENTO O. AÑO 2014

DEPARTAMENTO	TOTAL	CAUSAS												
		EXCESO DE VELOCIDAD	EMERGENCIA CONDUCTOR	IMPULSO CONDUCTOR	IMPULSO PEATON	IMPULSO PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESCUIDO DEL TRABAJADOR	FALTA DE ATENCIÓN	FALTA DE CUIDADO	ESTADO DEL VEHICULO	ESTADO DEL CONDUCENTE	ESTADO DEL PASAJERO	OTRO
Amazonas	463	114	58	123	40	6	4	2	28	1	24	3	60	
Ancaes	2477	515	322	721	133	51	16	28	63	174	167	44	243	
Ancash	643	196	90	195	54	8	2	1	74	1	5	7	59	
Apurimac	5630	1528	753	2269	301	63	11	33	89	4	84	14	481	
Arequipa	1101	178	245	370	102	27	25	22	25	1	17	7	87	
Ayacucho	2119	413	597	600	122	23	3	105	29	7	116	35	69	
Cajamarca	4100	1250	490	1349	367	40	20	30	102	8	56	15	373	
Cusco	201	20	9	42	5	0	0	0	0	0	5	0	170	
Huanca Velica	4283	3074	898	230	28	7	2	0	8	0	9	7	30	
Ica	1512	505	173	674	110	8	2	2	16	1	3	2	66	
Junin	2711	868	213	826	236	49	3	46	45	7	52	8	358	
La Libertad	4658	1559	446	1292	402	134	35	74	116	44	84	22	450	
Lambayeque	3342	961	361	1181	237	97	6	26	55	8	68	30	304	
Lima	53924	17528	3757	14420	4192	1387	221	1841	1152	207	641	150	8128	
Moravia	3402	1085	113	1319	239	47	1	17	67	6	29	11	468	
Pedernales	410	81	129	167	9	0	0	5	1	1	8	0	9	
Piura	510	149	94	124	25	1	3	3	17	7	17	7	24	
Tarma	665	183	78	199	54	2	1	2	19	0	8	0	119	
Tumbes	50	16	1	12	5	0	1	2	6	1	1	0	5	
Ucayali	3834	949	530	929	332	77	34	95	132	49	297	26	384	
Yauca	953	312	121	315	102	21	1	6	17	1	7	2	48	
Yauces	1269	515	117	306	69	21	2	41	22	3	28	18	127	
Zacarias	1349	451	135	420	163	17	2	69	23	1	21	4	41	
Zana	438	94	53	189	25	4	0	1	8	1	8	0	55	
Zorongo	1060	330	178	221	59	19	8	47	39	10	35	23	91	

FUENTE: REGIONES Y FRENTES POLICIALES PNP
ELABORACION: DIRETIC - PNP / DIREST - DIVREPRO.

CUADRO N° 7.3 : CAUSAS QUE ORIGINAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, SEGUN DEPARTAMENTO O. AÑO 2015

DEPARTAMENTO	TOTAL	CAUSAS												
		EXCESO DE VELOCIDAD	EMERGENCIA CONDUCTOR	IMPULSO CONDUCTOR	IMPULSO PEATON	IMPULSO PASAJERO	EXCESO DE CARGA	DESCUIDO DEL TRABAJADOR	FALTA DE ATENCIÓN	FALTA DE CUIDADO	ESTADO DEL VEHICULO	ESTADO DEL CONDUCENTE	ESTADO DEL PASAJERO	OTRO
Amazonas	371	152	60	41	5	19	6	2	21	3	19	6	24	
Ancaes	1697	414	412	223	129	25	7	8	90	14	38	5	25	
Ancah	531	124	134	57	54	6	9	6	75	7	12	16	13	
Apurimac	5152	1386	1009	633	314	36	19	35	55	34	217	53	85	
Arequipa	1436	157	584	415	221	7	7	8	34	0	29	5	3	
Ayacucho	1236	398	440	204	87	23	2	23	21	7	24	16	11	
Cajamarca	4604	1175	1547	472	462	51	0	144	112	18	55	27	117	
Cusco	249	49	52	12	54	0	1	0	13	3	3	3	15	
Huanca Velica	2238	2186	164	294	25	7	1	1	4	1	8	3	13	
Ica	1173	422	428	159	58	5	1	1	7	4	3	3	4	
Junin	2367	778	727	95	148	26	11	27	51	11	29	26	72	
La Libertad	4927	1505	1252	410	332	58	39	92	137	46	45	24	90	
Lambayeque	2340	628	712	223	222	26	11	23	46	22	32	35	34	
Lima	53305	17478	14467	3341	4149	1237	223	2024	975	271	726	429	1271	
Moravia	3554	1035	1412	102	261	33	1	13	53	14	34	17	38	
Pedernales	394	139	114	60	11	6	0	0	1	0	5	0	0	
Piura	498	242	107	46	19	1	0	4	19	7	15	21	14	
Tarma	573	160	174	50	14	7	1	2	21	0	9	21	10	
Tumbes	96	25	23	6	4	0	0	1	1	6	3	9	5	
Ucayali	3067	923	802	515	292	110	17	72	137	47	223	24	113	
Yauca	922	266	365	108	49	4	1	0	31	1	14	0	12	
Yauces	1158	240	714	65	32	5	4	4	16	1	26	10	4	
Zacarias	1142	449	378	64	127	14	0	17	23	0	27	11	14	
Zana	423	135	174	32	27	6	5	3	14	1	8	7	10	
Zorongo	815	242	200	44	91	24	19	37	27	13	13	29	6	

