

CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD. FACTORES QUE INFLUYEN EN SU REALIZACIÓN Y LA INEFICACIA DISUASORIA DEL TIPO PENAL EN LIMA NORTE ENTRE EL 2015 Y 2020

*Andrea Alarcón Lopez**
Universidad Católica Sedes Sapientiae
2018100221@ucss.pe

*Valeria Bejarano Cuadrao***
Universidad Católica Sedes Sapientiae
2018100778@ucss.pe

*Juan Castilla Zuñiga****
Universidad Católica Sedes Sapientiae
2018200048@ucss.pe

*Álvaro Lujan Zuñiga*****
Universidad Católica Sedes Sapientiae
2018200382@ucss.pe

*Yosselin Valladares Cosme******
Universidad Católica Sedes Sapientiae
2019101124@ucss.pe

*Moisés N. Paz Panduro******
Universidad Católica Sedes Sapientiae
mpaz@ucss.edu.pe

* Alumna del Octavo Ciclo de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (UCSS). Integrante de la Asociación Derecho y Realidad - Ius Et Re, conformada por alumnos de la Facultad de Derecho UCSS. Integrante del Círculo de Estudios de Derecho Penal de la Facultad de Derecho UCSS.

** Alumna del Octavo Ciclo de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (UCSS). Integrante de la Asociación Derecho y Realidad - Ius Et Re, conformada por alumnos de la Facultad de Derecho UCSS. Integrante del Círculo de Estudios de Derecho Penal de la Facultad de Derecho UCSS.

Resumen: El presente trabajo aborda una investigación dogmática y estadística del delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Norte desde el año 2015 al 2020. La investigación versará sobre la ineficacia preventiva de la comisión habitual y reiterante de este tipo penal.

Palabras clave: Delito de conducción en estado de ebriedad, peligro abstracto, adelanto de las barreras de punibilidad, principio de oportunidad, vehículo motorizado, influencia alcohólica, delito pluriofensivo.

DRUNK DRIVING. FACTORS THAT INCLUENCE IT'S IMPLEMENTATION AND THE DETERRENT INEFFECTIVENESS OF THE CRIMINAL TYPE IN NORTH LIMA BETWEEN 2015 AND 2020

Abstract: The present work addresses a dogmatic and statistical investigation of the crime of drunk driving in North Lima from 2015 to 2020. The investigation will focus on the preventive ineffectiveness of the habitual and repetitive commission of this criminal type.

Keywords: Drunk driving offense, abstract danger, advancement of punishable barriers, principle of opportunity, motorized vehicle, alcoholic influence, multi-offensive crime

1. Introducción

En la actualidad, a pesar de la distinta información proporcionada a través de campañas de concientización en materia de educación vial, los accidentes de tránsito causados por conductores en estado de ebriedad no han dejado de ser una cifra en aumento. También se ha incrementado proporcionalmente la creación de sanciones administrativas o penales, como el delito de conducción en estado de ebriedad, que atenta contra el bien jurídico seguridad pública. A través de la redacción del presente artículo, se

*** Alumno del Séptimo Ciclo de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (UCSS). Integrante de la Asociación Derecho y Realidad - Ius Et Re, conformada por alumnos de la Facultad de Derecho UCSS. Integrante del Círculo de Estudios de Derecho Penal de la Facultad de Derecho UCSS.

**** Alumno del Séptimo Ciclo de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (UCSS). Integrante de la Asociación Derecho y Realidad - Ius Et Re, conformada por alumnos de la Facultad de Derecho UCSS. Integrante del Círculo de Estudios de Derecho Penal de la Facultad de Derecho UCSS.

***** Alumna del Sexto Ciclo de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica Sedes Sapientiae (UCSS). Integrante del Círculo de Estudios de Derecho Penal de la Facultad de Derecho UCSS.

***** Coordinador del Área de Derecho Público y Profesor de Derecho Penal en la Facultad de Derecho de la UCSS. Profesor Asociado en la Academia de la Magistratura (UCSS). Profesor en el Centro de Altos Estudios en Justicia Militar (CAEJM). Profesor en pre y post grado a nivel nacional. Jefe del Área Penal en el Estudio Paz Panduro Asesores & Consultores.

abordará la problemática del delito de conducción en estado de ebriedad. Sobre la base de aquel análisis será posible determinar los supuestos de hecho, consecuencias y posibles soluciones para este grave problema que aqueja a la sociedad.

2. Nociones acerca de conducción en estado de ebriedad

2.1. Definición de conducción en estado de ebriedad conforme al Art. 274 C.P.

La conducción en estado de ebriedad representa un riesgo para la comunidad. A consecuencia de ello, dicha problemática ha sido abordada dentro de distintas regulaciones pertenecientes al ordenamiento jurídico nacional. De este modo -y como ejemplo de ello-, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito establece que “Está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor” (2018, Art. 88).

Por otro lado, la descripción típica del mencionado comportamiento se encuentra regulada además dentro del capítulo I -perteneciente al título XII- del Código Penal peruano, en donde se clasifica como un delito de peligro común. De esta forma, resulta adecuado realizar la siguiente precisión con respecto a dicho concepto:

Puede definirse como aquellos en los que no se requiere que la conducta del agente haya ocasionado un daño sobre un objeto, sino que es suficiente con que el objeto jurídicamente protegido haya sido puesto en peligro de sufrir la lesión que se quiere evitar [el *peligro* es un concepto de naturaleza normativa en cuanto a que su objetivo de referencia es un bien jurídico, aunque su fundamento —además de normativo— también se basa en una regla de experiencia o de frecuente que es, a su vez, sintetizada en un tipo legal], sea cuando se quiere realmente la posibilidad de lesión —*peligro concreto*— o cuando según la experiencia general representa en sí misma un peligro para el objeto protegido —*peligro abstracto*—. (Acuerdo Plenario N°6-2006/CJ-116, 2006, fundamento 9)

En cuanto a la descripción legal -del presente código-, se ha establecido mediante el artículo 274° que:

El que encontrándose en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra un vehículo motorizado será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36° inciso 7.¹

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36°, inciso 7.

Dentro de los aspectos relevantes, y necesarios de precisar en el delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad o drogadicción, se encuentra el bien jurídico protegido. Según Peña Cabrera (2010), no existe una definición categórica del bien jurídico afectado. Contrario a ello, se ha establecido que posee carácter pluriofensivo, pues:

En el seno de la doctrina penalista se puede distinguir 3 posiciones: a) en primer lugar, los autores que consideran que se protege directamente la vida, integridad física y la salud de las personas que participan en el tráfico viario (tesis individualista); b) en segundo lugar, los que, contrariamente, sostienen que se protege la seguridad en el tráfico diario en sí misma, esto es, de forma autónoma con respecto a los bienes jurídicos penales vida, integridad física y salud (posición colectivista o automatista); y c) por último, los autores que, a modo de solución intermedia, defienden que se protege la seguridad en el tráfico rodado, pero no como un interés en sí mismo, sino como un instrumento para tutelar la vida, integridad física y salud de las personas que participan en este concreto ámbito. (p. 531)

Con respecto a la tipicidad objetiva, se ha establecido dentro del vigente Código Penal que el sujeto activo puede ser cualquier persona natural, pues no se realiza mención

¹ Artículo 36° Código Penal: Inhabilitación.

