

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Derecho y Ciencia Política

Carrera Profesional de Derecho



CRITERIOS JURÍDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA DETERMINAR LA PENA, EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD, CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, MERCANCÍAS O CARGA EN GENERAL.

Por

Bach. Cabrera Quiroz, Marisol

Bach. Linares Díaz, María Dominga

Asesor

Mg. Quevedo Miranda, Augusto Rolando

Cajamarca – Perú

Enero-2020

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Derecho y Ciencia Política

Carrera Profesional de Derecho



CRITERIOS JURÍDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA DETERMINAR LA PENA, EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD, CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, MERCANCÍAS O CARGA EN GENERAL.

Tesis presentada en cumplimiento parcial de los requerimientos para optar el

Título Profesional de Abogado

Por

Bach. Cabrera Quiroz, Marisol

Bach. Linares Díaz, María Dominga

Cajamarca – Perú

Enero-2020

COPYRIGHT 2019 © by
Cabrera Quiroz, Marisol
Linares Díaz María Dominga
Todos los derechos reservados

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO

APROBACIÓN DE TESIS PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL

CRITERIOS JURÍDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA DETERMINAR LA PENA, EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD, CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, MERCANCÍAS O CARGA EN GENERAL.

Presidente: Mg. Christian Fernando Tentalean Odar

Secretario: Mg. Otilia Loyita Palomino Correa

Asesor: Mg. Augusto Rolando Quevedo Miranda

A.

*Dios por darnos la vida y a nuestros padres
por guiarnos siempre en el camino del bien.*

Agradecimiento a:

Nuestros familiares y amigos porque siempre nos animaron y apoyaron día a día, en la realización de esta tesis, por la paciencia de casa uno de ellos.

INDICE

INDICE..... VI

RESUMEN	VIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
MARCO METODOLÓGICO	3
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	4
1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	5
1.4. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	6
CAPITULO II	7
MARCO TEÓRICO	7
2.1. TEORÍAS QUE SUSTENTAN LA INVESTIGACIÓN	7
2.2. Discusión teórica	13
2.3. Definición de términos básicos	14
CAPÍTULO III	16
3.2. Análisis Objetivo del Delito de Conducción en Estado de Ebriedad	19
3.3. Análisis Subjetivo del Delito de Conducción en Estado de Ebriedad	24
3.4. Determinación de la Pena	30
CAPÍTULO IV	33
ANALIZAR LOS TIPOS DE PENAS A IMPONERSE EN LOS DELITOS DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD	33
4.1. Servicio de Transporte Público	33
4.2. Transporte Público de Personas	38
CAPÍTULO V	42
5.1. SENTENCIA DE VISTA: EXP. N° 00175-2017-0.	42
CAPÍTULO VI	49
PROPUESTA NORMATIVA QUE ESTABLECE LOS CRITERIOS JURIDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA FIJAR LA PENA, EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICO DE PASAJEROS, MERCANCIAS O CARGA EN GENERAL	49
6.1. Propuesta de Proyecto de Ley	49
CONCLUSIONES	55
RECOMENDACIONES	57
LISTA DE REFERENCIAS	58

RESUMEN

La presente investigación, se enfocará en identificar ¿Cuáles son los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para determinar la pena, en el delito de

conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general? ya que si bien en el Código penal peruano, se encuentra tipificado, específicamente es el artículo 274° del Código Penal, que tipifica el delito de Conducción en estado de ebriedad, el mismo que se divide en dos párrafos, y el segundo párrafo establece la agravante de la conducción en estado de ebriedad, cuando el agente presta el servicio de transporte público, pero no se han establecido con claridad cuales debe ser los criterios tanto los jueces como los fiscales para sancionar por este delito con la agravante mencionada en el segundo párrafo de este artículo.

En nuestra legislación, además el de la presencia de alcohol y drogas o estupefacientes, no existe otros criterios que le den luces al juez para que se considere a un vehículo de uso de transporte público de transporte de pasajeros, carga o mercancías, o si es de uso particular, para desarrollar la tesis que nos hemos planteado ha sido necesario utilizar los métodos de hermenéutica y dogmática jurídica, lo que nos ayudara a resolver y proponer una solución al problema planteado, además de ello se van a manejar técnicas la recolección de datos y la observación documental, las cuales se llevarán a cabo a través de una hoja de recojo de datos y fichas bibliográficas. También, teniendo en cuenta que el presente trabajo es una investigación no experimental, donde no se manipularán variables, básica, de enfoque mixto por usar técnicas cualitativas y cuantitativas.

La hipótesis planteada es: los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para la determinación de la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o

carga en general, son: Las circunstancias de la comisión del hecho delictivo, Las condiciones del vehículo que se conducía, Oficio o profesión que desempeña el imputado, La Tarjeta Única de Circulación (TUC), del vehículo intervenido, Modo y lugar en el que el pasajero aceptó el servicio de transporte.

Palabras Claves:

Conducción, Transporte, Público, Criterios, Delito.

ABSTRACT

The present investigation will focus on identifying what are the legal criteria that criminal judges should use to determine the penalty, in the offense of drunk driving when the agent provides the service of public transport of passengers, goods or cargo in general? since although in the Peruvian Penal Code, it is typified, specifically it is article 274 of the Criminal Code, which typifies the crime of Driving while intoxicated, the same that is divided into two paragraphs, and the second paragraph establishes the aggravating driving while intoxicated, when the agent provides public transport service, but it has not been clearly established what the criteria should be both judges and prosecutors to sanction for this crime with the aggravating mentioned in the second paragraph of this article.

In our legislation, in addition to the presence of alcohol and drugs or narcotics, there are no other criteria that give lights to the judge to be considered a vehicle for public transport use of passenger, cargo or merchandise transport, or if it is of use In particular, to develop the thesis that we have proposed, it has been necessary to use the methods of legal hermeneutics and dogmatics, which helps us to solve and propose a solution to the problem posed, in addition to this, data collection techniques and the Documentary observation, which will be carried out through a data collection sheet and bibliographic records. Also, taking into account that the present work is a non-experimental investigation, where variables are not manipulated, basic, mixed approach by using qualitative and quantitative techniques.

The hypothesis is: the legal criteria that criminal judges should use for the determination of the penalty, in the offense of drunk driving when the agent provides the service of public transport of passengers, goods or cargo in general, are: The circumstances of the commission of the criminal act, the conditions of the vehicle being driven, the occupation

or profession that the accused performs, the Unique Circulation Card (TUC), of the vehicle intervened, Mode and place in which the passenger accepted the service of transport.

Keywords:

Driving, Transportation, Public, Criteria, Crimen

INTRODUCCIÓN

Desde el proyecto de la presente tesis, se ha planteado el problema, de manera específica en el delito de Conducción en Estado de Ebriedad o Drogadicción, es por ello que la presente investigación pretende explicar cuáles son los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para fijar la pena o para los Fiscales Penales durante la investigación, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transportes público de pasajeros, mercancías o carga en general, para lo cual se plantea como objetivos a desarrollar en esta investigación son: i) Estudiar el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, ii) Analizar los tipos de penas a imponerse en los delitos de conducción en estado de ebriedad, iii) Proponer la modificación normativa que incorpore en el artículo 274°, del Código Penal, criterios que ayuden a determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

Al concluir nuestra investigación hemos logrado demostrar que los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces de los Juzgados Penales Unipersonales para determinar la pena, cuando se les presente el delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad cuando el autor, presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, son: Las circunstancias de la comisión del hecho delictivo, las condiciones del vehículo que conducía el autor del delito, La Tarjeta Única de Circulación (TUC), del vehículo intervenido, oficio o profesión que desempeña el imputado, modo y lugar en el que el pasajero aceptó el servicio de transporte, llegamos a esta justificación utilizando el método dogmático y hermenéutico, e instrumentos como la observación de documentos, nos entrevistaremos con algunos especialistas en materia penal, a través de

una muestra no probabilística, ya que lo que demostraremos con nuestra investigación no se basa en resultados matemáticos, sino más bien propositiva, pues al final se propondrá la modificación de una ley que resolverá nuestro problema

CAPITULO I

MARCO METODOLÓGICO

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

La presente investigación realiza un análisis sobre la aplicación de la pena derivada de delitos de conducción en estado de ebriedad cuando el autor presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, pues si se ha intervenido a una persona conduciendo una unidad vehicular, con un copiloto o pasajeros, y el certificado de dosaje etílico, arrojo un resultado menor de 0.5 gramos litro, pues, si bien la doctrina y la jurisprudencia de nuestro país se ha pronunciado respecto del delito de conducción en estado de ebriedad, pero no ha establecido con claridad que criterios debe de tomar el Juez para determinar la pena de una persona que cometió este delito, menos aun de la agravante que tipifica en el segundo párrafo del artículo 274°, porque el autor preste el servicio de transporte público de personas, carga o mercancía en general.

El problema que estamos planteado encuentra explicación cuando un efectivo policial interviene a una persona que se encuentra conduciendo un vehículo motorizado en estado de ebriedad, con una persona de copiloto o de pasajero, la pregunta que se tiene que hacer tanto el efectivo policial como el fiscal que están a cargo de la investigación es como tipifican este hecho, con el primer párrafo o con el segundo párrafo del Artículo 274°, del código penal, de esta manera también se determina la pena que se le impondrá al autor, pues si el certificado de dosaje etílico y si se comprueba que supera el porcentaje de alcohol en la sangre es mayor al 0.25 gramos litro y menor de 0.5 gramos litro, de presencia de alcohol en la sangre, pues

de no existir el segundo párrafo del artículo antes mencionado, se tendría que dejar ir al autor sin ninguna pena ni sanción.

Se sabe bien que uno de las contravenciones de la seguridad pública, más comunes es el de Conducción en estado de ebriedad o drogadicción, la que es sancionable, según el derecho penal, según el artículo 274° del Código Penal Peruano, dicho delito regula como sanción una pena privativa de libertad, la indemnización pecuniaria y la inhabilitación, pero en su segundo párrafo se indica la agravante la cual consiste en que, si el agente presta la prestación de transporte en cualquiera de sus modalidades, el daño y la sanción se agravara, sancionándose así con una pena que va desde 1 a 3 años.