FUENTE: REGIONES Y FRENTES POLICIALES PNP
ELABORACION: DIRETIC - PNP / DIREST - DIVREPRO.



Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

MEMORANDO N° 1086-2017-SUTRAN/06.3.5

A : Brenda Bravo Espinoza
Responsable de la Ley de Transparencia y Acceso a la
Pública

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE
DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS
Ley de Acceso

15 AGO 2017

RECIBIDO

Registro:
Hora: 3:52 PM Firma:

la Información



MEMORANDO N° 1086-2017-SUTRAN/06.3.5

A : Brenda Bravo Espinoza
Responsable de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública

DE : Violeta Valiente Esquivel
Subgerente (e) de la Subgerencia de Supervisión Electrónica

ASUNTO : Remito información

REFERENCIA : a) Memorando N° 618-2017-SUTRAN/01.3-LTAIP de fecha 15.08.2017
b) Expediente N° 100543 de fecha 04.08.17

FECHA : Lima, **16 AGO. 2017**

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia a), mediante el cual solicita a esta Subgerencia remitir información en atención a la solicitud de acceso a la información pública presentado por la ciudadana Anshela Cristina Laveriano Julcamira, quien solicita se le proporcione información referente a accidentes de tránsito e imposición de papeletas de infracción.

De acuerdo a lo indicado mediante el documento de la referencia a), le corresponde a esta Subgerencia remitir la información contenida en el numeral 02 de la solicitud de la referencia b): "2. Número total de papeletas de Infracción de Tránsito de código M04 (Conducción con licencia retenida, suspendida e inhabilitada), M20 (Máximo o mínimo de velocidad) durante los últimos cinco años registrados en la Región Junín".

Al respecto, debemos precisar que Mediante Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF SUTRAN, en el artículo 49° establece que "La Subgerencia de Supervisión Electrónica es la unidad orgánica encargada de realizar la vigilancia de las actividades del tránsito, transporte de personas y mercancías, y servicios complementarios. Así como el monitoreo permanente de los eventos o incidencias que se presentan en las vías de competencia de SUTRAN con la finalidad de informar a las autoridades respectivas y propiciar una atención oportuna de las mismas. Realiza también la vigilancia de las operaciones de fiscalización. (...)".

En ese sentido, la Subgerencia de Supervisión Electrónica mediante el "Sistema de Control y Monitoreo de Flota" supervisa electrónicamente y de manera continua a los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el fin de conocer en tiempo real, su localización, paradas efectuadas y velocidad mientras prestan servicio, pudiendo detectar la comisión de infracciones referidas al límite de velocidad, así como incumplimientos a las normas nacionales.

De acuerdo a lo expuesto, la Subgerencia de Supervisión Electrónica no tiene en el desarrollo de sus actividades temas referentes a detección e imposición de papeletas de Infracción de Tránsito de código M04 (Conducción con licencia retenida, suspendida e inhabilitada), por ende no cuenta con la información solicitada en ese extremo.

Asimismo, la Subgerencia a mi cargo en el desarrollo de sus actividades, entre otros, detecta electrónicamente la comisión de infracciones referidas al límite de velocidad; por tanto, cumplimos con remitir cuadro consignando el número total de papeletas (M20) por año, desde Enero del 2013 hasta Junio del año 2017 correspondiente a la Región Junín, en atención a la información solicitada mediante documentos de la referencia.

Atentamente,

VVE/pchc

cc: Archivo.