7. Suspensión, cancelación o incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo.

alguna sobre la autorización que debe poseer el individuo para conducir el vehículo motorizado (Peña Cabrera, 2010). En cuanto al sujeto pasivo, el mismo autor menciona que “lo es la sociedad, por cuanto este tipo no prevé lesión alguna de bien específico y concreto” (2010, p. 537).

Resulta importante resaltar la delimitación en torno a la tipicidad subjetiva (Peña Cabrera, 2010). La forma dolosa se presenta como la **única forma de comisión del comportamiento de conducir en estado de ebriedad**, esto pues:

Solo permite la comisión dolosa, que debe abarcar tanto el conocimiento por 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 voluntad de actuar en esas condiciones; como sostuvimos en acápite precedentes, el factor subjetivo (de contenido normativo), no ha de ser verificado al momento de la comisión del hecho punible, sino desde un momento *ex -ante*, cuando el autor se predetermina a ingerir alcohol, sabiendo que ha de conducir un vehículo automotor, de manera que su organismo debe estar desprovisto de toda sustancia que pueda afectar sus poderes de control y de dominabilidad. Al retrotraer el examen del tipo subjetivo del injusto, adoptamos la teoría del *actio libera in causa*, cumplimentando con el análisis del juicio de reproche personal, contenido líneas atrás (pp. 550-551).

Por último, al tratarse de un delito de peligro abstracto y de mera actividad, su consumación se llevará a cabo al conducir el vehículo en estado de ebriedad, lo cual se determinará según la cantidad de gramos de alcohol por litro de sangre o sustancias psicotrópicas determinadas en la normativa.

2.2. Definición de conducción en estado de ebriedad conforme a la doctrina

El delito de conducción en estado de ebriedad en la doctrina tiene un sentido único, ya que este tipo se configura de una manera diferente a los de peligro concreto. Conforme a la ley, posee doble sanción: la administrativa y la penal. Ello sucede porque es sancionable con multas y suspensión de la tarjeta de conducir (sanciones administrativas impuestas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones) y con penas privativas de la libertad, además con pago de reparación civil sea que el accionar típico del sujeto activo causó

daño material o físico (sanciones penales impuestas por el Ministerio Público, artículo 274 del C.P en concurso con otros tipos penales) o sea que no ocasionó daño alguno.

En la doctrina peruana, según Caro Coria (1997, citado en Taboada, 2019) se establece que el conducir en estado de ebriedad posee una naturaleza doble, es una falta administrativa y por lo tanto, la sanción debe ser impuesta por la administración competente; sin embargo, esta debe abstenerse en los casos en que la acción suponga un delito, Así, cuando la acción del agente activo pueda ser encuadrada en el Artículo 274 del Código Penal. De ser este el caso, la administración no deberá continuar con la investigación o con la sanción, porque tiene la obligación de informar y trasladar los actuados al Ministerio Público para que esta entidad se encargue de las investigaciones y sanciones penales (cabe recalcar que dentro del proceso penal también se determinan las sanciones administrativas y civiles, tales como suspensión del permiso de conducir, pago de reparación civil, etc.). En este sentido, queda claramente establecido que la competencia del Ministerio Público prima por sobre la entidad administrativa, de acuerdo al Artículo 159, inciso 5, de la Constitución Política del Perú de 1993, en donde se determina y reconoce el principio acusatorio y al encargado del ejercicio de la acción penal. Por lo que, en el primer momento, de la acción típica, materia de este trabajo de investigación, se deberá evaluar si es de naturaleza penal o administrativa (Taboada, 2019. p.172).

La conducción en estado de ebriedad para la doctrina penal es un acto que puede ser peligroso para la seguridad pública, porque conducir bajo los efectos del alcohol es el primer paso para concretar un delito mayor como por ejemplo lesiones graves, homicidio, daño patrimonial, etc. Es por ello que el tipo se encuentra en el Título XII del Código Penal, dentro de los delitos contra la seguridad pública. El tipo penal es de peligro abstracto, es decir, busca prevenir un delito mayor como consecuencia de la conducción bajo los efectos del alcohol, es así que se justifica la sanción penal de la conducta.

Como se sabe, el tráfico rodado es una actividad de riesgo, que tiene lugar en el ámbito del desarrollo cotidiano en espacios de afluencia de personas y siempre supone un peligro. Es por este motivo que, la conducción de vehículos de transporte posee límites como parte del riesgo permitido asumido por la sociedad como necesario para desarrollar las actividades esenciales de la vida; sin embargo, este riesgo permitido se incrementa cuando una persona manipula un auto u otra máquina de transporte bajo los efectos del alcohol, ya que esta sustancia entorpece las actividades motrices del cuerpo, la lucidez mental, la coordinación cuerpo-mente y la capacidad de respuesta a estímulos externos. Es por estas razones que el Derecho Penal en su labor preventiva del delito sanciona la acción de conducir bajo los efectos del alcohol.

De acuerdo a este punto, Asmat (2019) refiere que:

Estos delitos se caracterizan porque los bienes protegidos no se mencionan en absoluto en el tipo, sino que constituyen sólo el motivo para la creación del precepto penal. No se exige que el órgano jurisdiccional haga una comprobación del peligro, lo que si es necesario al tratarse de los delitos de peligro concreto. Este peligro abstracto se entiende como un peligro demostrado por estadísticas, esto es, se trata de un peligro presente en la generalidad de los supuestos a pesar de que llegase a faltar en el caso específico. Esto significa que, en tanto la exigencia del peligro no se menciona de modo expreso en el texto legal, los delitos de peligro abstracto reconocen, una presunción iuris et de iure lo que implica que la responsabilidad penal viene estimada en la descripción típica que del hecho hace la norma sin que se exija al órgano jurisdiccional la comprobación de, si en la situación concreta, existió el peligro. (p. 32)

En conclusión, el delito de conducción en estado de ebriedad es de peligro abstracto y se configura cuando el agente conduce maquinaria de transporte de personas o insumos comerciales en la vía pública, entendiendo como el lugar por donde circula el tráfico rodado y las personas. De esta manera, el delito es pluriofensivo al momento de concretarse el peligro que se pretende prevenir con la sanción del estado anterior al delito concreto (como consecuencia de conducir bajo los efectos del alcohol se puede llegar a cometer homicidios, lesiones leves o graves, daño patrimonial, etc.). Así, el Derecho Penal no espera que el peligro se configure, sino que lo evita o trata de evitarlo.

2.3. Definición de conducción en estado de ebriedad conforme a la jurisprudencia

En la jurisprudencia nacional, el delito de conducción en estado de ebriedad se distingue en dos modalidades: la primera, cuando el agente activo no desarrolla servicio de transporte de pasajeros y la segunda, cuando sí los desarrolla; sin embargo, debe notarse que la diferencia no se encuentra en la acción típica, sino en la actividad que desarrolla; puesto que una persona que brinda el servicio a la sociedad, transportando personas mediante un vehículo automotor, tiene la responsabilidad y el deber del cuidado de todos los pasajeros y, de todas las personas que circulan en la vía pública. Por ello podemos decir que el conductor prestador de servicios de transporte tiene mayor responsabilidad que una persona que conduce su vehículo personal.