1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cuáles son los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general?

1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

Teóricamente, la investigación se evidencia porque permitirá llenar un vacío, pues les permitirá a los jueces tener más claros los criterios que se tiene que utilizar para poder sancionar a las personas por el delito de Conducción en estado de ebriedad, con el agravante de que el agente presta el servicio de transporte público en sus diferentes modalidades.

La investigación permitirá establecer algunos criterios para que los Jueces y los Fiscales, al momento de utilizar la potestad sancionadora tengan claro cuando se debe de sancionar por el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad, concretamente cuando el agente o autor que conduce el vehículo presta el servicio este prestando el servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades.

Es por ello que además de ello la presente investigación evitará que el Estado cometa excesos al momento en que utiliza su potestad sancionadora, pues si no se tiene claro cuando el agente está prestando el servicio de transporte se podría sancionar a una persona sin que haya estado realizando el servicio de transporte.

Asimismo, nuestro trabajo de investigación es importante porque propondrá modificaciones legislativas que permitan identificar los criterios que debe de utilizar los jueces penales, cuando tengan que resolver un hecho de conducción en estado de ebriedad, cuando existe el agravante, y el agente este prestando el servicio de transporte público de pasajeros.

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.3.1. Objetivo General.

Determinar los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Estudiar el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.
- Analizar los tipos de penas a imponerse en los delitos de conducción en estado de ebriedad.
- Proponer la modificación normativa que incorpore en el artículo 274°, del Código Penal, criterios que ayuden a determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

1.4. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, son:

-) Las circunstancias de la comisión del hecho delictivo.
-) Las condiciones del vehículo que se conducía.
-) Oficio o profesión que desempeña el imputado.
-) La Tarjeta Única de Circulación (TUC), del vehículo intervenido.
-) Modo y lugar en el que el pasajero aceptó el servicio de transporte.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. TEORÍAS QUE SUSTENTAN LA INVESTIGACIÓN.

En la doctrina es frecuente identificar como teorías de la pena, a los diversos intentos que se dan a fin de que se justifique la actividad punitiva del estado, y legitimar las consecuencias jurídicas del delito. En la realización del presente trabajo se tiene que las teorías absolutas, teorías relativas y teorías mixtas o de la unión, como teorías generales que rigen el derecho penal, y por ende también la reparación civil.

2.1.1. Teoría Absolutas.

Se consideran que el fundamento de la pena ha de encontrarse en el delito cometido (López Barja de Quiroga, 2004, p.28).

Constituyeron a su consolidación los dogmas y doctrinas eclesiales referentes a la realización de la justicia divina, partiendo de la idea de que todo bien debe ser pagado con el bien y el mal con un mal, razón por la que en sus distintos orígenes y enfoques se relaciona con una concepción de historia retributiva.

La retribución y la prevención son los fundamentos acerca de los fines de la pena estatal que, históricamente se han mantenido en permanente pugna. En este contexto, y frente a la profunda crítica a la denominada prevención general positiva y al aparente fracaso del ideal resocializador, recientemente se ha venido planteando la necesidad de visitar las teorías absolutas o retributivas de la pena, con el fin de reevaluar sus posibilidades de aplicación.

En lo medular, se ha señalado que lo que tienen en común los diversos autores que se pueden englobar bajo esta contracorriente neoclásica, publicitada por su afán de buscar una mayor justicia, igualdad y transparencia en el ámbito de la determinación de la

pena, es que intentan combatir la idea estructural de la prevención según la cual la medida de la pena se pueda ver incrementada en función de los pronósticos que se puedan hacer sobre sucesos y evoluciones futuros. (Duran Migliardi, 2011. p. 124)

2.1.2. Teoría de la probabilidad.

Esta teoría va a ser de gran beneficio para nuestra tesis, pues exterioriza lo siguiente:

En una causa criminal la acusación demuestra la culpabilidad del acusado sólo si prueba su causa con un grado de probabilidad lo suficientemente cercano a la certeza como para que la conclusión pueda ponerse “más allá de toda duda razonable”. Aunque se discute en ocasiones la terminología exacta que debería usarse en la descripción de estos dos patrones de prueba, y aunque también se invoca a veces un tercer patrón de prueba en los tribunales americanos, el núcleo de la doctrina no se discute en modo alguno. (Cohen, 1977, p. 278)

Lo anteriormente mencionado se tiene que la teoría probabilística, refiere la importancia de que se demuestre el grado de culpabilidad del imputado, cuando se ha cometido el delito de conducción en estado de ebriedad, pero se tiene que tener un grado de probabilidad para saber si el imputado ha estado realizando transporte de personas u otra de las modalidades.

2.1.3. Antecedentes de investigación

Se ha realizado una extensa búsqueda a nivel local, nacional e internacional afines a nuestra investigación. De las cuales podemos citar, entre otras, la tesis de Raúl Valentín Chate Ochante (2017), titulada “*El Delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación , año 2015*”, sustentada en la Universidad Cesar Vallejo,

Lima (Perú), en la cual se concluye que se tiene un inadecuado tratamiento legal de las formas de participación en el delito de conducción en estado de ebriedad son defectuosos ya que no admite identificar dichas convenciones de cooperación, por cuanto que a pesar de comprobar por los operadores jurídicos (policías de tránsito y fiscales), que los acompañantes copilotos o terceros también pueden estar en estado de ebriedad igual que el conductor al que se le puede calificar de irresponsable, pero no se formula denuncia, se interviene ni investiga a los participantes, por la consideración de que no hay responsabilidad de participación culposa en la comisión de acto de violación de deber de ciudadano por parte de los pasajeros o participes; y que la figura del instigador o de participes secundarios no son frecuentemente determinables para este caso de delito culposo.

La tesis titulada “*Análisis del Juzgamiento del Delito de Conducción en estado de Ebriedad Según las Escuelas Penales Finalistas y Funcionalistas*”, realizada en la Universidad Nacional de la Amazonia Peruana, de autoría de Fiorella Del Pilar Delgado Sevillano y Jorge Luis Upiachihua Hidalgo (2013), tuvo como objetivo analizar el juzgamiento del delito de conducción en estado de ebriedad según la Escuela Penal Finalista. La tesis concluye que La conducción consiste en dirigir o guiar los mecanismos de dirección e impulsión de un vehículo motorizado haciendo que se traslade de un lugar a otro. En otras palabras, para que exista conducción, es preciso que el motor del vehículo se ponga en marcha y que su desplazamiento sea por impulsos. Por su parte, vehículo

motorizado es aquel aparato que, desplazándose por tierra, es capaz de trasladar a personas o cosas, provisto en un sistema de impulsión mecánico, y para cuya conducción es preciso contar con la correspondiente autorización.

2.1.4. Bases Teóricas de la Investigación.

No se puede establecer con claridad una teoría que sustente nuestra investigación, sin embargo, podemos indicar la base del delito que estamos tratando para poder tener una idea clara de lo que queremos dar a conocer y del problema jurídico que estamos planteando en la siguiente investigación.

2.1.4.1. El delito de Conducción en Estado de Ebriedad.

Los delitos de Peligro Común, son por lo general delitos de bagatela, dentro de los que esta también delito de Conducción en Estado de Ebriedad, el que se encuentra tipificado en el Artículo 274° del Código Penal Peruano y que textualmente dice:

“El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7.

Se debe tener en cuenta que además de la sanción penal también se les impone la sanciones administrativas a aquellos conductores que en estado de ebriedad o con efectos de sustancias estupefacientes conduzca un vehículo, sanciones que son tramitadas ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la suspensión de la licencia de conducir o retención de la misma, así como que además se les impone la papeleta correspondiente conforme lo establece la tabla de multas del Reglamento de Tránsitos.

El bien Jurídico protegido en el delito de conducción en estado de ebriedad es la seguridad del tráfico. El sujeto activo del delito es quien conduce un vehículo de motor bajo la influencia de los efectos del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. El sujeto pasivo es la colectividad (Serrano Gómez, 2004, p. 719).

Según Ávalos Rodríguez (2002), según el tipo objetivo, el sujeto activo del delito es quien conduce un vehículo de motor bajo la influencia de los efectos del alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. En este delito no se hace ninguna exigencia especial para poder realizar el tipo como autor, pues cualquier persona puede hacerlo. Citando a Serrano Gómez, el sujeto pasivo, es la colectividad (2004, p. 719). Luego, respecto

de la consumación, se trata de un delito de peligro abstracto. En él la consumación del delito se produce cuando un sujeto, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, conduce un vehículo de motor y crea con su proceder un riesgo potencial para la vida o la integridad de otras personas (Vives Anton, 1996, p. 1717). Es un delito de comisión instantánea, pues la acción se agota en todos sus efectos, en el momento en que se concretan los elementos o las condiciones de su punibilidad (Ejectura Suprema Sala Penal de Apelaciones para Procesos Sumarios con reos libres de la Corte Superior de Justicia de Lima – Recurso de Nulidad 639-98).

El tipo penal exige necesariamente la presencia del elemento subjetivo dolo para la configuración del injusto penal. Es decir, el conocimiento del autor del hecho de conducir tras haber ingerido las sustancias legalmente relacionadas y de la influencia negativa de las mismas sobre la conducción, como voluntad de actuar en esas condiciones (Peña Cabrera Freyre, 2010, p. 550).

En cuanto a la antijuridicidad, debe ser contrario al Derecho y no presentar causas de justificación. Lo injusto se define como un acto lesivo de bienes jurídicos desaprobados jurídicamente, o valorados negativamente (Gómez López, 2003, p. 507). En el análisis de la antijuridicidad, corresponde determinar si la conducta es contraria al ordenamiento jurídico o, en su caso, concurre alguna

causa de justificación de las previstas y sancionadas en el artículo 20 del Código Penal.

Jesús Gómez López, precisa que culpabilidad como juicio de exigibilidad del actuar correcto se formula cuando el autor estando en condiciones individuales y sociales para autodeterminarse conforme a derecho se decidió por el injusto (2003, p. 833). Es el reproche de la conducta típica y antijurídica, evitando concurrir en supuestos de exclusión de culpabilidad como son: La inimputabilidad y la inexigibilidad de otra conducta.