VIOLETA VALIENTE ESQUIVEL
Sub Gerente (e)
Sub Gerencia de Supervisión Electrónica
SUTRAN



PERÚ

Superintendencia
de Transporte Terrestre de
Personas, Carga y Mercancías

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

EXCESOS DE VELOCIDAD
REGION JUNIN

MESES	PAPELETAS (M20)	VELOCIDAD MAXIMA	VELOCIDAD MINIMA
Enero 2013	69	136	91
Febrero 2013	81	121	91
Marzo 2013	93	110	91
Abril 2013	106	147	91
Mayo 2013	116	121	91
Junio 2013	106	118	91
Julio 2013	136	117	91
Agosto 2013	130	137	91
Setiembre 2013	108	117	91
Octubre 2013	96	108	91
Noviembre 2013	104	113	91
Diciembre 2013	128	111	91
Enero 2014	98	123	91
Febrero 2014	75	105	91
Marzo 2014	65	114	91
Abril 2014	66	119	91
Mayo 2014	87	118	91
Junio 2014	78	129	91
Julio 2014	105	114	91
Agosto 2014	97	117	91
Setiembre 2014	120	120	91
Octubre 2014	140	140	91
Noviembre 2014	142	122	91
Diciembre 2014	164	141	91
Enero 2015	21	120	93
Febrero 2015	12	146	96
Marzo 2015	13	135	96
Abril 2015	13	117	96
Mayo 2015	16	109	96
Junio 2015	7	109	98
Julio 2015	13	113	97
Agosto 2015	30	147	96
Setiembre 2015	12	116	96
Octubre 2015	1	110	110
Noviembre 2015	3	111	105
Diciembre 2015	13	146	101
Enero 2016	18	144	103
Febrero 2016	1	112	112
Marzo 2016	5	118	104
Abril 2016	2	125	106
Mayo 2016	3	108	101
Junio 2016	14	133	102
Julio 2016	19	146	101
Agosto 2016	20	146	101
Setiembre 2016	10	113	101
Octubre 2016	9	116	101
Noviembre 2016	5	105	115
Diciembre 2016	0	0	0
Enero 2017	312	119	101
Febrero 2017	208	120	101
Marzo 2017	143	120	101
Abril 2017	138	117	101
Mayo 2017	138	119	101
Junio 2017	186	118	101



www.sutran.gob.pe

Av. Arequipa 1593
Lince, Lima - Perú
(511) 200-4540



UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP

JUICIO DE EXPERTO

Respetado Señor Juez usted ha sido seleccionado para realizar una evaluación de los Ítems del presente Cuestionario que hace parte de la investigación "Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín". Asimismo la evaluación de este instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente; aportando al área investigativa. Agradezco su valiosa colaboración.

1. INFORMACION DE LA INVESTIGACION

1.1. TITULO DE LA INVESTIGACION:

"Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín".

1.2. INVESTIGADOR:

Bach. Anshela Cristina Laveriano Julcarima.

1.3. FECHA DE EVALUACION:

2. INFORMACION DEL EVALUADOR

2.1. NOMBRE COMPLETO DEL EXPERTO:

MARCO ANTONIO HANCCO PAREDES

2.2. PROFESION:

ABOGADO

2.3. GRADO ACADEMICO:

BACHILLER

2.4. ESPECIALIDAD:

DERECHO PENAL

2.5. CENTRO LABORAL:

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE JUNIN



UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP

JUICIO DE EXPERTO

Respetado Decano del Colegio de Abogados de Junín usted ha sido seleccionado para realizar una evaluación de los ítems del presente Cuestionario que hace parte de la investigación "Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín". Asimismo la evaluación de este instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente; aportando al área investigativa.
Agradezco su valiosa colaboración.

4. INFORMACION DE LA INVESTIGACION

4.1. TITULO DE LA INVESTIGACION:

"Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín".

4.2. INVESTIGADOR:

Bach. Anshela Cristina Laveriano Julcarima.

4.3. FECHA DE EVALUACION:

5. INFORMACION DEL EVALUADOR

5.1. NOMBRE COMPLETO DEL EXPERTO:

LA MADRID DUBAS, JESUS RAUL

5.2. PROFESION:

ABOGADO

5.3. GRADO ACADEMICO:

DOCTOR

5.4. ESPECIALIDAD:

5.5. CENTRO LABORAL:

COLEGIO DE ABOGADOS DE JUNIN

2.6. DIRECCION:

JR ARAQUIPO 734 HUNDWASYO

2.7. CELULAR:

964646565

2.8. EMAIL:

lamadridabogados@gmail.com

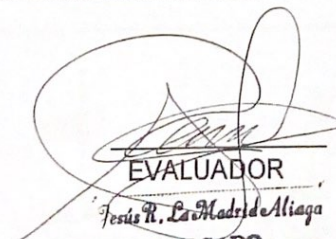
3. INSTRUCCIONES

Tenga en cuenta al momento de responder las preguntas:

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

PREGUNTAS	5	4	3	2	1
1. ¿Qué opina Usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?	X				
2. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada?	X				
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿por que?	X				
4. ¿Qué medida legal cree usted que se estarían aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?	X				
5. ¿Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿por que? Y ¿Cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?	X				

Observaciones:


EVALUADOR
Jesús R. La Madrid Aliaga
ABOGADO
CAJ. 1000

5.6. DIRECCION:

La Parada del Riesgo N° - EL TABO - HUANCAYO

5.7. CELULAR:

5.8. EMAIL:

6. INSTRUCCIONES

Tenga en cuenta al momento de responder las preguntas:

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

PREGUNTAS	5	4	3	2	1
6. ¿Qué opina Usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?	X				
7. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada?	X				
8. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?	X				
9. ¿Qué medida legal cree usted que se estarían aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?	X				
10. ¿Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? Y ¿Cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?	X				

Observaciones:

NINGUNA


EVALUADOR
Abog. MARCO ANTONIO HANCO PAREDES
Juez
SERVIDOR JUDICIAL PENAL UNIPERSONAL DE HUANCAYO
CORTO SUPERIOR DE JUSTICIA DE JUNIN



UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP

JUICIO DE EXPERTO

Respetado Fiscal Usted ha sido seleccionado para realizar una evaluación de los Ítems del presente Cuestionario que hace parte de la investigación "Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín". Asimismo la evaluación de este instrumento es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente; aportando al área investigativa.
Agradezco su valiosa colaboración.

1. INFORMACION DE LA INVESTIGACION

1.1. TITULO DE LA INVESTIGACION:

"Las conductas Riesgosas de conductores de vehículo Motorizado en estado de sobriedad y la Seguridad Publica en la Región Junín".

1.2. INVESTIGADOR:

Bach. Anshela Cristina Laveriano Julcarima.

1.3. FECHA DE EVALUACION:

2. INFORMACION DEL EVALUADOR

2.1. NOMBRE COMPLETO DEL EXPERTO:

DAVID ALAN PAMPAS POMA

2.2. PROFESION:

ABOGADO - FISCAL ASESOR PROVINCIAL

2.3. GRADO ACADEMICO:

ABOGADO

2.4. ESPECIALIDAD:

Derecho Penal

2.5. CENTRO LABORAL:

Ministerio Público - 3FPFC-1440

2.6. DIRECCION:

Jr. ISABEL FLORES DE OLIVA S/N - 2º piso - EL TANGO

2.7. CELULAR:

964566070

2.8. EMAIL:

ALAN_PARSON1920@HOTMAIL.COM

3. INSTRUCCIONES


Tenga en cuenta al momento de responder las preguntas:

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

PREGUNTAS	5	4	3	2	1
1. ¿Qué opina Usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?	X				
2. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada?	X				
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿por que?	X				
4. ¿Qué medida legal cree usted que se estarían aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?	X				
5. ¿Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿por que? Y ¿Cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?	X				

Observaciones:

NINGUNA


David Alan Parrios Poma
FISCAL AJUNTO ZONAL (1º) P
EVALUADOR
Corporación Judicial
Ministerio Público Distrito Fiscal Junín

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO:

CARGO:.....

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín".

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina usted sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porque?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porque? Y ¿Cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?

ENTREVISTADO

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: *Ever Bello Merco*

CARGO: *Juez 2do JIP.*

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?


ENTREVISTADO

EVER BELLO MERCO

Jefe
SERVIDOR PÚBLICO DE INVESTIGACIÓN Y FISCALÍA DE TRÁNSITO
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE JUNÍN

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO:

Jenny Mabel Bazán Escalante

CARGO:

Juez Unipersonal Ajo

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?

ENTREVISTADO

JENNY MABEL BAZÁN ESCALANTE
Juez (T)
CUARTO JUZGADO PENAL UNIPERSONAL DE HUANCAYO
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE JUNÍN

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: Lizbeth Paola Peralta Pampa

CARGO: Juez Especializado Penal Jauja

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿por que?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿por que? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?



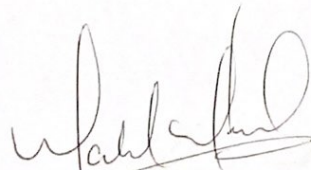
ANEXO

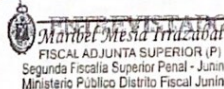
FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: Maribel Mesia Truzañabal
CARGO: Fiscal Adjunta Superior 2° Fiscalía Sup. Penal

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿por qué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿por qué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?