Por ejemplo, el Expediente 000175-2017-0/Dos de Mayo, expedido por la Corte Superior de Justicia de Huánuco -Sala de Apelaciones- desarrolla de manera jurisprudencial el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en el distintivo de prestación de servicio de transporte público, en donde manifiesta que, para la configuración concreta exige:

Conducir o maniobrar un vehículo motorizado, bajo los efectos de alcohol o de drogas. Al ser un tipo de peligro abstracto, no 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 regulada 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 puede superar el límite cuantitativo permitido. (p. 5)

Es por ello como decíamos que, desde la jurisprudencia, el delito materia de investigación se distingue de dos formas: si el agente es prestador de servicios de transporte público y si no lo es. Esta diferenciación repercute en la condena, en la determinación de la intensión como dolosa (tipicidad subjetiva); toda vez que no hay posibilidad de que sea culposa por la intencionalidad a priori al acto en sí mismo. Así, el agente sabe que está bajo los efectos del alcohol y aun así decide manipular un vehículo automotor aun cuando sabe que esto puede causar daño a la sociedad y a las personas que están bajo su cuidado. El elemento doloso de su acto, naturalmente, repercute en la condena que se le impondrá.

La Sala de Apelaciones de Huánuco en el Expediente 000175-2017-0/Dos de Mayo, consideró que, para probar la comisión del delito es necesario probar los siguientes hechos: el vehículo en donde se intervino al sujeto era utilizado para el servicio de transporte público, si el imputado se disponía a desarrollar dicho servicio, si lo estuvo haciendo o si lo hizo con anterioridad antes de ser intervenido por la autoridad competente y, de ser el caso, si en el Acta de Intervención Policial figura haberse encontrado botellas de bebidas alcohólicas o recipiente que contenga dicho líquido, así también que la documentación incautada (permiso de conducir, autorizaciones, permisos de ruta, licencias adicionales, etc.) permita presumir la actividad de transporte público. En caso contrario, si no existe la

mínima corroboración de estos elementos mencionados, solo se configuraría el delito de conducción en estado de ebriedad en su forma simple (pp.5-6).

Por otro lado, en el Expediente 0582-2016-2-1826-JR-PE-04 de la Corte Superior de Justicia de Lima, Cuarto Juzgado Penal Unipersonal de Lima Especializado en Procesos Inmediatos (NCP) se desarrolla un proceso inmediato cuya materia es el delito materia de análisis. El proceso inmediato, en palabras sencillas, es un proceso especial que se caracteriza por la celeridad y economía procesal. Es así que, la Sala desarrolla el siguiente encuadramiento del hecho con el delito:

(...) Se estima necesario someter los hechos imputados al acusado al estricto rigor jurídico que embarga la estructura funcional (realización de la tipicidad objetiva y subjetiva), así debemos verificar si los hechos atribuidos a su persona, representa la conducta típica de conducción de vehículo en estado de ebriedad, dentro de la teoría del delito, ya que debido a *la función de garantía* que deben cumplir los tipos penales, como consecuencia del *principio de legalidad*, se tiene que solo los comportamientos que pueden subsumirse en la descripción típica pueden ser objeto de sanción penal. En el presente caso la conducta incriminada materia a acusación se encuentra subsumida en el tipo penal antes mencionado, toda vez que el acusado el día veinticinco de noviembre del 2015 a las 22:03 horas aproximadamente, fue intervenido cuando conducía el vehículo de placa de rodaje C8U-331, en estado de ebriedad y al ser sometido al Dosaje etílico arrojó un resultado de 1.83 g/l de alcohol en la sangre; cargos que han sido aceptados por el acusado, asistido por su abogado defensor; y, al no haberse determinado algún supuesto de justificación o exculpación, su conducta merece ser objeto de reproche penal. (p. 4-5)

Como se puede apreciar, la tipificación del hecho ahora no indica que el imputado prestaba servicios de transporte público porque al momento de la intervención no se encontraron los elementos desarrollados en párrafos precedentes.

Por último, como jurisprudencia relevante para la investigación, tenemos la Casación N° 103- 2017/Junín, en su décimo cuarto fundamento desarrolla el concepto del delito investigado:

El delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, tipificado en el artículo 274 del Código Penal, está configurado como un delito de peligro abstracto en el que no es necesario demostrar, en el caso concreto, el peligro efectivo para la seguridad del tráfico, cuyo contenido está conformado por

aquellos principios que garantizan la seguridad en la conducción de los vehículos motorizados: principios de confianza, conducción reglamentada y seguridad [El legislador adelanta las barreras punitivas para establecer un mayor ámbito de protección para el bien jurídico, cuando las formas imprudentes no alcanzan a proteger ese ámbito que el legislador estima necesario tutelar]. Esto es así, pues la razón para incriminar dicha conducta es el peligro que genera para la seguridad del tráfico público. De esta manera, estamos ante un delito de peligro abstracto donde la mera conducción en estado de ebriedad acarrea, sin más, la comisión del hecho punible. En otras palabras, el delito de conducción en estado de ebriedad se consuma por el solo hecho de conducir en esas circunstancias: una vez que se verifica que la influencia alcohólica en el conductor, se deberá aplicar el precepto bajo análisis. (p. 10)

Así también, la Casación N° 103- 2017/Junín, en su décimo cuarto fundamento establece para los ofendidos de este delito, diferenciando sociedad y la víctima de la acción:

En la historia de la persecución penal hay dos personajes que se disputan la calidad de ofendido: la Sociedad y la víctima (persona individual o jurídica) que ven dañados o puestos en peligro sus intereses y sus derechos. Son muchos más, en cambio, los que se atribuyen la condición de víctima. Unos y otros buscan, en todo caso, el castigo del culpable —autor del delito—, y también pretenden la tutela social y el resarcimiento del daño que han sufrido. Entre los elementos que caracterizan al delito se hallan la identidad del agresor y la del agredido, que entran en colisión personal, por el ataque que aquél emprende, ante el enfrentamiento que los compromete, por la malicia que alguno utiliza para obtener determinada ventaja. Es decir, pueden ser ofendidos, y lo son de iure y de facto, la Sociedad, que se ve agraviada o amenazada por el hecho punible, el individuo —o los individuos— y la persona colectiva —o las personas colectivas—, que miran dañados o puestos en peligro sus intereses y sus derechos.” (p. 11)

Por ello, se puede apreciar que, dentro de la doctrina y la jurisprudencia, el delito de conducción en estado de ebriedad tiene características concretas que se deben probar para su configuración penal. Asimismo, el Derecho Penal en su labor preventiva busca disuadir a las personas de conducir vehículos motorizados bajo los efectos del alcohol, por ello tipifica este hecho como delito para prevenir los daños mayores que se podrían

ocasionar como consecuencia del acto ya desarrollado, lo que convierte a este delito uno de peligro abstracto, doloso y pluriofensivo (la sociedad y la víctima directa).

3. Análisis del tipo de conducción en estado de ebriedad conforme a la Teoría del Delito

3.1. Sobre el Comportamiento de acción u omisión

Como sabemos, el delito se realiza a través de una conducta humana y, para que ello suceda, debe existir un comportamiento o hecho. La diferencia en estos conceptos de hecho y comportamiento es que la conducta es la mera acción u omisión, mientras que el hecho, además de esta acción u omisión, contempla que debe causar un resultado material existiendo un nexo causal entre este último y el hecho en ese sentido. Si el delito es de mera actividad debe hablarse de conducta y cuando el delito es de resultado material nos referimos al hecho. Asimismo, es importante saber en qué consisten los conceptos de acción y omisión para entender cómo se configura un delito, la acción simplemente es el movimiento corporal, es decir, requiere que exista una actividad voluntaria. Es importante resaltar ello, ya que este movimiento debe ser causado conscientemente y la omisión es lo contrario a la acción, es una inactividad del hacer en donde existe un deber jurídico: De esta forma, estamos frente a la obligación de actuar de cierta manera y no se hace, entonces existe una omisión.