2.2. Discusión teórica.

Es necesario iniciar la discusión teórica reiterando que lo que se intenta lograr con la investigación es Determinar los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para establecer la pena, en el delito de Conducción en Estado de Ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

Sobre el delito de Conducción en estado de ebriedad, es un delito común y muy frecuente en nuestra sociedad, sin embargo, no hemos logrado encontrar un tema que haya tocado la problemática que estamos planteando, es por ello que hemos citado en primera instancia la Tesis titulada El Delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación, año 2015, en la cual el autor hace referencia a que el fiscal, al momento de realizar su investigación no toma en cuenta las personas que acompañan al imputado, esto hace notar una

clara y deficiente actuación de la fiscalía en este tipo de delitos, pues aún ni tienen claro cómo actuar ante este tipo de hechos, es por ello que creemos que no tienen claro también cuando iniciar una investigación o como identificar a una persona cuando ha cometido el delito de conducción en estado de ebriedad, prestando el servicio de transporte de personas en cualquiera de sus modalidades.

Con respecto a la tesis titulada el Análisis del Juzgamiento del Delito de Conducción en estado de Ebriedad Según las Escuelas Penales Finalistas y Funcionalistas, concluye que para poder conducir un vehículo motorizado se debe de tener una autorización, además de que se necesita una autorización para poder prestar el servicio especial de transporte en cualquiera de sus modalidades.

2.3. Definición de términos básicos.

2.3.1. Conducción en Estado de Ebriedad.

Es un delito de peligro común, previsto en el artículo 274° del Código Penal, que textualmente señala: “El que encontrándose en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupeficientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36, inciso 7”.

2.3.2. Transporte Público de Pasajeros. Es un servicio que se brinda y se encuentra tipificado en el Artículo 3.60, del Decreto Supremo 017-2009-MTC, el cual indica que se trata de un Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.

CAPÍTULO III

EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, MERCANCÍAS O CARGA EN GENERAL.

Desde hace aproximadamente 4.000 años, en Asia se produce la invención de la rueda, posiblemente por la cultura de Sumeria, desde este entonces se encontró el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos, los mismos que en un inicio eran movidos por fuerza humana o animal, el hombre se ha preocupado por desplazarse de una manera más ágil y sencilla, hasta llegar a la creación de los vehículos motorizados, fue el Frances Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804), quien inició con la creación de un vehículo autopropulsado, por vapor, ya en 1885, se crea el primer vehículo automóvil por motor a combustión interna, lo que significó un gran avance para la humanidad.

A partir de ello la tecnología empezó a avanzar de una manera acelerada, teniendo en la actualidad vehículos de mejor tecnología, pero además un incremento abrumador en el parque automotor no solo en Cajamarca ni en el Perú sino también en el mundo entero, pero también se han incrementado los accidentes de tránsito, que son provocados en gran parte por dicho incremento del parque automotor, pero también por la imprudencia de los conductores, pues no respetan las señales de tránsito e infringen de manera descomunal el Reglamento Nacional de Transito, específicamente al conducir un vehículo en estado de ebriedad, infracción que actualmente también se tipifica como delito pero que aun así es uno de los principales motivos por los que ocurren los accidentes de tránsito, que muchas veces acarrearán daños mortales.

La gran mayoría de los accidentes de tránsito son producto de la excesiva velocidad y de la conducción en estado de ebriedad por parte del conductor; siendo que el darse por la segunda causal, los efectos consecuentes son muy graves dada la pérdida de consciencia y facultad del chofer de evitar el accidente y realizar así daño en forma exacerbada. Se tiene que este homicidio culposo se sancionaba históricamente con la aplicación de multas, pero a partir del derecho contemporáneo, la conducción de vehículos en estado de ebriedad acarrea responsabilidad penal, estando tipificado como Delitos de Exposición al peligro de personas y por otro lado como Delito de Homicidio Culposo, lesiones graves culposas, etc., cuando se generan los Accidentes de Tránsito. (Espinoza, 2011).

3.1. Antecedentes.

El delito de Conducción de un vehículo en Estado de Ebriedad, no es reciente en la legislación peruana, pues su regulación data del siglo pasado, pues ya para esta época los accidentes de tránsito se habían incrementado de gran manera, por ello en el Código Penal Peruano de 1924, se acuño como delito, tipificándolo de la siguiente manera.

Será reprimido con multa de dos soles a cinco libras y prisión de dos a treinta días o con una sola de estas penas:

En General, el que con actos de cualquier naturaleza originarse un peligro de daño personal que pudo ser fácilmente previsto.

Como se evidencia de la tipificación de 1924, se había considerado sanción para la persona, que con su actuar ponga en peligro a otra, más aún si esta pudo haber sido prevista.

Podemos notar, situaciones, contextos y realidades diferentes, sin embargo, hay un elemento genérico en el tipo penal vinculado con la producción de un daño a la persona, no especificando su causa, sólo menciona actos de cualquier naturaleza, haciendo la posibilidad bastante amplias y complejas, además se trata de una redacción insuficiente para toda vez que tanto la determinación de las causas y efectos de tales actos también pueden ser diversos. Por otro lado, la penalidad se limita a la multa, más no a la pena privativa de libertad. No considera tampoco situaciones de orden agravante. (Quiñe, Ríos, Salas & Rojas, 2005, pp.14-15).

Como lo mencionan anteriormente, el daño a la persona se sancionaba, pero el delito en si ha ido perfeccionándose con el paso del tiempo y de acuerdo al avance de la sociedad,

fue el Decreto Legislativo N° 635, el que recogió al Código Penal de 1991, la que dio lugar a la individualización de la conducta punitiva, desde allí se le reconoció en el Artículo 274°, Conducción en estado de ebriedad, señalando que “El que conduce vehículo motorizado en estado de ebriedad o drogadicción será reprimido con la prestación de servicios comunitarios no mayor de veinte jornadas e inhabilitación conforme el artículo 36, inciso 7, hasta por seis meses”.

Pero esta regulación no sancionaba ni con pena privativa de la libertad ni tampoco como, sanción pecuniaria, simplemente la comisión de este delito era sancionada con jornadas e inhabilitación de la licencia de conducir a todas luces se nota que era muy blanda, pues el daño que se causa con esta imprudencia.

Los accidentes de tránsito se han convertido en un problema socio-económico muy álgido, pues el perjuicio a las víctimas y deudos en la gran mayoría de los procesos civiles instaurados quedan impagos, dado que nuestro marco jurídico no tiene mecanismos eficaces para obligar al responsable a cumplir con tal exigencia. (Rodríguez, 2008, p. 26).

El problema que generó los accidentes de tránsito, provocó que el poder legislativo intensificó las sanciones a las personas que cometían este delito, por ello el 19 de noviembre de 2009, se promulgo la ley N° 29439, cuyo primer artículo modifica el Artículo 274 del Código Penal, dejándolo de la siguiente manera.

El que encontrándose en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos – litro o bajo el efecto de droga tóxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículos motorizado, será reprimido con pena privativa de libertad, no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7. Cuando el agente presta servicio de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos – litro bajo el efecto de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de

servicio comunitario de sesenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36 inciso 7.

En la actualidad se evidencia que el Artículo 274° del Código Penal establece una agravante clara, así pues, aquella persona que conduce un vehículo en estado de ebriedad y el vehículo que se está maniobrando se encuentra prestando servicio de transporte, será sancionado con más pena que la que conduce una unidad que no presta el servicio, pero en la actualidad no hay ningún dispositivo que indique como el juez diferencia a un vehículo que si presta el servicio de transporte y los que son de uso particular.

3.2. Análisis Objetivo del Delito de Conducción en Estado de Ebriedad.

Al considerarse un delito dentro de nuestro ordenamiento jurídico penal, debe también de cumplir ciertos requisitos fundamentales para que sea considerado como tal, por ello es necesario detallar cuales son los elementos que se tienen en cuenta ante la comisión o imputación de este delito, tipificado en el Artículo 274° del Código Procesal Penal Peruano.

3.2.1. Tipo Penal.

La última modificatoria que ha tenido el Artículo 274° del código penal peruano, lo hizo la Ley N° 29439, publicado el 19 de noviembre de 2009, dejándolo de la siguiente manera.

El que encontrándose en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos – litro o bajo el efecto de droga tóxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículos motorizado, será reprimido con pena privativa de libertad, no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7. Cuando el agente presta servicio de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25

gramos – litro bajo el efecto de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicio comunitario de sesenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36 inciso 7.

Esta transcripción del delito, describe específicamente las sanciones que acarrea el conducir un vehículo en estado de ebriedad, al ser un delito de peligro común, no indica un agraviado específico, simplemente la mera comisión del hecho la convierte en delito, establece además con claridad cuáles son los porcentajes de alcohol que no son permitidos, para maniobrar un vehículo motorizado.

Nuestra legislación se ha inclinado por fijar un límite, en cuanto a nivel de alcohol en la sangre se refiere, concretamente 0.5 gramos litro para conductores particulares y 0.25 para choferes de tránsito público el cual representa un peligro mayor. La acreditación del incumplimiento de la norma se revelará con la prueba de alcoholemia, resultado fundamental este medio de prueba y con ello la posibilidad de imponer una pena la persona infractora de la norma. (Peña Cabrera, 2008. p. 265)

La seguridad de la sociedad, para el estado peruano es muy importante, es por ello que ha incrementado las sanciones para este delito, no solo las penales, ya que al revisar todas la legislación de tránsito y transporte, se encuentra también regulado en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado con el Decreto Supremo 016-2009-MTC, como infracción muy grave el conducir un vehículo en estado de ebriedad, imponiendo sanciones pecuniarias, ascendentes al 0.5 de la unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de sanciones no pecuniarias, consistentes en la inhabilitación, suspensión y cancelación de la licencia de conducir, lo que demuestra la preocupación del legislador en la comisión de este delito, pues intenta incrementar las sanciones para que los conductores razonen en las consecuencias antes de cometerlas.

3.2.2. Bien Jurídico Protegido.

El trabajo principal del gobierno es el legislar normas para que protejan un bien es específico, es por ello que el Código Penal Peruano, con el fin de proteger a estos bienes, establece una serie de sanciones para quien vulnere dichas sanciones.