FISCAL ADJUNTA SUPERIOR (PI)
Segunda Fiscalía Superior Penal - Junín
Ministerio Público Distrito Fiscal Junín

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°


ENTREVISTADO: JASSON MILLAN CAMPOSANO

CARGO: FISCAL PROVINCIAL DE LA ZOPAPC-HVO

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?


ENTREVISTADO


Jasson Manuel Millán Camposano
FISCAL PROVINCIAL COORDINADOR
Seguridad Fiscalía Provincial Penal Corporativa
Huarcaayo
Ministerio Público Distrito Fiscal Junín

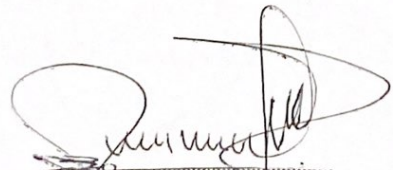
ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: Manuel Godofredo Bastos Cumpa
CARGO: Fiscal Provincial Penal

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?


MANUEL GODOFREDO BASTOS CUMPA
Fiscal Provincial Provisional
ENTREVISTA N° 001
Ministerio Público Districtal Fiscal Junín

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO:..... MOY. PNP. DELDO RIVERA HUAMAN

CARGO:..... JEFE DEPTON PNP- 1140.

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?

ENTREVISTADO
OA-28374-A+
LUIS E. A. RIVERA HUAMAN
MAYOR PNP
JEFE DEPTON-1140.

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: ST2 M/P Leonardo PAUCAR PROSOPPIO
CARGO: Secretario DEPTO. JUNIN

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?


SOA - 31355222
Leonardo ENTREVISTADO

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: Leydy Garay Lopez (S2 PNP)
CARGO: Papeletes tránsito

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín".

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina usted sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porque?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porque? Y ¿Cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?

ENTREVISTADO

SA - 31564764
Leydy Karel GARAY LA
S2 - PNP

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°


ENTREVISTADO: JOSE LUIS CASTILLO CARDENAS

CARGO: DIRECTOR REGIONAL - DILTC/JUNIN

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES


Ing. JOSÉ LUIS CASTILLO CARDENAS
Director Regional

ENTREVISTADO

ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: Lic. ROBERTH ANDERSON TORRES MELGAR.

CARGO: SECRETARIO TECNICO ADJUNTO DEL C.R.S.V. JUNIN.

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las “conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín”

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?



GOBIERNO REGIONAL JUNIN
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES JUNIN
COMISION REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL
[Handwritten Signature]
Lic. Anderson Torres Melgar
SECRETARIO TECNICO ADJUNTO

ENTREVISTADO


ANEXO

FICHA DE ENTREVISTA N°

ENTREVISTADO: David Jaime Sobavilla
CARGO: Instructor Teórico de Tránsito

Agradezco de antemano su gentil colaboración y recorro a su despacho con la finalidad de que usted pueda resolver las interrogantes de la Entrevista, que tiene por finalidad, reunir información suficiente referente a las "conductas riesgosas de conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad y la seguridad pública en la región Junín"

1. ¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?
2. ¿Qué opina sobre el conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada?
3. De las conductas antes mencionadas ¿Qué bien jurídico cree que se estaría vulnerando? ¿porqué?
4. ¿Qué medida legal cree usted que se están aplicando para aquellas conductas riesgosas de los conductores de vehículo motorizado en estado de sobriedad a efectos de prevenir accidentes de tránsito?
5. ¿usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse en un nuevo tipo penal? ¿porqué? y ¿cómo denominaría usted el tipo penal y que tipo de pena sugeriría que se le aplique al imputado?