Luis Miguel Bramont-Arias Torres (2008) recoge información de diversas doctrinas de acuerdo a la *teoría de la pena*, la cual nos dice que la acción, desde el área penal, se demuestra por el actuar, pues da como resultado un cambio o alteración en la realidad, ya que está proyectado a la afectación de un bien jurídico penalmente protegido. La acción es la base común de toda conducta punible, activa o pasiva, dolosa o culposa y, según la teoría finalista, el actuar o la acción humana es el ejercicio de la actividad final, por lo que no solo deberíamos enfocarnos en la causalidad sino también respaldar la teoría finalista, por cuanto esta concluye que la actividad final en su actuar está orientada de manera consciente desde el inicio hasta el fin. Así, cabe destacar también que, la acción cumple una función meramente negativa, que permite apartar aquellas conductas que no son relevantes en material penal. Hablamos sobre los supuestos de ausencia de acción, que se presentan cuando estas acciones no forman parte de la voluntad como por ejemplo: los actos reflejos, la fuerza física irresistible y el estado de inconsciencia.

Además de ello, la doctrina clasifica las clases del delito en delitos de resultado y los delitos de mera actividad. En el primer punto se exige además del comportamiento, la afectación al bien jurídico y, de esta manera la sanción se presenta no sólo como un delito consumado, sino también a través de la tentativa, ello porque proviene de un delito imperfecto, ya que se exige la existencia de una relación de causalidad en la afectación o daño al bien jurídico y la conducta del sujeto. Los delitos de mera actividad no requieren un resultado, se consuman con el despliegue de la misma conducta, por lo que no se requiere una afectación al bien jurídico protegido, como el caso materia de análisis.

Ahora bien, partiendo de estos conceptos, centraremos nuestro objetivo de investigación en los contextos y normativas jurídicas de nuestro país en relación a la conducción en estado de ebriedad (tema al que cualquier ciudadano de a pie ha tenido cuando menos una mínima referencia) y, también abarca parte de un análisis jurídico penal en el artículo 274 del Código Penal, tipificado como el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Este es un delito de **mera actividad que, en párrafos anteriores lo hemos evaluado y estudiado**, no requiere un resultado, ya que la sola acción consuma el delito y solo basta con el simple hecho objetivo de conducir en estado de ebriedad para que la conducta sea considerada típicamente antijurídica y culpable.

Peña (2010) realiza un análisis de los supuestos típicos de acuerdo con la normatividad del artículo 274 del Código Penal haciendo referencia a la “conducta prohibida” conformada por elementos necesarios para determinar el delito, la operatividad o maniobra de un vehículo motorizado, la conducción, instrumento, herramienta, máquina u otro. Dado los supuestos de la norma, se entiende que, por operatividad por conducción, o maniobra a toda acción que consiste en manipular o manejar, los mecanismos de la dirección de un vehículo motorizado desplazándolo en el espacio.

Con ello se demostraría la necesidad de la conducción que exhorta la puesta en marcha del objeto de riesgo. Por esta razón, Peña Cabrera, asume que, necesariamente la acción de conducir tiene un cierto efecto temporal.

De acuerdo con los elementos de la acción en el Artículo 274 del Código Penal, la causa recae en el mismo sujeto que conduce el vehículo, encontrándose en ese momento con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos litro.

Podemos destacar que son varios los indicadores que conforman la conducta típica: La conducción en este caso es aquella en la que recae la sanción de quien lo hace y que esa conducción esté referida a la de un vehículo motorizado indicado a la referencia prevista en la norma sub examine como pena privativa de libertad, la privación de la licencia de conducir y, la inhabilitación. La ingestión de sustancias alcohólicas que genere un grado

de intoxicación etílico, que suceda en entorno público, podríamos decir que son las causas principales por las que repercute en el resultado típico del delito sub examine, además de la influencia de la ingestión (alcohol) en el organismo del conductor (proporcional), tal y como se señala en el Artículo 274 del Código Penal, si una persona conduce una unidad vehicular con un nivel de alcohol superior al establecido por la norma jurídica: 0.5 gramos por litro, si se trata de conductores particulares y 0.25 gramos por litro en el caso de conductores de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general.

3.2. Sobre la tipicidad de la conducta

Bramont-Arias Torres, Luis Alberto señala que, la tipicidad es la adecuación de un hecho que se produce en la realidad en la norma jurídico penal. De ello se puede comprender que la tipicidad es la subsunción del hecho o de la conducta que se presenta en la vida real para así subsumirse o encuadrarse en el tipo penal de forma precisa (Manual de Derecho Penal. Parte Especial, 2002).

Es preciso reiterar conforme se destacó anteriormente que, el delito de conducción en estado de ebriedad es un delito de peligro abstracto, el cual haremos mención en las próximas líneas.

Los delitos se pueden clasificar en delitos de lesión o en delitos de peligro concreto o delitos de peligro abstracto. En el primer caso, son aquellos en los que se exige un resultado lesivo al bien jurídico protegido, en los otros la exigencia del peligro viene contenida en el propio tipo penal, como elemento que configura este. En los tipos de delitos de peligro concreto se hace imprescindible una comprobación de la situación peligrosa por parte del órgano jurisdiccional. Es decir, el juez debe comprobar que existió el peligro objetivo y real de afectación al bien jurídico protegido en el tipo penal. Se debe visualizar y cumplir con todos los presupuestos requeridos para adecuar y calificar la conducta de hecho como un delito.

El tipo estudiado, es un delito de peligro abstracto o de mera actividad, que se caracteriza porque se castiga el comportamiento del sujeto sin que lesione el bien jurídico protegido, que en este caso sería la seguridad pública. La exigencia de un peligro inminente no se expresa de manera taxativa en la norma legal, sino que este tipo de delito solo toma una presunción, que implica que la responsabilidad se estima en la descripción propia del hecho que el tipo penal fija.

Empezamos el análisis de los puntos que integran la tipificación del delito, tales como el bien jurídico, sujeto activo y pasivo, además del comportamiento típico.

3.2.1. *Bien jurídico*

Dentro del área penal, se distingue y se precisa cuál es el bien jurídico protegido del delito de peligro abstracto de conducir en estado de ebriedad y, como se pudo desarrollar en párrafos precedentes algunos académicos del derecho penal disciernen entre el bien jurídico peligro de seguridad de tráfico rodado y el bien jurídico peligro entre los ciudadanos, personas, que intervienen en ellos.

Asmat (2019) señala:

La conducción estado de ebriedad sería un delito pluriofensivo de peligro en el que la acción peligrosa se proyecta, simultáneamente sobre dos bienes jurídicos tutelados, pero de manera diferente. (...) La presencia del bien jurídico colectivo —seguridad del tráfico— posee un sentido anticipatorio para la protección de los bienes jurídicos individuales -vida, integridad corporal y patrimonio (p. 33).