Desde esta óptica, la seguridad pública puede definirse desde el punto de vista objetiva y subjetiva. Objetivo como el conjunto de condiciones garantizadas por el Derecho, con fines de protección de los bienes jurídicos considerados in abstracto e independiente de la persona titular. Implica la protección de las agresiones directas a los bienes indeterminados como la vida o la propiedad, esto es, una amenaza, un riesgo que crea una real circunstancia de peligro para personas y bienes. (Quiñe, Ríos, Salas & Rojas, 2005. P. 18).

Como se ha indicado anteriormente el bien jurídico protegido en el Delito de Conducción de Vehículo en estado de ebriedad, es la seguridad pública, al ser un delito de comisión inmediata, pues se sanciona la sola puesta en peligro de otros bienes jurídicos teniendo en cuenta también la conducta lesiva de los mismos, para entender un poco por qué se tiene como delito de comisión inmediata, podemos ejemplificarlo de la siguiente manera, para que se cometa este delito no es necesario que el imputado cause un accidente al momento de conducir el vehículo, o que infrinja una norma de tránsito, basta solo con el estar al volante de un vehículo para que se tenga como consumado el delito.

La autoría inmediata individual o unipersonal, comúnmente llamada autoría directa, se da cuando el sujeto realiza la acción típica, determina el hecho de modo completo (o sea, sin compartir con otros el dominio o determinación del hecho) por si solo y sin hacerlo a través de otros que actúa como instrumento. (Diaz & García, 2008, p.21).

Justamente con el fin de proteger la seguridad pública, el poder legislativo, recurre a promover normas que penalicen las conductas que lesionan dicho bien jurídico, intentando así que las personas no se motiven en ejecutarlas, pues la comisión de los mismos significaría la lesión de otros bienes jurídicos que son más susceptibles de ser dañados por este accionar antijurídico, dejando claro que si bien la conducción de un vehículo dentro de nuestra sociedad es importante, al ser una actividad riesgosa, debe de controlarse en la rama de la legislación penal.

3.2.3. Sujeto Activo.

Se le denomina Sujeto Activo, a aquella persona que interviene directamente, la que es autor del hecho o intervenga directamente en el curso del hecho delictivo.

Son autores quienes desarrollen la conducta típica, pero también es autor quien no realizándola por sí mismo denomina la voluntad de otro a quien utiliza como instrumento (dominio de la voluntad), luego es claro que se alude al criterio de la autoría mediata (Scheller, 2011. p. 257).

El delito de Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, como lo señala tácitamente el Artículo 274° del Código Penal, es el que *conduce el vehículo motorizado en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos – litro o bajo el efecto de droga tóxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas*, entendiéndose hasta allí el autor es la persona que conduce el vehículo en ese estado, pero además de ello este artículo establece una agravante, que debe de tomarse en cuenta que, *Cuando el agente presta servicio de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos – litro bajo el efecto*

de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas., desde esta perspectiva, se puede determinar que no solo será sancionado por conducir el vehículo sino también por las personas que está transportando, además de la contraprestación que va a recibir por esta actividad.

En base a eso el delito de conducción en estado de ebriedad lo puede cometer, según la doctrina, todo conductor de vehículos motorizados. En cuanto al tipo de conductor, como se ha resuelto, puede ser tanto un conductor profesional, como no profesional o particular, y no tiene relevancia el tiempo o la fecha que tendría su licencia. (Silva, 2000, p.28).

Se entiende entonces que el Sujeto Activo es el que conduce el vehículo motorizado, sin embargo, no necesariamente se necesita que el vehículo se encuentre en marcha, pues también la Jurisprudencia ha considerado que la predisposición que tiene un sujeto, para ejercer la función de poner en marcha un vehículo, también se considera la comisión del delito que se está tratando.

3.2.4. Sujeto Pasivo.

Se considera sujeto pasivo a la persona que se ve agraviada por el accionar del hecho delictuoso del sujeto activo, se le llama también a la víctima u ofendido, en el delito de Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, como lo señala tácitamente el Artículo 274° del Código Penal, el agraviado viene a ser la Colectividad o comunidad.

El peligro común es el que afronta la comunidad, -en este caso como sujeto pasivo- que en un momento dado como es el caso de producirse alguna catástrofe producida por la conducción en un estado inapropiado y prohibido. (Quiñe, Ríos, Salas & Rojas, 2005, p.18).

El delito de conducción en estado de ebriedad se tendrá que cometer netamente en las vías, destinadas para el transporte de la colectividad, pero no

puede determinarse con claridad que personas transitaran por estas vías, por ello no se determina claramente quien o quienes serían los Sujetos Pasivos en un delito de esta naturaleza, por ello simplemente el legislador a creído conveniente que al ser el bien protegido la Seguridad Publica debe de tenerse a la colectividad como sujeto pasivo, pues además de ello se tiene que tener en cuenta que muchas veces el delito de conducción en estado de ebriedad, acarrea también la vulneración de muchas reglas de tránsito, dentro de ellas la circulación en lugares prohibidos, como lo son los parques, aceras, plazuelas o las mismas calles que están destinadas netamente para el tránsito de peatonal, una razón más para que no puede individualizarse al sujeto pasivo.

Siendo así revisando doctrina debería de excluirse del ámbito de lo punible aquellas conductas de conducción de vehículos de motor por vías privadas, que no han sido destinadas normalmente al uso común o público y los lugares por donde no se transitan o no son transitables al tráfico como los cauces secos de los ríos, los patios, garajes, etc.

3.3. Análisis Subjetivo del Delito de Conducción en Estado de Ebriedad.

El análisis subjetivo de cualquier delito es necesario para establecer una serie de factores e impulsos que son propios de un proceso interno de la conciencia de cualquier sujeto, con lo que además se describe con claridad y especifica los elementos subjetivos que constituirían delito.

Comprende el estudio del dolo y otros elementos subjetivos distintos del dolo. Este ámbito de la imputación resulta a menudo dificultoso en lo que corresponde a la prueba, debido a que se reflejan tendencias o disposiciones

subjetivas que se pueden deducir, pero no observar de manera directa. (Ticona,2013, p.6).

Dicho de esta manera el análisis subjetivo se centra en relacionar la acción u omisión que cometió el autor, para determinar el grado de participación que ha tenido en el hecho delictuoso, si actuó con culpa o su conducta es dolosa, lo que a la larga ayudara a determinar el grado de participación que ha tenido en el resultado de su actuar.

3.3.1. Dolo o Culpa.

Se entiende al dolo a aquella intención de causar un daño a otra persona, en la doctrina se tiene que un sujeto a cometido un delito doloso, cuando, ha tenido conocimiento de que su accionar era delito y que era antijurídico y aun con este conocimiento continuó con la ejecución del delito, que a la larga vulnera un bien jurídico, protegido por el estado peruano.

En el dolo se tiene el conocimiento, el autor del hecho de conducir tras haber ingerido las sustancias legalmente relacionadas y de la influencia negativa de las mismas sobre la conducción. Como la voluntad de querer actuar en esas condiciones reprochables. (Peña Cabrera 2010).

Ahora bien, la Culpa se refiere a un actuar inconsciente, cuando se ha cometido delito, pero el autor no ha tenido la intención de cometerlo, ha actuado sin el ánimo de dañar a nadie, pero aun así el delito se pudo haber consumado.

Como lo indica Peña Cabrera, el delito de conducción en estado de ebriedad el autor actúa necesariamente con dolo, pues la acción de ingerir alcohol o drogarse y conducir un vehículo, supone un conocimiento previo de lo que se está realizando, e incluso la jurisprudencia nacional ha establecido que una

persona conduce un vehículo con conciencia y voluntad ya que los límites debe de establecerlos el sujeto activo al tener en cuenta los resultados de sus actos.

3.3.2. Consumación.

Se ha indicado con anterioridad que el delito de Conducción de vehículo en estado de ebriedad es un delito de comisión instantánea, esto quiere decir que el simple hecho de encontrarse en el volante de un vehículo, en estado de embriaguez, tienen al delito como consumado, por lo que la consumación es instantánea.

Se trata de un delito de mera actividad, que no requiere un resultado (de lo contrario sería homicidio, lesiones, daños, etc.), pero cuya conducta es eminentemente dolosa, ya que no puede existir condición en estado de ebriedad por culpa. Diferente son los problemas de inimputabilidad que puede ocasionar el grado de embriaguez del sujeto activo. (Landaverde, 2015 párr. 46).

Es por ello que el delito materia de la investigación se tiene por consumado y agotado cuando el autor incurre con su acción que describe el artículo 274° del código penal peruano.

3.3.3. Antijuricidad.

Para que un hecho sea reprochable o sancionable, debe de ser contraria a derecho, es por ello que la antijuricidad, señala que si un actuar es contraria a derecho y no se tiene causas de justificación que se encuentran previstas en el Artículo 20° del código penal, muchos doctrinarios confunden equivocadamente con el concepto antisocial del delito, lo que en verdad interesa es que los delitos que se han cometido sean jurídicamente relevantes, pues la labor de otorgarle

relevancia jurídica es netamente del legislador, es por ello que los actos cometidos deben de ser sancionables de acuerdo a las normas vigentes.

En el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad, se encuentra ya tipificado en el artículo 274°, del código penal, por lo que el mismo hecho de poner en peligro la seguridad pública, se considera ya una actuación antijurídica.

3.3.4. Tipicidad.

Se trata básicamente del encuadrar un hecho originado en el exterior con lo puntualizado en la norma, lo que lograra demostrar que se encuadra en un delito específico.

La tipicidad fue propuesta en 1906 por Ernst Von Beling, la tipicidad es el encuadramiento en el tipo penal de toda conducta que conlleva una acción u omisión ajustada a los propuestos detalladamente establecidos como delito o falta de cuerpo legal; es decir, para que una conducta sea típica, debe constar de manera específica y pormenorizada como delito o falta en un código. (Ortiz, 2013, p. 34).

Se conoce también como juicio de tipicidad, interpretación que realiza un intérprete, teniendo en cuenta el bien jurídico que se está protegiendo, en el delito de conducción en estado de ebriedad, se tiene que asegurar que se encuadre en el artículo 274° del código penal y que la seguridad pública, se haya visto vulnerada, para que así se verifique que todos los elementos de la imputación objetiva.