ENTREVISTADO



CUADRO N° 1

MATRIZ DE ENTREVISTA REALIZADA A JUECES ESPECIALIZADOS EN MATERIA PENAL DE JUNÍN					
INDICADOR/ MUESTRA ENTREVISTADA	Exceso de velocidad	Estado de Licencia	Bien Jurídico	Medida Legal	Nuevo Tipo Penal
DRA. PERALTA PAMPA LIZBETH 1° JUZGADO DE INVESTIGACION PREPARATORIA	¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades sobrepasando el límite permitido? Esta conducta de los conductores definitivamente generan un Riesgo la para la Seguridad Pública	¿Qué opina sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada? Al realizar esta conducta generan un Riesgo a la Sociedad estos conductores deberían además ser procesados por el delito de resistencia y desobediencia a la autoridad.	¿Qué bien jurídico se estaría vulnerando? ¿Porque? La seguridad pública	¿Qué medida legal se estaría aplicando para aquellas conductas riesgosas a efectos de prevenir los accidentes de tránsito? En materia jurisdiccional ninguna pero en materia Administrativa se les aplica las sanciones que corresponden y que a mi parecer debería ser sanciones más severas en estos casos.	Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse como un nuevo tipo penal, y de ser sí que pena sugiere Si por supuesto, ya que el conductor sabe de su responsabilidad de conductor, debería configurarse en Delitos contra la Seguridad Pública y sería un Delito de Peligro porque no habría un resultado concreto.
DR. BELLO MERLO EVER 2° JUZGADO DE INVESTIGACION PREPARATORIA	Al encontramos en una sociedad de Riesgos esta conducta es normal y deben imponerse las infracciones de tránsito según la norma Administrativa.	Esta conducta no genera un grado de afectación claro que si genera riesgo pero para que entre a tallar el Derecho Penal no.	Yo creo que el Derecho Penal no protege bienes jurídicos lo que protege es la vigencia de la norma, y si el Derecho Penal protege Bienes jurídicos en esta caso habría llegado tarde.	Considero que las Municipalidades y PNP estas imponiendo las infracciones ahora si cumplen o no eso ya es un problema de la autoridades no de la norma.	Desde mi punto de vista no para no sobre criminalizar, crear un nuevo tipo penal sería un absurdo y se debe respetar el Principio de la Ultima Ratio.
DR. JENNY BAZAN ESCALANTE 4° JUZGADO PENAL UNIPERSONAL	Tiene relación con lo que la doctrina denomina Teoría de la Imputación Objetiva ya que existen determinados Riesgos en nuestra sociedad	Si existe una sanción para esta condición en ámbito Administrativo y considero que es una conducta que genera un Riesgo a la Sociedad.	La seguridad Pública solo si es tipificado como Delito.	Existe en ámbito Administrativo y Judicial pero el Estado debería proponer una medida para que se cumpla, ya que ahora no están tipificadas como delito pero si ponen en Riesgo a la Sociedad.	Si se puede configurar como delito es más actualmente hay un agravante en el artículo 124 CP y la propuesta de pena sería Inhabilitación para conducir, muerte civil en cuanto a las deudas de papeletas y la pena privativa de libertad.

CUADRO N° 2

MATRIZ DE ENTREVISTA REALIZADA A FISCALES ESPECIALIZADOS EN MATERIA PENAL DE JUNÍN					
	Exceso de velocidad	Estado de Licencia	Bien Jurídico	Medida Legal	Nuevo Tipo Penal
INDICADOR/ MUESTRA ENTREVISTADA	¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?	¿Qué opina sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada?	¿Qué bien jurídico se estaría vulnerando? ¿Porque?	¿Qué medida legal se estaría aplicando para aquellas conductas riesgosas a efectos de prevenir los accidentes de tránsito?	Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse como un nuevo tipo penal, y de ser sí que pena sugiere
DRA. MESIA IRRAZABAL MARIBEL 2° FISCALIA SUPERIOR PENAL -JUNIN	Por parte del conductor es irresponsabilidad ya que debe medirse en las reglas de tránsito	Que el conductor no tiene responsabilidad e infringe las normas y muchas veces ocasiona accidentes de tránsito	La seguridad publica Ya que ambas conductas ponen en Riesgo la Integridad de las Personas	No se cumplen pese a las modificatorias del código de tránsito y las restricciones que establece en la misma	Es probable que si, ya que los conductores están conscientes de haber infringido y en cuanto a la pena sugiero que sea Multa o Servicio Comunitario
DR. MILLAN CAMPOSANO JASSON MANUEL 2° FISCALIA PROVINCIAL PENAL CORPORATIVA	Será sancionado Administrativamente además que esta conducta genera Riesgo hacia terceras personas	En primer lugar ese conductor estaría cometiendo el Delito de Resistencia a la autoridad, seguido de peligro a la sociedad que genera esa misma conducta.	Seguridad publica Ya que la sociedad es la más perjudicada	Son más las medidas Administrativas donde los Gobiernos Locales deben instalar las cámaras de seguridad más señales de seguridad, examen psicológico riguroso y Cumplimiento de clases para la obtención de la Licencia de Conducir.	Es probable que si, para aquellas personas que siguen infringiendo la norma Administrativa y que generan un Peligro Abstracto y respecto a la pena cancelación definitiva de la Licencia de Conducir y lo que considere el legislador.
DR. BASTOS CUMPA MANUEL GODOFREDO 5° FISCALIA PROVINCIAL PENAL CORPORATIVA	En el supuesto estaríamos ante una infracción de tránsito y si genera lesiones o muerte ante una inobservancia de las reglas de tránsito	Es una conducta que genera peligro a los bienes jurídicos colectivos	La seguridad Publica ya que ambas conductas estarían poniendo en peligro a Bienes Jurídicos Colectivos	Existe un Reglamento de Tránsito	No descarto la creación de un nuevo tipo penal pero se tendría que delimitar el Bien Jurídico y tener en Cuenta el Principio de Lesividad