El bien jurídico que protege el tipo penal de conducción en estado de ebriedad fue debatido por la doctrina, toda vez que no se distinguía entre el bien jurídico colectivo de seguridad del tráfico o un interés personalísimo; sin embargo, fue resuelto a través de una Casación de la Corte Suprema de Justicia (Segunda Sala Penal Transitoria), en la Casación N° 103-2017/Junín en el fundamento décimo quinto menciona que:

El codificador de 1991 incorporó al catálogo de delitos, aquellas conductas que atentan contra el bien jurídico “Seguridad Pública”, si bien los tipos penales comprendidos en este Título ofenden directamente un bien jurídico de naturaleza colectiva —esto es, el bienestar de toda una población—, éstos también se dirigen a tutelar indirectamente los bienes jurídicos personalísimos, en concreto, la vida, el cuerpo y la salud de la persona de forma individual. (p. 10)

Con esta precisión queda aclarado cuál es el bien jurídico que protege el tipo penal de conducción en estado de ebriedad: Seguridad Pública de la Sociedad, el mismo que es objeto de nuestra investigación.

3.2.2. *Sujeto activo*

El sujeto activo, como en todos los delitos comunes, se interpreta de la misma manera, es decir, se presenta con la misma locución pronominal “El que” y, se menciona a la persona que realiza el tipo penal.

El delito de conducción en estado de ebriedad, sigue el estilo gramatical de los delitos comunes. En este sentido, siendo una descripción general, no hay interrogante respecto de que el delito puede ser cometido por un varón o una mujer o por cualquier persona natural.

3.2.3. *Sujeto pasivo*

Es muy recurrente que en los diferentes tipos penales se mencione al sujeto pasivo de una manera textual, en otros casos, en delitos especiales, se menciona si es un varón, mujer o un integrante de la familia, para que de esta manera se cumpla el tipo penal. En el caso del tipo de conducción en estado de ebriedad, la Casación 103-2017/Junín en su fundamento décimo noveno menciona que:

En los delitos contra la Seguridad Pública, el sujeto pasivo, también llamado víctima u ofendido, es el que resulta directa o inmediatamente perjudicado por el delito o el que soporta las consecuencias del mismo; en el delito bajo análisis, el sujeto pasivo es la Sociedad así como todos y cada uno de sus habitantes, ya que la conducción de un vehículo motorizado en estado de ebriedad o drogadicción, los afecta en su seguridad, en el tránsito; tanto en el desplazamiento vehicular como el peatonal y el de pasajeros. (p. 11)

Es muy clara la afirmación que se hace en uno de los fundamentos de la Casación sub examine, en la cual se explica que el sujeto pasivo en el delito es la Sociedad y esta se representara a través del Ministerio Público para ejercer la acción penal.

3.2.4. *Comportamiento*

El comportamiento se adecua a lo que textualmente expresa el tipo penal del artículo 274 del vigente Código Penal.

El Expediente N° 00175-2017/Huánuco, de la Corte Superior de Justicia de Huánuco, establece en sus fundamentos jurídicos cuatro y quinto:

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 los 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. (p. 5)

En consecuencia, siendo un delito abstracto se sanciona la mera realización de la conducta, sin la consecuencia de lesión a nadie. Solo se debe verificar la influencia excesiva del alcohol permitido y que conduzca el vehículo.

3.3. Sobre la antijuricidad de la conducta

Luego de haber evaluado los elementos objetivos y subjetivos en la tipicidad, nos enfocaremos en examinar la antijuricidad del comportamiento del sujeto activo, ante el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción.

Debido a que no toda conducta típica es considerada un ilícito penal porque pueden existir causas que justifiquen el comportamiento típico, por ausencia de imputación objetiva, entre otros, por ello debemos analizar siempre de acuerdo con las circunstancias que acontecieron en el caso concreto.

En el sentido mencionado anteriormente, Peña (2010) diferencia la tipicidad de la antijuricidad concluyendo que:

(...) la categoría de la tipicidad penal informa ámbitos de lesividad social, mientras que la antijuricidad penal, supone incidir en un plano de valoración, en cuanto diversas variables contenidas en el ordenamiento jurídico, en lo que respecta a esferas permisivas de conducta típica. (p. 317)

En tal sentido, la antijuricidad está conformada por la antijuricidad formal que es la conducta contraria al Derecho y la antijuricidad material, en la que nos hallaremos cuando analizamos si presenta causas de justificación o no el comportamiento. En el presente tipo no se advierte usualmente alguna conducta con la concurrencia de la norma permisiva que autorice la realización del acto en principio prohibido por el derecho penal; ello porque lo injusto se define como un acto lesivo de bienes jurídicos desaprobados jurídicamente, o valorados negativamente. Debe considerarse que existen casos excepcionales, pero completamente probables en su realización, cuando una persona deba manejar con una cantidad de alcohol en la sangre mayor al límite establecido por Ley para evitar con ello ser víctima de un delito de robo agravado, hurto agravado, secuestro u otra conducta típica semejante. En estos casos será imprescindible y sumamente necesario que se

acredite de alguna manera objetiva que se encontraba realmente en esta situación previa a la conducción en estado de ebriedad.

De esta manera, el análisis de la Antijuricidad -en los delitos de conducción en estado de ebriedad y drogadicción- corresponde determinar si la conducta es contraria al ordenamiento jurídico, o en caso concurre alguna causa de justificación de las previstas y sancionadas en el artículo 20 del Código Penal; sin embargo, en el 95% de casos, al ser un delito de peligro, el simple hecho de la conducción en ese estado ya constituye la adecuación a la descripción del tipo penal.

Ahora bien, lo anteriormente indicado se halla gobernado por un elemento del tipo de naturaleza descriptiva que es el “estado de ebriedad”. Por ello, hemos querido separar los parámetros de puesta en riesgo de los bienes individuales de este elemento, puesto que, si se ejecuta estos actos encontrándose en estado de inconciencia, tampoco se producirá delito alguno, aunque sí una falta administrativa.

No existe en nuestro ordenamiento un delito de conducción temeraria como en el caso español, donde pueden reconducirse actos que, aun sin ser realizados luego del consumo de bebidas alcohólicas, colocan en riesgo concreto la vida y la salud. En nuestro ordenamiento, es preciso que el comportamiento se realice por el estado de ebriedad para ser considerado antijurídico. Por este motivo no estamos de acuerdo con Morillas Fernández (2005), quien considera que:

(...) estos delitos deben ser interpretados en clave de peligro concreto, propone que sea la influencia del alcohol el criterio para determinar si el bien se ha colocado en un riesgo tangible o no, pues ello es sólo el presupuesto para que pueda observarse; además, con ello pareciera acercarse más a la tesis de la peligrosidad de la conducta que al resultado de peligro y por lo tanto su contradicción a lo que el derecho tutela en este caso. (p. 190)

3.4. Sobre la culpabilidad en la conducta

La culpabilidad es la cuarta categoría de la teoría del delito. A través de ella se evalúa si los actos que se realizan en la realidad constituyen un delito, porque el agente se pudo motivar por la norma, si era imputable penalmente y otros sub elementos que la componen.