3.3.5. Penalidad.

Después de verificar que los demás elementos se encuentren en el análisis de un hecho criminal, se tiene que imponer la sanción o pena que se describe en la tipificación del delito, el artículo 274° del código penal peruano, en su primer

párrafo que el que conduce un vehículo en estado de ebriedad, “será reprimido con pena privativa de libertad, no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7”.

Es claro que el único fin de prevención de parte del legislador al imponer estas sanciones drásticas es porque quiere dar a entender a la sociedad que la puesta en peligro de la colectividad de una manera imprudente, sin embargo, muchos doctrinarios indican que resulta muy leve el imponer solamente seis meses para este delito, pero se debe de tener en cuenta que, si este acto imprudente trae consigo consecuencias fatales, estas serán tipificadas con un delito diferente.

Pero como lo hemos señalado anteriormente el artículo 274° del código penal establece un agravante, para este delito, que en la actualidad ha dejado la tipificación de una manera distinta.

Estas penas se aumentan en base a que teníamos como antecedente que en el 2008 se produjeron 6,177 accidentes de tránsito, que provocaron la muerte de 891 personas y heridas en 5,200. Con relación al 2007, el número de accidentes se incrementó en 13%. (Gestión, 2010, párr. 5).

Al implementarse el segundo párrafo en dicho artículo, se estableció un agravante para el delito de Conducción en estado de Ebriedad o drogadicción dejándolo de la siguiente manera. “Cuando el agente presta servicio de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos – litro bajo el efecto de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o

sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicio comunitario de sesenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36 inciso 7°.

Esta agravante establecida en el segundo párrafo del Artículo 274 del código penal, hace entender que, si la persona que conducía el vehículo en estado de ebriedad presta el servicio de transporte público y la porción alcohol, droga toxica, estupefaciente o droga sintética con proporción superior a 0.25 gramos litro en la sangre, reduciendo el porcentaje, para cuando el conductor esté prestando el servicio de transporte.

A pesar de lo ya establecido en el Código Penal Peruano, no sé a tenido en cuenta cuales son los factores que llevaran al juez o al fiscal a tomar la determinación de sancionar a una persona que se le intervino conduciendo en estado de ebriedad, ejerciendo el servicio de transporte público de pasajeros, cabe recalcar que esta agravante, además de disminuir el porcentaje, también agrava las sanciones, la razón del por qué actualmente existan muy pocos procesos sancionados con el segundo párrafo del artículo 274° del código penal, se debe quizá a la escasa doctrina que existe sobre este delito y esta agravante, ya que nosotras mismas, al buscar información para desarrollar nuestra tesis no encontramos mucha bibliografía y la que logramos encontrar no desarrolla con claridad la diferencia entre un vehículo o un conductor que preste el servicio de transporte público de pasajeros para que sea procesado con esta agravante.

3.4. Determinación de la Pena.

Todos los hechos antijurídicos, que se cometan en el territorio peruano, acarrear sanciones, para ello el Código Penal Peruano, prevé diferentes tipos de penas, de acuerdo a la gravedad del delito cometido, para tener una pena exacta se realiza un procedimiento, individualizando las acciones de cada participante, es por ello la necesidad de determinar la pena, que no es otra cosa que el procedimiento que consiste en valorizar e individualizar cada una de las sanciones penales, identificando cada una de las consecuencias jurídicas que corresponden aplicar al autor o partícipe de un delito.

Este proceso de determinación de la pena se presenta básicamente, por las agravantes o atenuantes que se puedan presentar en un delito específico, obedeciendo de esta manera a lo prescrito en el Código Penal Peruano.

3.4.1. Determinación de la Pena en el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad.

El primer párrafo del artículo 274° del Código Penal, prevé una sanción con una pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de 52 a 104 jornadas quien encontrándose en estado de ebriedad, ha conducido, opera o maniobra un vehículo motorizado.

El segundo párrafo de este artículo, sanciona a la persona que conduce un vehículo en estado de ebriedad prestando el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general será sancionado con una pena de 1 a 3 años o con prestación de servicios comunitarios de 60 a 140 jornadas, agregando además que para ambos casos, a los autores se les pondrá la pena de

inhabilitación prevista en el inciso 7 del artículo 36° que consiste en la suspensión, cancelación o incapacidad definitiva para obtener la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo.

Penalmente el delito de conducción en estado de ebriedad, se sanciona en tres fases, primero la pena privativa de la libertad, con una reparación civil, por los daños causados con el accionar del autor y la sanción a la licencia de conducir, la misma que puede ser declarada inhabilitada, suspendida o cancelada, estas sanciones se establecen por el Juez Unipersonal en la misma sentencia.

3.4.2. Sanción Administrativa.

El delito de conducción en estado de ebriedad, además de la sanción penal, también es sancionable administrativamente, pues el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito, en su artículo 88° prescribe que está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estupefacientes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo que debe tener todo conductor.

El Decreto Supremo 016-2009-MTC., en su cuadro de infracciones tipifica también una infracción para las personas que conducen un vehículo bajo los efectos del alcohol, tipificándola como M02, que prescribe una sanción pecuniaria sanción pecuniaria del 50% de una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de la suspensión de la licencia de conducir por un lapso de 3 años.

Agregando además que el porcentaje de alcohol será fijado de acuerdo a lo establecido en el Código Penal, es por ello que se evidencia que el Derecho Administrativo no prevé una agravante para esta infracción, ya que si el autor de esta infracción presta o no el servicio de transporte de personas, será sancionado con la misma infracción, tanto pecuniaria como la no pecuniaria.

El Decreto Supremo 016-2009-MTC., otorga competencia a la Policía Nacional del Perú, imponiéndose una papeleta por infringir el Reglamento Nacional de Transito, don lo que inicia el proceso de sanción, continuando el Proceso Administrativo lo realiza el Servicio de Administración Tributaria Cajamarca (SATCAJ), y la sanción se impondrá de acuerdo al Certificado de Dosaje Etfílico, que se le realice al autor de la infracción

CAPÍTULO IV

ANALIZAR LOS TIPOS DE PENAS A IMPONERSE EN LOS DELITOS DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD.

4.1. Servicio de Transporte Público.

El transporte ha hecho más fácil la vida de las personas, fueron justamente las unidades aéreas, marítimas y terrestres, pues no solo trasladan a las personas de un lugar a otro, sino también, se trasladan mercancías, e insumos alrededor de todo el mundo y en el Perú a diario también es utilizado todos los medios de transporte, para regular este servicio, el estado, a través de los legisladores han implementado también una serie de normas, en la presente investigación nos estamos centrando específicamente en el transporte terrestre.

Como se ha detallado anteriormente no se tiene suficiente material bibliográfico, que ayude tanto al Ministerio Público como al Poder Judicial, para que determinen con exactitud cuando una persona se encuentre prestando el servicio de transporte público de pasajeros, pues no se trata solamente de que la persona intervenida se encuentre conduciendo con copiloto o esté transportando personas de un lugar a otro, para ello debe de cumplir ciertos requisitos y aunque no estén establecidos con claridad el Código Penal Peruano, por ello nos tenemos que analizar el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado con el Decreto Supremo 016-2009-MTC., publicado el 22 de abril de 2009, además del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado con el Decreto Supremo 017-2009-MTC.

4.1.2. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito, aprobado con Decreto Supremo 016-2009-MTC.

El Reglamento Nacional de Transito, establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades que se encuentren vinculadas con el transporte y el medio ambiente en cuanto se relacionan con el tránsito, en todo el Perú.

Justamente el Decreto Supremo 016-2009-MTC., recoge también una sanción administrativa dentro de su cuadro de infracciones, se tiene la M2, que a la letra dice, que el Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo, como se evidencia además de la sanción penal también hay una sanción administrativa, la misma que sanciona pecuniariamente con un monto de 50%, de una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de una sanción no pecuniaria que consiste en la Suspensión de la Licencia de Conducir por un periodo de 3 años.

Se evidencia que esta infracción no establece con claridad el porcentaje con el que se debe de considerar que ya se cometió la infracción, solamente indica que tiene que regirse al código penal, entendiéndose entonces que no especifica, cuando se debe de considerar que un vehículo

está prestando el servicio de transporte público de pasajeros, además de que este decreto no establece como agravante el que se esté conduciendo en estado de ebriedad, prestando el servicio de transporte de pasajeros, por otro lado lo que si establece es que se sancionara a aquella persona que Conduce un vehículo con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito, será sancionado con una unidad impositiva tributaria (UIT), y la cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación definitiva para obtener una licencia de conducir.

Cuando se le ha intervenido un conductor en estado de ebriedad, el efectivo policial a cargo, informa al Ministerio Público, para que el fiscal de turno inicie las diligencias preliminares por el delito de conducción en estado de ebriedad, además debe también imponer una papeleta, de acuerdo a los requisitos del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC., con la infracción M02, ello nuevamente demuestra las drásticas sanciones que ha impuesto el legislador, pues se evidencia la grave afectación a la seguridad pública, que han sido los resultados de estos imprudentes hechos, pero el análisis de todo este Decreto, no nos ayudara a desarrollar la presente investigación ya que no nos ha dejado claro el concepto de transporte público de personas.

4.1.2. Reglamento Nacional de Administración, Aprobado con el Decreto Supremo 017-2009-MTC.

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en ley, por lo que dentro de este reglamento se tiene definido cuando se está realizando el servicio de transporte de personas.

Dentro de este reglamento, se puede destacar un concepto, específicamente en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, prescribe en su Artículo 3.60. Servicio de Transporte Público: Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica, lo que reconocería que es el transporte público de pasajeros, por lo que debería de tenerse en cuenta para emitir las sanciones de acuerdo al Segundo Párrafo del Artículo 274° del Código Penal Peruano, con lo que se demostraría cuando una unidad está prestando el servicio de transporte, sin embargo en ninguna de las sentencias que se ha analizado para se ha establecido como referencia a dicho decreto, lo hace el Ministerio Público y el Poder Judicial, al momento de resolver los procesos por el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad es basarse en el Certificado de dosaje etílico, mas no por la condición del servicio de la Unidad Vehicular que se ha intervenido.