CUADRO N° 3

MATRIZ DE ENTREVISTA REALIZADA A OFICIALES Y SUB OFICIALES DE LA PNP - DEPARTAMENTO DE TRANSITO - HUANCAYO					
	Exceso de velocidad	Estado de Licencia	Bien Jurídico	Medida Legal	Nuevo Tipo Penal
INDICADOR/ MUESTRA ENTREVISTADA	¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido?	¿Qué opina sobre conducir un vehículo motorizado con licencia suspendida, cancelada, o inhabilitada?	¿Qué bien jurídico se vulnerando? ¿Porque?	¿Qué medida legal se estaría aplicando para aquellas conductas riesgosas a efectos de prevenir los accidentes de tránsito?	Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse como un nuevo tipo penal, y de ser sí que pena sugiere
MAYOR RIVERA HUAMANI ALDO JEFE DEPTTRAN PNP	Es un Peligro inminente ya que hay una alta probabilidad de ocasionar accidentes de tránsito fatales, lesiones y Daños materiales	Es un Riesgo para la sociedad ya que se supone que si tiene esa condición de Licencia es por el Exceso de papeletas de tránsito o posiblemente ha cometido un Delito.	La vida, El Patrimonio la Seguridad Pública enmarcado dentro de todo ello.	Tenemos un monión de medidas legales hasta Drásticas pero la Autoridad no es Rigurosa al aplicar por ejemplo en Lesiones Comparancia Restringida Cuiposas les dan y no se hace cumplir el código Penal.	Sería ideal que estas conductas se puedan configurar como un nuevo tipo penal con otro enfoque y contrarrestar este Flagelo que la Sociedad sufre y la pena sería la misma que el art. 274 CP
ST2 PAUCAR PROSOPIO LEONARDO SECRETARIO DEPTTRAN PNP	Pone en Peligro los bienes Jurídicos protegidos por la norma además puede producir Accidentes de tránsito muchas veces con consecuencias fatales.	Es una falta de responsabilidad total y falta de respeto el derecho de los demás ciudadanos se trataría de un evento muy Riesgoso.	La Seguridad Pública ya que pone en riesgo a la sociedad.	Actualmente se está aplicando el D.S 016-2009-MTC nosotros como Unidad Especializada realizamos campañas de sensibilización pero deberían haber normas más drásticas y severas	Creo que es lógico para sancionar estas dos conductas en el ámbito penal aboliendo las pequeñas sanciones leves.
S2 GARAY LAGOS LEYSLY ENCARGADA DE LA OFICINA DE PAPELETAS DE TRANSITO DEPTTRAN	El conductor consiente que infringe las reglas de tránsito está cometiendo una negligencia tanto para su persona como para la vida de los demás generando Riesgo a la sociedad vulnerando el Derecho y las normas	Conducir a sabiendas por algún motivo retuvieron, cancelaron, suspendieron e inhabitaron su licencia es una Negligencia	La seguridad pública ya que provocaría daños materiales, personales u atentando contra muchos Bienes Jurídicos.	D.S 003-2014-MTC Ley madre y no son muy Drásticas no da una solución para que el conductor sea más consiente, al contrario el índice de cada año es más alto y muchas veces conducen con Licencias Falsas no somos peritos para saber si son verdaderas.	En el caso de Reincidencia debería ser privar la Libertad 1 año más allá de una Infracción debería ser Delito por ambas conductas ya mencionadas.