Diversos juristas nacionales han desarrollado el concepto de culpabilidad. Luis Miguel Bramont-Arias Torres (2002) señala que:

La culpabilidad consiste en un juicio de valor concreto. No analiza al hombre en abstracto, desligado de toda realidad, sino frente a un hombre en concreto. De ahí la importancia de la tipicidad y la antijuridicidad, que determinan objetiva, subjetiva y normativamente ese hecho del cual responden. (p. 359)

El análisis de la acción del hombre en concreto, respondiendo a su acción que ya ha sido comprobada típica y antijurídica. En este sentido, García (2003) señala que:

La culpabilidad no puede constituir una categoría desligada del injusto, pues toda imputación establece necesariamente una vinculación entre hecho y autor. (...) en la culpabilidad solo debe tenerse en cuenta los aspectos que permiten la imputación personal, es decir, la posibilidad de atribuir a una persona el rol sobre el que se ha realizado provisionalmente la imputación del hecho. Por esta razón para poder precisar los aspectos que se agrupan en la culpabilidad se requiere dejar en claro previamente que entendemos por imputación personal. (p. 652)

Es necesario para establecer la imputabilidad haber comprobado los elementos de la teoría del delito, para que se pueda coincidir el supuesto de hecho con la consecuencia jurídica que establece el tipo penal.

3.4.1. *El estado de ebriedad absoluta como exclusión de imputabilidad*

Dentro de la culpabilidad existen causas de exclusión para eximir de toda responsabilidad a la persona que ha cometido el presunto delito. Se analizará necesariamente en estos casos los presupuestos que establece la doctrina para poder declararlo realmente culpable o responsable penalmente.

Rimarachín (2018) menciona en su tesis que:

La culpabilidad analiza las condiciones que debe reunir el autor de una conducta para que pueda atribuírsele el carácter de culpable. La culpabilidad no es intrínseca a la persona, sino una cualidad que se le reprocha jurídicamente a alguien en relación con el hecho ilícito realizado que es objeto de la responsabilidad penal. (p. 67)

Existe en nuestra legislación nacional causas que eximen de la responsabilidad penal, con las que se resuelve declarar no responsable o no culpable al investigado. Estas

causas se encuentran establecidas expresamente en diversos incisos del Artículo 20 del Código Penal. En el Artículo 20.1 del Código Penal se afirma que:

Está exento de responsabilidad penal:

El que, por anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia o por sufrir alteraciones en la percepción, que afectan gravemente su concepto de la realidad, no posea la facultad de comprender el carácter delictuoso de su acto o para determinarse según esta comprensión. (...)

Es decir, solo a la persona se le puede atribuir responsabilidad si tiene la capacidad de poder entender y discernir que su actuar es antijurídico y posteriormente delictuoso. Actuar no respetando las reglas, sino actuando en contra de ellas.

En este punto se puede llegar a una problemática, ya que si la persona que conduce tiene un nivel alto de alcohol llegaría a la embriaguez y ello constituiría una causa de exclusión de imputabilidad, en consecuencia, no se forma el delito.

Según Clauss Roxin (1997), la embriaguez se encuentra ubicada como una causa de inimputabilidad, es decir establece que, en dicho estado, la mayoría de las veces la capacidad de inhibición está excluida antes que la capacidad de comprensión; sin embargo, en los delitos contra la integridad física y contra la vida, ni siquiera “cantidades considerables de alcohol” son capaces normalmente de eliminar la capacidad de inhibición de la persona sana.

En consecuencia, el tipo penal que establece que será sancionado el que maneje en estado de ebriedad puede llegar a una causa de exclusión cuando el sujeto activo tenga el grado de embriaguez letárgica, puesto que no estaría en todas sus facultades mentales y por ende sería inimputable.

4. El tipo penal de conducción en estado de ebriedad en Lima Norte, ¿tiene eficacia preventiva?

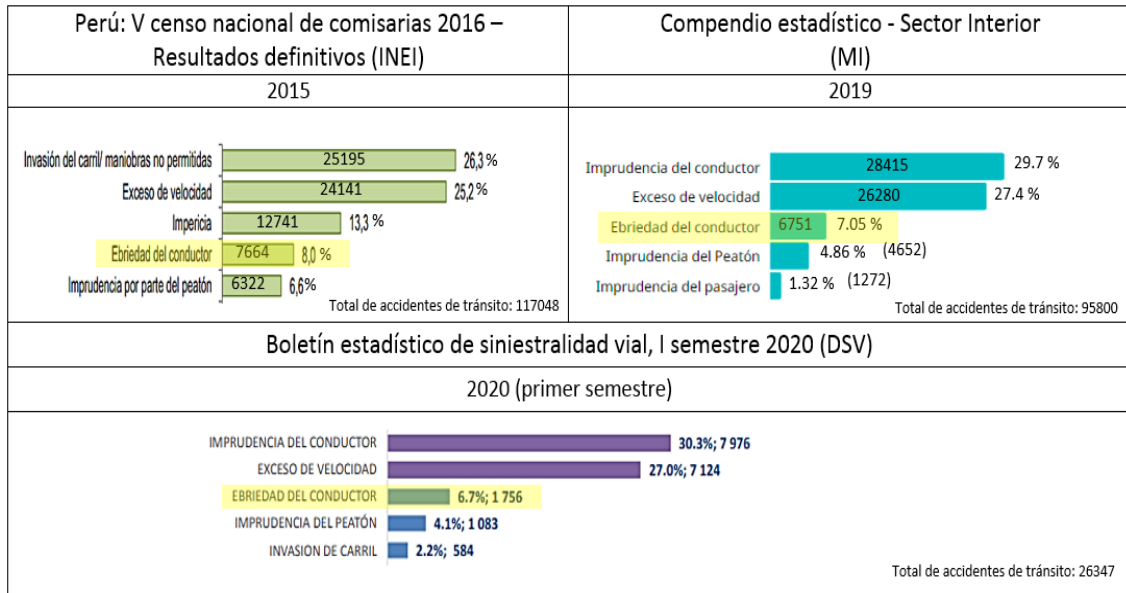
Las normas penales del Estado peruano, como en cualquier otro Estado constitucional de derecho, obedecen a la exigencia político criminal que se haya implementado. En este sentido, sus formulaciones o promulgaciones se encuentran estrechamente relacionadas con la protección de los derechos humanos, así como se describe en los Artículos 1 y 44 de la Constitución Política del Perú de 1993, el Estado prioriza, principalmente, garantiza la protección de la dignidad humana de sus ciudadanos, y por consiguiente, sus derechos fundamentales. Asimismo, en este último artículo se menciona la protección

a la seguridad ciudadana, lo cual hace alusión clara a la obligación que tiene el Estado para elaborar normas que prevengan conductas antisociales. Por consiguiente, después de analizar por qué se desarrolló el tipo penal de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, podemos entender que en la realidad muchos ciudadanos imprudentes no toman la debida importancia a estas normas preventivas, y cometen el delito teniendo conocimiento de las sanciones administrativas o penales que esta acarrea.

A partir de lo expuesto anteriormente, analizaremos el tipo penal de conducción en estado de ebriedad (art. 274, Código Penal), con el propósito de estudiar su eficacia preventiva.

Empezaremos, evaluando las estadísticas a nivel nacional de las causas de accidentes de tránsito. Tomaremos como fuentes los boletines, censos y compendios del Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI), Ministerio del Interior (MININTER) y Ministerio de Transporte comunicaciones (MTC).