El Artículo 3.61 del Decreto Supremo 017-2009-MTC., fue modificada por el Decreto Supremo N° 006-2010-MTC., dejándolo de la siguiente manera, Artículo, 3.61 Servicio de Transporte Privado: Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica dedicada a una actividad o giro económico que no es el transporte, con el que se satisface necesidades propias de dicha actividad o giro económico y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación. Se presta con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA.".

Teniendo en cuenta este concepto no se entiende si también se puede aplicar esta agravante al momento de intervenir a los conductores que prestan también esta modalidad de servicio, en estado de ebriedad o habiendo ingerido algunas sustancias psicotrópicas, pues también transportan personas, y el riesgo en que las ponen es el mismo, la única diferencia es que por el servicio de transporte público de personas se recibe una contraprestación, porque a nuestro parecer lo que busca con la punibilidad y agravante establecido en el segundo párrafo del Artículo 274°, del Código Penal, es proteger también a las personas que se está transportando dentro del vehículo intervenido, pues además de que se pone en peligro a la colectividad, también a las personas que se encuentra transportando, ahora bien cuan relevante es si se le estaba cancelando o no por transportar a las personas al momento de la intervención.

4.2. Transporte Público de Personas.

Las normas jurídicas peruanas, tienen por objetivo principal, lograr que el sistema jurídico peruano, funcione de la mejor manera posible, es por ello que nuestra investigación se orienta a la correcta aplicación del Segundo Párrafo del Artículo 274° del Código Procesal penal.

Las legislaciones penales protegen la seguridad general y común ante la amenaza de quien cuenta y tiene a su alcance y dominio el medio idóneo para hacer efectivo un lesivo a esa seguridad, en tanto que cada Estado, que detenga el monopolio del uso de la fuerza pública debe evitar el acaecimiento de cualquier acto contrario a la seguridad pública como es el caso de la conducción o manejo bajo la influencia de drogas o en estado de ebriedad. (Quiñe, Ríos, Salas & Rojas, 2005, p.17).

Es por ello que el estado ha intentado sancionar con las mayores penas posibles, por ello al haber ya explicado lo que describe la norma lo que entiende por Transporte Publico de Personas, entonces esto debería de ayudar también para resolver estos procesos, pero no es lo suficiente para establecer que un vehículo presta el servicio de transporte de personas, ya que también existe Transporte Privado y transporte de mercancías.

4.2.1. Vehículo habilitado para prestar el Servicio de Transporte Publico.

La realidad del Transporte Público, también debe de ser un factor preponderante para resolver los procesos de Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad, prestando el servicio de transporte, ya que si bien el Decreto Supremo 017-2009-MTC, Artículo 114° inciso 1.3, indica que *"114.1.3 El vehículo habilitado es utilizado para la prestación de servicios en forma distinta al servicio autorizado, o no cumpla con transmitir información a la autoridad competente mediante el sistema de monitoreo inalámbrico*

permanente del vehículo.", se tiene en cuenta que un vehículo que presta el servicio de Transporte Público debe de contar con algunas características básicas, lo que debe de tenerse en cuenta también para sancionar con la agravante del segundo párrafo del artículo 274° del código penal, pues si se corrobora con la Tarjeta Única de Circulación (TUC), y con la constancia de la entidad competente para emitir este documento, además si este documento se adjuntase como medio probatorio dentro del expediente o la carpeta fiscal, no habría ninguna manera de rebatir la teoría del caso aun cuando el certificado de dosaje etílico arroje por debajo del 0.5 y mayor al 0.25, gramos – litro bajo el efecto de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad.

4.2.2. Vehículo no Habilitados para Prestar el Servicio de Transporte Público.

Como se ha mencionado en el párrafo anterior existen vehículos habilitado, para prestar el servicio de transporte de, pero además de ello existen vehículos que prestan el servicio de transporte de manera informal, lo que genera una incertidumbre al momento de que se resuelven los procesos de conducción de vehículo en estado de ebriedad, cuando el conductor está prestando el servicio de Transporte Público de personas, y el vehículo no se encuentra autorizado, para dicho servicio, lo que a nuestro parecer debe de también ser considerada como una agravante más, pues además de una sanción administrativa el que este en estado etílico, no se encontraba autorizado para la prestación de este servicio, esto es no tuvo ni siquiera la mínima diligencia para que la unidad que la unidad que se encontraba conduciendo sea verificada por

la autoridad competente, si su vehículo cuenta con las condiciones que establece el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

4.2.3. Vehículo que prestan el Servicio de Transporte Público en Uber u Otros Aplicativos Móviles.

Actualmente los vehículos que tienen la autorización para prestar el servicio público de transporte se encuentran compitiendo además de los informales a los que ofrecen transporte a través de aplicativos móviles y para ello utilizan vehículos que no cumplen con las condiciones mínimas que establece el Decreto Supremo 017-2009-MTC., por lo que aún no se ha logrado determinar si trataría de unidades informales o vehículos de transporte privado, lo que dificulta más nuestra investigación.

Entonces si en algún momento un efectivo policial, interviene a una persona que se encuentra en aparente estado de ebriedad, conduciendo un vehículo y además está transportando a una persona y al informarle lo sucedido, esta persona indica que está trasladándose en esta unidad porque ha solicitado la unidad por un aplicativo móvil y que va a pagar por este servicio.

Entonces al momento de que el hecho sea conocido por el Fiscal de Turno, como será tipificado por él, pues si bien se está cobrando por el servicio de transporte, el vehículo intervenido tiene todos los documentos como servicio de Transporte Privado y su vehículo no tiene Tarjeta Única de Circulación (TUC), además de que esta unidad no ha sido tomada en la calle, sino que ha sido solicitada por un aplicativo móvil, por lo que no se podría considerar que estaría

prestando el servicio de transporte de manera informal, además al no tener regulación sobre este servicio tampoco puede considerarse como servicio de transporte Público ni Privado.

CAPÍTULO V

Proponer la modificación normativa que incorpore en el artículo 274°, del Código Penal, criterios que ayuden a determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

5.1. SENTENCIA DE VISTA: EXP. N° 00175-2017-0.

La Resolución N° 09, contiene la Sentencia de Vista fue expedida por la Sala de Apelaciones de la Corte Superior de Justicia de Huánuco, el diecisiete de enero de dos mil dieciocho, por el delito de Conducción en Estado de Ebriedad o Drogadicción, que declara Fundado el recurso de apelación interpuesto por el acusado, en consecuencia, Declararon Nula la Resolución N° 1, que contiene la sentencia N° 48-2016.

EXP. N° 00175-2017-0

HUANUCO.

CESAR ROMERO ALVA CRUZ.

ANTECEDENTES.

Con fecha 11 de mayo de dos mil quince siendo las 18:00 horas, en circunstancias que el SOT3 PNP, Quispe Ocaña Jorge, patrullaba por la Calle Dos de Mayo intersección con el jirón Virgen de Lourdes, intervino a Cesar Romero Alva, quien conducía un vehículo de modelo Combi color blanco, con placa de rodaje A7R-961, a quien al pedir los documentos respectivos proporcionó la licencia de conducir vencida, encontrándose en aparente estado de ebriedad, por lo que posteriormente fue sometido al examen de dosaje etílico, obteniendo como resultado 1.67 g/l de alcohol en la sangre habiendo sobrepasado los límites de intoxicación alcohólica permisibles.(EXP. N° 00175-2017-0).

La defensa técnica sostiene que existen dos vicios procesales: El primero porque no se han ofrecido medios probatorios para establecer que el delito se encontraba inmerso en el artículo 274° segundo párrafo del Código Penal, cuando prescribe que el agente estará prestando servicio de transporte público en estado de ebriedad. En el presente caso, durante la intervención de su defendido solo fue hallado en poder de una licencia de conducir vencida. El segundo, porque se le impuso pena privativa de libertad principal que no guarda relación con el periodo de suspensión de la misma, Por tales circunstancias, y por existir pronunciamiento similar del colegiado en procesos similares, solicita que se declare nula la resolución recurrida. (EXP. N° 00175-2017-0).

El Representante del Ministerio Público señala que respecto a la conducta prevista en el artículo 274°, segundo párrafo, no se requiere que el vehículo conducido por el agente presente pasajeros; de modo que, al no encontrarse previsto de esa forma, no existen errores en la tipificación. Respecto al segundo extremo denunciado, efectivamente existe un error pues la pena principal no guarda relación con el periodo de suspensión, el que entiende, se debería a un problema de sumatoria, siendo así, debe declararse nula dicho extremo de la sentencia, y se imponga un año de pena privativa de libertad. Precisa que la pena principal se habría cumplido el 28 de setiembre de 2017, y el periodo de prueba el 19 de octubre del mismo año; sin embargo, se verifica que la sentencia en la práctica habría quedado suspendida con la impugnación. (EXP. N° 00175-2017-0).

Que, el tipo penal de Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad o Drogadicción, exige para su configuración de una conducta consistente en conducir o maniobrar un vehículo motorizado, bajo efectos de alcohol o de drogas. Al ser un tipo de peligro abstracto, no se requiere la presencia del peligro material, y menos aún un resultado lesivo, la mera conducción sobre el límite legal permitido de alcohol en la sangre configura la tipicidad positiva. Su forma agravada, es igualmente regula en el segundo párrafo del artículo 274° del Código Penal, al establecer que: “Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros [...], encontrándose en estado de ebriedad [...], la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años [...]”. La consumación en este caso, se producirá cuando el sujeto activo, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, conduce un vehículo de transporte público, prestando servicios efectivos en esas condiciones. Es doloso entonces, porque el agente decide prestar el servicio público, conociendo que ha ingerido alcohol y que pudiera superar el límite cuantitativo permitido. (EXP. N° 00175-2017-0).