CUADRO N° 4

MATRIZ DE ENTREVISTA REALIZADA A REPRESENTANTES DE LA DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE JUNIN

INDICADOR/ MUESTRA ENTREVISTADA	Exceso de velocidad	Estado de Licencia	Bien Jurídico	Medida Legal	Nuevo Tipo Penal
<p>¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades sobrepasando el límite permitido?</p> <p>Es una Actitud Irresponsable ya que el conductor está sujeto a el cumplimiento del Reglamento de tránsito y es un Irrespeto a la Vida y a la sociedad</p>	<p>¿Qué opina sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada?</p> <p>Hay una corresponsabilidad de Autoridades y Conductores. Para la verificación se debe implementar u registro en los sistemas del SATH, RENIEC, SUNAT ya que esta conducta conlleva un peligro a la sociedad.</p>	<p>¿Qué bien jurídico se estaría vulnerando?</p> <p>¿Porque?</p> <p>La vida del pealón y del transportista, El Patrimonio Público y Privado y la Integridad Física de las Personas.</p>	<p>¿Qué medida legal se estaría aplicando para aquellas conductas riesgosas a efectos de prevenir los accidentes de tránsito?</p> <p>Las medidas Administrativas pero solo hay modificatorias que realmente no están ayudando a dar solución cada vez los índices son más altos.</p>	<p>Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse como un nuevo tipo penal, y de ser sí que pena sugiere</p> <p>No es mi especialidad pero estas actitudes atentan contra la vida de las personas y si hay elementos si podría con medios comprobados y concretos que sirvan como fuente de inspiración a la creación de un nuevo Delito.</p>	<p>ING. CASTILLO CARDENAS JOSE LUIS DIRECTOR REGIONAL DRTC- JUNIN</p>
<p>LIC. TORRES MELGAR ANDERSON SECRETARIO TECNICO ADJUNTO CONSEJO REGIONAL SEGURIDAD VIAL DE JUNIN</p>	<p>En el Perú está considerado como una conducta dentro de los parámetros de la normalidad, sin embargo ante las normas rebasar los límites de la velocidad establece una infracción y donde la Autoridad competente no alcanza para poder Fiscalizar</p>	<p>Esta conducta es peor todavía por que la norma establece cuando una licencia es sujeto de sanción, hay negligencia por parte del conductor definitivamente considero que aquellos conductores están retando a la autoridad teniendo conocimiento que es una conducta no permitida persisten y de esta manera ponen en riesgo a la sociedad. Pero hay otro gran problema y es el de la fiscalización ya que sanciones de este tipo en el sistema no aparecen del 100% solo sancionan al 12% y el 88% es falta de fiscalización y operativos de la PNP.</p>	<p>La vida , porque el mayor índice de Accidentes de Tránsito se produce por el Exceso de Velocidad y el otro por factores humanos, la Propiedad Pública y Privada y que en su conglomerado sería la Seguridad Publica</p>	<p>Solo son Administrativas y no son Efectivas, Considero que sería necesario que se imponga una sanción más Drástica a nivel Jurídico.</p>	<p>Si esbozo de acuerdo que ambas conductas se penalicen de esta manera los conductores tendrían que pensar dos veces antes de actuar. Debería darse esa propuesta ya que en la actualidad solo existe sobre la M1 y M2 y si contrastamos con las estadísticas el estado de ebriedad causa el 22% de Accidentes de tránsito mientras que el Exceso de Velocidad un 38% , respecto a la pena sería la misma que el art 274 del CP.</p>

CUADRO N° 5

MATRIZ DE ENTREVISTA REALIZADA A EL INSTRUCTOR TEORICO DE LA ESCUELA DE CONDUCTORES CONDUCE SEGURO					
INDICADOR/ MUESTRA ENTREVISTADA	Exceso de velocidad	Estado de Licencia	Bien Jurídico	Medida Legal	Nuevo Tipo Penal
JAI ME SOBREVILLA SAUL EX COMANDANTE PNP EN SITUACION DE RETIRO	¿Qué opina usted sobre el conducir un vehículo motorizado a altas velocidades y sobrepasando el límite permitido? Es un alto Riesgo, estos conductores conocen de la tabla de velocidad altas y mínimas no acatarías pone en riesgo a toda la ciudadanía y también hacia el mismo	¿Qué opina sobre conducir un vehículo motorizado con licencia retenida, suspendida, cancelada, o inhabilitada? Es un Riesgo total, el un peligro latente en la sociedad y este conductor no estaría sometiéndose y obediendo a las normas y las consecuencias muchas veces ocasionan accidentes de tránsito en estadísticas el 85% al 90% son por falla humana.	¿Qué bien jurídico se estaría vulnerando? ¿Porque? En su conjunto la Seguridad Publica	¿Qué medida legal se estaría aplicando para aquellas conductas riesgosas a efectos de prevenir los accidentes de tránsito? Existe un conglomerado de normas D.S D.S 003-2014-MTC D.S 016-2009-MTC D.S 017-2008-MTC la población peruana necesita cultura porque los conductores no conocen todo el Código de Tránsito y no acatan las normas y los efectivos policiales sensibilizar pero no hay respuesta no hay cambio y el problema va creciendo debemos tomar la tolerancia o como una de las soluciones.	Usted cree que ciertas conductas ya mencionadas podrían configurarse como un nuevo tipo penal, y de ser sí que pena sugiere Habría un débeite entre los especialistas del Derecho, pero considero estos riesgos de ambas conductas ya tratadas que afecta a toda la sociedad y en su conjunto y no estaría lejano a la realidad poder incorporarlas al Código Penal.