A continuación, se puede apreciar en la Figura 1 la información de los principales factores de accidentes de tránsito a nivel nacional

Figura 1²*Principales factores de accidentes de tránsito a nivel nacional*

Adaptado de “Perú: V censo nacional de comisarias 2016 – Resultados definitivos”, por Instituto Nacional de estadísticas e informática, 2017; “Compendio Estadístico – Sector interior 2019”, por Ministerio del interior, 2020; “Boletín estadístico de siniestralidad vial, I semestre 2020”, por Dirección de seguridad vial (DSV), Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021.

En la primera parte de la Figura 1, las estadísticas del INEI, que contienen datos del año 2015, consideran que las causas más frecuentes que provocan accidentes de tránsito son: la invasión de carril o maniobras no permitidas, exceso de velocidad, impericia, la ebriedad del conductor y la imprudencia del peatón. En aquel año se tuvo un total de víctimas de accidentes de tránsito, de 117,048 personas; sin embargo, en el segundo recuadro estadístico del Ministerio del Interior, las cifras de accidentados son más bajas, con un número de 95,800 víctimas de accidentes de tránsito en el 2019, asimismo, prevalecen los factores de imprudencia del conductor con un 29,7%, exceso de velocidad con un 27,4% y ebriedad del conductor con un 7,05%. Finalmente, el tercer cuadro, que

² 1. Adaptado de “Perú: V censo nacional de comisarias 2016 – Resultados definitivos” por el Instituto Nacional de estadísticas e informática (INEI), 2017(https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1461/libro.pdf)

2. Adaptado de “Compendio Estadístico – Sector interior 2019” por el Ministerio del interior (MI), 2020 (<https://www.gob.pe/institucion/mininter/informes-publicaciones/1335023-compendio-estadistico-sector-interior-2019>)

3. Adaptado de “Boletín estadístico de siniestralidad vial, I semestre 2020” por la Dirección de seguridad vial (DSV), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), 2021 (<https://www.onsv.gob.pe/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2/>)

señala los porcentajes del primer semestre del año 2020, las mismas causas continúan en sus posiciones con un 30.3%, 27,0% y 6,7%, correlativamente con su posición.

El tercer o cuarto factor que produce más accidentes de tránsito en el Perú, es el estado de ebriedad del conductor, ello, según las estadísticas. En el 2015 cobró el 8,0% de las víctimas totales de tal año y que, a comparación del año 2019, su posición ascendió ocupando el tercer factor letal, con un porcentaje de víctimas del 7,05% y, en el primer semestre del año 2020 continuó en ese rango con un 6,7% de las víctimas. Considerando estos porcentajes, podemos decir que, aunque exista una norma que extiende las barreras de punibilidad, a fin de prevenir daños a la seguridad pública y a la integridad y salud de los ciudadanos, esta norma penal no previene el comportamiento de mayor incidencia en los comportamientos típicos de tráfico rodado. La política criminal del Estado debería prever ello, pero, lamentablemente no toma acción alguna.

Habiendo culminado el análisis de las estadísticas a nivel nacional, pasaremos a estudiar específicamente la zona de Lima Norte, objetivo principal de nuestra investigación. Con ese propósito, se llevó a cabo encuestas a transeúntes, policías y conductores.

4.1. Encuestas realizadas a policías

A continuación, observaremos las estadísticas y preguntas de las encuestas realizadas a los efectivos policiales de Independencia (Lima Norte).

Figura 2

Perspectiva de los policías sobre la conducción en estado de ebriedad

Conforme a vuestra experiencia policial, usted considera que ¿conducir en estado de ebriedad es una de las principales causas de accidentes de tránsito en el país?

46 respuestas

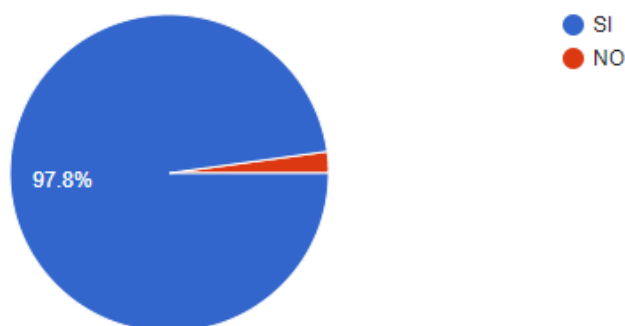
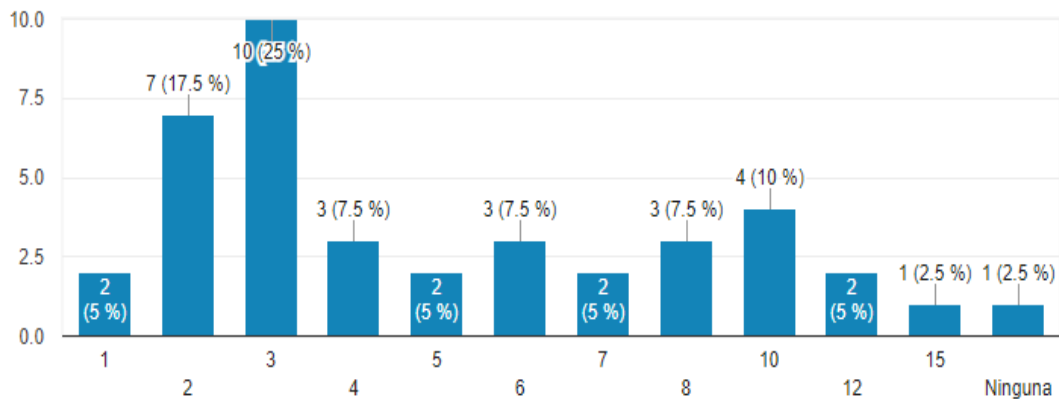


Figura 3*Detención de conductores en el transcurso de una semana*

¿Aproximadamente en cuántas diligencias detuvo a un conductor en estado de ebriedad y a conductores bajo la influencia de alcohol ? indique el número de personas aproximado en una semana.



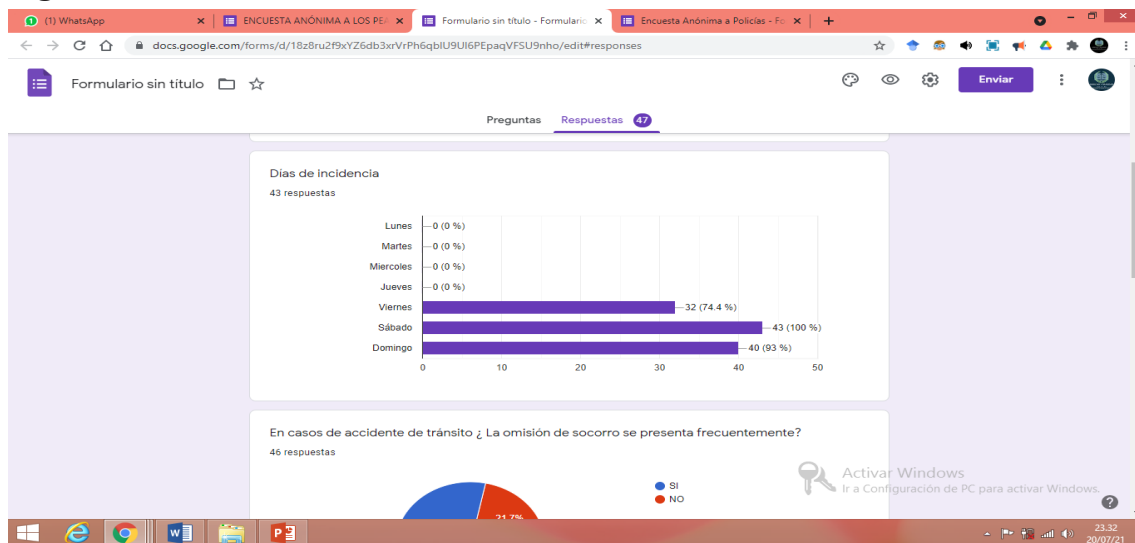
40 respuestas



En la Figura 2, el 97,8% de las respuestas refleja la perspectiva de los efectivos policiales y, recordando la anterior Figura 1, es justamente, uno de los principales problemas que afectan a la seguridad de tránsito.