El cuestionamiento en este ámbito de la imputación es bien recibida, porque la señora Juez Penal en su deber de realizar un control respecto de la tipicidad

de los hechos, no tuvo en cuenta (i) si el vehículo automotor intervenido era empleado para el servicio de transporte público; (ii) si en efecto el encausado se disponía a prestar dicho servicio, si lo estuvo haciendo, si lo hizo antes de su intervención; (iii) si los datos contenidos en el Acta de Intervención Policial, donde se consignó la presencia de botellas de cervezas y vasos de vidrio conteniendo dicha bebida, nos permitirán establecer que se venía prestando servicio de transporte público instantes de su intervención; más cuando el encausado, fue hallado sólo en poder de su licencia, y no de otra documentación, como autorizaciones, permisos de ruta o licencias adicionales, que hagan presumir esa actividad.

La ausencia de mínima corroboración sobre tales circunstancias, sencillamente se termina por tipificar la conducta como delito de conducción de vehículo automotor en su forma simple (primer párrafo, artículo 274° C.P.). Si bien la A quo puedo rechazar la conclusión anticipada, habida cuenta la necesidad de un debate probatorio más intenso sobre todas estas circunstancias, durante el juicio oral; también pudo instar en la primera fase del juicio la corrección del tipo penal ante el Ministerio Público, y luego, promover la conformidad procesal. Lejos de ello, mostró total pasividad, cuando es más bien la oralidad, el principio que informa la etapa de juzgamiento. (EXP. N° 00175-2017-0).

Con fecha 16 de enero de 2018, la Sala de Apelaciones de la Corte Superior de Justicia de Huánuco, declara Fundado el recurso de apelación interpuesto por el acusado, Cesar Romeo Alva Cruz. (EXP. N° 00175-2017-0).

Declararon nula la Resolución N° 01, que contiene la Sentencia N° 48-2016, del diecinueve de octubre de dos mil dieciséis, que APROBANDO el acuerdo celebrado entre el Representante del Ministerio Público, el acusado y su abogado defensor, lo CONDENÓ como autor de la comisión del delito de Peligro Común, en la modalidad de CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO EN ESTADO DE EBRIEDAD, en agravio de la Sociedad, a DIEZ MESES Y NUEVE DIAS DE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD suspendida en su ejecución por el término de un año, bajo reglas de conducta; e INHABILITACION por igual plazo que la pena principal; así como al pago de SETECIENTOS SOLES por concepto de reparación civil; con lo demás que contiene. (EXP. N° 00175-2017-0).

Del análisis del proceso anterior, se evidencia que la primera razón por la que se declara la nulidad de la Sentencia N° 48-2016, es porque no se ha determinado con claridad que el vehículo de placa A7R-961, haya estado

prestando el servicio de transporte publico de personas, tal y como lo establece el segundo parrado del artículo 274°, del Código Penal Peruano.

5.1.1. Análisis de la Controversia.

En el proceso, el sentenciado, apela la sentencia por qué no se ha tenido en cuenta dos fundamentos importantes, específicamente cuestiona que:

- a) No se han ofrecido medios probatorios para establecer que el delito se encontraba inmerso en el artículo 274° segundo párrafo del Código Penal, cuando prescribe que el agente estará prestando servicio de transporte público en estado de ebriedad. En el presente caso, durante la intervención de su defendido solo fue hallado en poder de una licencia de conducir vencida.
- b) Se le impuso pena privativa de libertad principal que no guarda relación con el periodo de suspensión de la misma, Por tales circunstancias, y por existir pronunciamiento similar del colegiado en procesos similares, solicita que se declare nula la resolución recurrida.

Pese a que en primera instancia se declaró procedente un acuerdo entre el ministerio público y el imputado, en donde se le sentencia a diez meses y nueve dias de pena privativa de libertad suspendida en su ejecución por el término de un año, bajo reglas de conducta; e inhabilitación por igual plazo que la pena principal; así como al pago de setecientos soles, la apelación se fundamenta en el Certificado de dosaje etílico y que el A quo considero que el conductor estaba realizando el servicio de transporte de personas, indicando que se ha encontrado en el vehículo a personas que el sentenciado se encontraba trasladando, por lo que se ha procedido a sancionar con el segundo párrafo del artículo 274° del Código Penal,

y se aprobó el acuerdo arribado entre el Representante del Ministerio Público y el Acusado.

La sala de apelaciones de la Corte Superior de Justicia de Huánuco, al resolver el proceso indican que existen criterios penales que el A quo no ha tenido en cuenta para emitir la apelada.

En virtud a los intereses en conflicto, la posición del Tribunal como destinatario de esa institución, no puede ser pasiva a los efectos de su homologación; pues existe cierto margen de valoración que el juez debe ejercer soberanamente, si bien está obligado a respetar la descripción del hecho glosado en la acusación escrita – vinculación absoluta con los hechos o modificabilidad del relato fáctico (*vinculatio facti*)-, por razones de legalidad y justicia, puede y debe realizar un control respecto de la tipicidad de los hechos, del título de imputación, así como de la pena solicitada y aceptada, por lo que la vinculación en esos casos (*vinculatio criminis* y *vinculatio poena*) se relativiza en atención a los principios antes enunciados. El juzgador está habilitado para analizar la calificación aceptada y la pena propuesta e incluso la convenida por el acusado y su defensa: esa es la capacidad innovadora que tiene frente a la conformidad procesal (EXP. N° 00175-2017-0).

La ausencia de mínima corroboración sobre tales circunstancias, sencillamente se termina por tipificar la conducta como delito de conducción de vehículo automotor en su forma simple (*primer párrafo, artículo 274° C.P.*). (EXP. N° 00175-2017-0).

La sentencia de vista que se está analizando deja claro que el juez de primera instancia, no argumentó la sanción por el segundo párrafo del Artículo 274° del Código Penal, por lo que a pesar de que se ha llegado a un acuerdo este acuerdo debe ajustarse a el primer párrafo de este artículo, pues si se tiene en cuenta las sanciones que considera la primera parte de la tipificación de este delito, quizá no necesariamente se hubiera sancionado con pena privativa de la libertad con carácter de suspendida, sino con prestación de servicios comunitarios.

Además de ello si bien los acuerdos entre el Ministerio Público y el acusado, lo que en términos jurídicos, se adecuaría a una Terminación Anticipada y jurídicamente también el juez, tiene el deber de revisar la propuesta de acuerdo y posteriormente emitir su resolución de aprobación, pues en el Requerimiento Acusatorio el representante del Ministerio Público, acuso por el delito de Conducción en Estado de Ebriedad, con la agravante de conducir un vehículo que presta el Servicio de Transporte de personas y el Juez Unipersonal simplemente reviso y aprobó el acuerdo de ambas partes.

El A quo, debió de analizar el proceso y variar el tipo penal y convertir conducción en estado de ebriedad simple, lo que evidencia otro error en la emisión de la sentencia de primera instancia ya que si bien el Ministerio Publico tiene muchas funciones y competencias, pero en esta parte del proceso no tiene facultades de decisión, solo propositivas, lo que obedece a la declaración de nulidad de dicha sentencia.

El proceso que se ha presentado, nos ha dado unas luces de lo que sucede en la casuística, pues primero el Representante del Ministerio Publico, verifica que el acta de intervención, refiere que el imputado se encontraba transportando a una persona encontrándose en estado de ebriedad, es por ello y sin realizar ninguna otra diligencia, tipifico el hecho con el Segundo Párrafo del Artículo 274° del Código Penal, el Juez Unipersonal, no objeta ni observa este extremo del requerimiento acusatorio.

La sala de Apelaciones verifica este error y así lo hace saber en su Sentencia de Vista, pero tampoco establece ni define cuando se debe de tener en cuenta que un vehículo presta el servicio de transporte, pues como lo hemos manifestado anteriormente los órganos jurisdiccionales no tienen claro cuáles son los criterios que deberían de tener para determinar que una unidad vehicular se encuentre prestando el servicio de transporte público, además de que si esta unidad se encontraba habilitada para prestar este servicio o que definitivamente esta unidad era informal.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA NORMATIVA QUE ESTABLECE LOS CRITERIOS JURIDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA FIJAR LA PENA, EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD CUANDO EL AGENTE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICO DE PASAJEROS, MERCANCIAS O CARGA EN GENERAL.

6.1. Propuesta de Proyecto de Ley.

En virtud de lo desarrollado en la presente investigación es necesario que se realice un proyecto de ley que tendrá como principal objetivo dar a conocer a los Órganos Jurisdiccionales de los Criterios Jurídicos que deben utilizar los Jueces Penales para Fijar la Pena, en delito de Conducción en Estado de Ebriedad Cuando el Agente Presta el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, Mercancías o Carga en General.

Lo que se busca es impedir que no se deje impunes a aquellas personas que han prestado el Servicio de Transporte Publico de personas en estado de ebriedad, además de que no se sancione de manera equivocada a aquellas personas que no prestan el servicio de transporte publico de personas y el certificado de dosaje etílico arroja menos de los 0,50 gramos – litro.



PROYECTO DE LEY

**LEY QUE ESTABLECE LOS CRITERIOS
JURIDICOS QUE DEBEN UTILIZAR LOS
JUECES PENALES PARA FIJAR LA PENA, EN
EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE
EBRIEDAD CUANDO EL AGENTE PRESTA EL
SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICO DE
PASAJEROS, MERCANCIAS O CARGA EN
GENERAL.**

FÓRMULA LEGAL DEL PROYECTO DE LEY

**LEY QUE ESTABLECE LOS CRITERIOS JURIDICOS QUE DEBEN
UTILIZAR LOS JUECES PENALES PARA FIJAR LA PENA, EN EL DELITO
DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD CUANDO EL AGENTE
PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICO DE PASAJEROS,
MERCANCIAS O CARGA EN GENERAL.**

(Publicado en El Peruano el 30.01.2020)

**Artículo 1°. Criterios Jurídicos que deben utilizar Los Jueces Penales Para Fijar
La Pena.**

Se reconoce que los criterios jurídicos que deben utilizar los jueces penales para determinar la pena, en el delito de conducción en estado de ebriedad cuando el agente presta el servicio de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, que se encuentra regulado en el segundo párrafo del Artículo 274°, del Código Penal, los cuales serían:

-) Las circunstancias de la comisión del hecho delictivo.
-) Las condiciones del vehículo que se conducía.
-) Oficio o profesión que desempeña el imputado.
-) La Tarjeta Única de Circulación (TUC), del vehículo intervenido.
-) Modo y lugar en el que el pasajero aceptó el servicio de transporte.

Artículo 2°. Criterios Jurídicos Para Fijar.

Impedir que se imponga sanciones excesivas a quienes no están prestando el servicio de Transporte Público y que se apliquen las sanciones adecuadas a quien si es intervenido Conduciendo en Estado de Ebriedad y además prestando el servicio de Transporte Público.

Se debe de considerar que una sanción que no resulta justa, aun estando prescrita en el Código Penal, desestabiliza al Poder Legislativo, pues se entendería que las normas que aprueban ellos no son ejecutados y no están llegando a cumplir el objetivo para el que están siendo promulgadas, además de que el aparato judicial tampoco podrá excusarse en que existe una laguna al no poder explicar la razón del porque no se está sancionando con el segundo párrafo del Artículo 274° de dicho código.

1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto la correcta aplicación del delito de Conducción en Estado de Ebriedad, tipificado en el segundo párrafo del artículo 274° del Código Penal, de esta manera todo el sistema jurídico no se verá afectado ya que tanto poder legislativo como el poder ejecutivo actuarían de una manera correcta.

Disposiciones finales

Primera. - Reconózcase al Derecho Penal como el medio idóneo para sancionar cualquier vulneración y ataque a los bienes jurídico.

Comuníquese al señor presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los 22 días del mes de noviembre de 2019

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de gobierno, en Lima, a los 22 días del mes de noviembre de 2019.

2. Exposición de motivos.

La presente propuesta de ley surge a raíz de la investigación que se realizó y se verificó que actualmente no se está sancionando, ni procesando a ninguna persona que presta el servicio de transporte de personas en estado de ebriedad que se encuentra regulado en el segundo párrafo del artículo 274° del Código Penal, que establece que cuando el agente presta servicio de transporte de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos – litro

bajo el efecto de droga toxica, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, será sancionado con una pena privativa de la libertad de 1 a 3 años, o con prestación de servicios comunitarios de sesenta a ciento cuarenta jornadas, pero no se ha establecido con claridad cuáles son los criterios que se debería tener para para que los órganos jurisdiccionales, consideren que un vehículo se encuentra prestando el servicio de transporte público de pasajeros, carga o mercancía en general.

Por esta razón la presente ley busca que tanto los jueces como los fiscales tengan en cuenta los criterios que deben de tomar, para la tipificación de este delito, en la actualidad el solo subsumirse al Decreto Supremo 017-2009-MTC., resulta muy confuso, pues en dicho decreto existe un concepto bajo de lo que significaría servicio de transporte público, la realidad nos ha demostrado que existen diferentes modalidades de transporte público, además del transporte informal que existe en todo nuestro país, por lo que debe de dejarse de lado el hecho de que un vehículo cuente con la Tarjeta Única de Circulación (TUC) para saber si presta o no el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, aunado a ello tenemos al transporte privado, pues si una persona conduce una unidad con presencia de drogas o alcohol, y transporta a su familiar o amigo, sin recibir una remuneración por ello, pone de igual manera en peligro el bien jurídico que protege este artículo, de la tipificación actual del al segundo párrafo del artículo 274° del Código Penal.

Es por ello que sustentamos la promulgación de la presente ley, pues de esta manera se no se cometerán excesos, al momento de sancionar por la comisión de

este delito, además de no dejar impunes a aquellas personas que si han cometido el delito pero que por no saber cuándo un vehículo presta el servicio de transporte de personas y como el Certificado de dosaje etílico arroja un porcentaje menor al 0.5 y mayor al 0.25, gramos por litro de sangre, pues actualmente los procesos que son similares solamente archivan y no persiguen el delito, a pesar de que se le intervino transportando a personas en estado etílico o drogadicción.

CONCLUSIONES

1. El Estado Peruano a través, del poder legislativo, busca la protección de bienes jurídicos, para que la sociedad tenga en cuenta que, si estos bienes son vulnerarlos, serán sancionados, es por ello que ha promulgado una serie de sanciones, para lograr la protección de los mismos, estos delitos se encuentran tipificados en el Código Penal peruano.
2. El delito de conducción en estado de ebriedad, se encuentra tipificado en el Artículo 274° del Código Penal Peruano y se estructura de dos párrafos, el primero establece 0.5 gramos por litro de sangre y el segundo párrafo, señala una agravante por prestar el servicio de transporte público de personas y el porcentaje es de 0.25 gramos por litro de sangre.
3. Luego de la búsqueda y el análisis de los procesos judiciales por conducción en estado de ebriedad hemos verificado que no existen muchos casos en los que se sancione a un conductor que haya sido intervenido conduciendo un vehículo en estado de ebriedad y que se considere que se encontraba prestando el servicio de transporte público.
4. Al revisar el Decreto Supremo 017-2009-MTC., se concluyó que, si bien existe un concepto para la modalidad de transporte público de transporte de personas, también existen otras modalidades de transporte, que se especifican en el mismo decreto, que la única diferencia es la contraprestación dineraria que existe entre una y otra, además en la actualidad existen otras formas de transporte, que aunque no se encuentren reguladas en nuestro sistema jurídico, si están siendo utilizadas por muchas personas en la actualidad.

5. El sancionar excesivamente a una persona que ha cometido un delito de conducción en estado de ebriedad, o dejar impune a una persona por no tener claro cuando se denomina que un vehículo presta el servicio de transporte, hace que el sistema jurídico peruano sea defectuoso, lo que a la larga solamente traerá que no actúe correctamente.

RECOMENDACIONES

1. Luego de la investigación que realizamos, recomendamos que tanto el Ministerio Público como el Poder Judicial, debe de capacitar a los fiscales como a los jueces para que conozcan también las normas administrativas, de esta manera se hubiera especificado con anterioridad cuando sancionar a una persona con el segundo párrafo del artículo 274° del código penal.
2. Se debe de promulgar la ley que estamos proponiendo, para que de esta manera todas las entidades, tengan claro cuando se debe de tener en cuenta que una persona está prestando el servicio de transporte público, además de que existen servicios de transporte similares, en donde también se pone en riesgo a la seguridad pública y a las personas que estas transportando.

LISTA DE REFERENCIAS

- Ávalos Rodríguez, C. (2002). El delito de conducir, operar o maniobrar en estado de ebriedad o drogadicción. *Revista Peruana de Ciencias Penales, Año VII-VIII*(N° 11).
- Burgos Mariños, V. (2005). Principios rectores del nuevo Código Procesal Penal Peruano. En V. Cubas Villanueva, Y. Doig Díaz, & F. Quispe Farfán, *El nuevo Proceso Penal. Estudios Fundamentales* (pág. 68). Palestra Editores: Lima.
- Delgado Sevillano, F & Upiachihua, J. (2013) "*Análisis del Juzgamiento del Delito de Conducción en Estado de Ebriedad Según las Escuelas Penales Finalistas y Funcionalistas*" Peru: Iquitos.
- Espinoza Gutierrez, S. (2011) "*La Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas: La Culpabilidad*"., Universidad San Martín de Porres: Lima.
- Cabanellas de Torres, G. (2012). *Diccionario Jurídico Elemental*.
- Chate Ochante, R. (2017) *El Delito de Conducción de Vehículo en Estado de Ebriedad y las Formas de Participación, año 2015*, Peru - Lambayeque.
- Cobo del Rosal, M., & Vives Antón, T. (1994). *Derecho Penal. Parte General* (Quinta ed.). Valencia: Tirant lo Blanch.
- De La Barreda Solorzano, L. (1997). *Justicia Penal y Derechos Humanos*. México: Porrúa.
- de delitos en los delitos contra el medio ambiente. En *Actualidad Jurídica. Número 2* (pág. 81). España.
- Díaz, M, y García. Autoría y Participación. Santiago: Revista de Estudios de la Justicia, 2008.
- García Ramírez, S. (1997). *Itinerario de la Pena* (Vol. Año LXIII). México: Academia Mexicana de Ciencias Penales.

- Gómez López, J. O. (2003). *Teoría del Delito*. Bogotá: Ediciones Doctrina y Ley Ltda.
- Guzmán Napurí, C. (2011). *Tratado de la Administración Pública y del Procedimiento Administrativo*. Lima: Caballero Bustamante.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw - Hill.
- Moreno Catena, V. (2000). *El proceso penal: Doctrina, Jurisprudencia y Formularios* (Vol. II). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Landaverde, M. (2015). El delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores. *Revista Jurídica Digital "Enfoque Jurídico"*. Recuperado de <http://www.wnfoquejuridico.info/wp/archivos/4246>.
- Ortiz Romero, J. (2013). (*Reforma Judicial Federal*). *Colección Manuales de Derecho*. Oxford.
- Peña Cabrera Freyre, A. (2008). *Derecho Penal Parte Especial* (t.1). Lima: IdemsaEditorial Moreno S.A.
- Peña Cabrera Freyre, A. (2010). *Derecho Penal Parte Especial*. (Vol. Tomo III). Lima: Idemsa.
- Quijada , R. (2005). *Enciclopedia Jurídica OMEBA*. OMEBA.
- Ramos Nuñez, C. (2005). *Como hacer una tesis en derecho y no envejecer en el intento*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Rodríguez, J. (2008) "Delitos Cometidos Mediante Empleo de Vehículos"
[http://www.incipp.org.pe/es/documentos/?page=10&Key=.](http://www.incipp.org.pe/es/documentos/?page=10&Key=)
- San Martín Castro, C. (2003). *Derecho Procesal Penal* (Segunda ed.). Lima: Editora Jurídica Grijley.
- Scheller, A (2011). *La Teoría del Dominio del Hecho en la Legislación Penal*, Colombia, *Revista de Derecho*.

Serrano Gómez , A. (2004). *Derecho Penal Parte Especial* (9º edición ed.). Madrid: Dykinson.

Silva Silva, H. (2000). *El Delito de Manejar en Estado de Ebriedad - Aspectos Penales, Criminológicos y Medico-Legales, Doctrina, Jurisprudencia y derecho comparado*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.

Vives Anton, T. (1996). *Comentarios al Código Penal de 1995*. (Vol. Volumen II). Valencia: Tirant lo Blanch.

Witker, J. (1995). *La investigación jurídica*. México: Mc Graw-Hill.