En la Figura 3 se detalla la cantidad de conductores que cada policía intervino por conducir en estas circunstancias. El número de personas detenidas por conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol es, con mayor incidencia (en un 25%), 3 personas detenidas por semana, según las respuestas de los policías del distrito de Independencia. A partir de esta misma Figura, apreciamos el menor y el mayor número de detenciones por semana, en un rango cerrado de 1 a 15 personas detenidas.

Figura 4



Los días de la semana con más detenciones por conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol en la sangre

Como se puede apreciar en la Figura 4, los días con mayores detenciones son los días viernes, sábados y domingos. No obstante, el día sábado es el que más resalta con un porcentaje del 100 % de detenciones. Sucede algo similar con los días festivos, tal como puede apreciarse en la Figura 5.

Figura 5

Detención de conductores en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol se incrementa en días festivos

¿Considera usted que la detención de conductores en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol se incrementan en días festivos?

46 respuestas

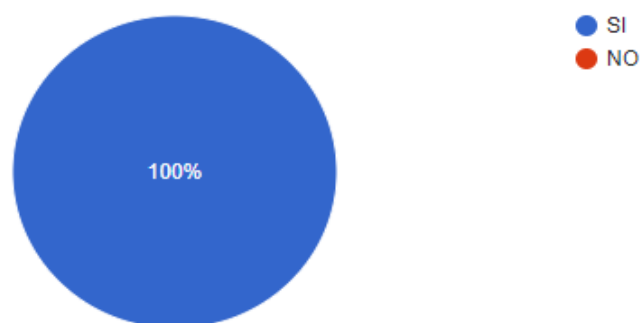
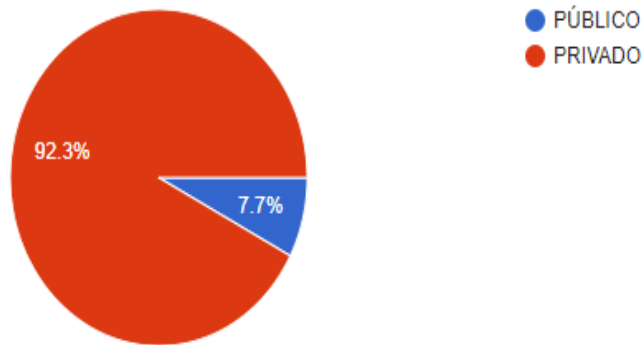


Figura 6

Según vuestra experiencia ¿Qué tipo de conductores (de transporte publico y privado) son detenidos con más frecuencia por encontrarse en estado o bajo la influencia de alcohol?

26 respuestas



Detención a conductores en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol de transporte público o privado

De la Figura 6, podemos destacar que, el 92,3% de las respuestas de los policías de Independencia coinciden con la detención de los conductores de vehículos privados por su imprudencia al manejar en estado de ebriedad o bajo la influencia de alcohol.

Figura 7

Frecuencia de la omisión de socorro en casos de accidentes de tránsito

La frecuencia de la omisión de socorro, según la Figura 7, evidencia que, en el 78,3% de los casos, a opinión de los policías de tránsito, la mayoría de conductores de Lima Norte abandona a la víctima luego de haberla atropellado.

Finalmente, luego de analizar y recabar información a través las figuras anteriores, podemos concluir, conforme a la realidad sobre la eficacia preventiva del tipo penal de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, que la eficacia es más teórica que práctica, puesto que los ciudadanos aún no son conscientes de los daños que pueden causarse o causar a terceros. Por el contrario, continúan conduciendo luego de haber ingerido alcohol o luego de ponerse en estado de ebriedad. Además, constatamos que, esta no es la principal causa de la producción de los accidentes de tránsito en el país.

4.2. La efectividad del principio de oportunidad para la descarga procesal de Lima Norte

El principio de oportunidad es adoptado por la ley procesal penal y luego analizado por la doctrina. Debemos mencionar que, la denominación no es la más adecuada para ello, puesto que no se habla de un principio como tal por parte del Ministerio Público, sino de una facultad que se le otorga al titular del ejercicio de la acción penal, es decir, para que el fiscal se abstenga de continuar con los procesos en determinados casos en los que la Ley procesal así lo permite.

En esa misma línea, existen juristas que no denominan a la oportunidad como principio, sino como “criterio de oportunidad”, ya que el director de la acción penal utiliza su criterio, conforme lo señala la ley, para escoger la opción de ejercer la acción penal o no. Es facultativo y está en su disponibilidad y decisión en los casos que le lleguen a su despacho fiscal. Tal facultad del Ministerio Público encuentra su basamento en el principio de discrecionalidad o disponibilidad de la acción penal.

Una parte de la doctrina menciona que, el criterio o principio de oportunidad es de opción rápida y fácil para dar solución a un caso en el que una persona contraviene el orden legal.

Burgos señala que existen teorías que se relacionan con el principio de oportunidad que se sumerge dentro de las investigaciones. Explicaremos brevemente parte de ellas:

- a) Abstención del ejercicio de la acción penal: Es una mención importante, puesto que por este medio el fiscal, encargado del caso, puede usar este mecanismo para cerrar el caso y archivarlo antes de que se inicie un proceso penal. De esta forma se abstiene, se contiene, de no realizar investigaciones

y renunciar básicamente a lo que debía hacer o accionar. Como lo menciona Juárez, renuncia a promover etapa preliminar y preparatoria.

- b) Consentimiento de la persona imputada: Es importante este punto, debido a que el imputado debe reconocer y confirmar los hechos que se le imputa en la investigación. Es un acto que se realiza frente al fiscal. Con ello, el imputado demuestra su conformidad y su deseo de cambiar el proceso común por uno de oportunidad.
- c) Reparación civil: Burgos cita a Muñoz quien menciona que la reparación Civil es una institución de naturaleza civil integrada al proceso penal cuya finalidad es reponer los intereses o derechos vulnerados por acción criminal del autor o partícipe del delito.

Luego de exponer de una manera didáctica y entendible lo referido a las teorías que se relacionan con el principio de oportunidad, es preciso mencionar que todo el procedimiento legal del principio mencionado se encuentra regulado en el Código Procesal Penal 2004 y en normatividad del Ministerio Público que, se encuentra vigente en todos los distritos fiscales del Perú.

El acuerdo en el principio de oportunidad es un acto consensual entre las partes involucradas, con la necesidad de la reparación de los daños, si se ha ocasionado y/o causado por el delito. Finalmente, el imputado debe mostrar su consentimiento para adaptarse al proceso de oportunidad. Se trata de un proceso eficaz y rápido, siempre y cuando se aplique en los procesos que no afecte de manera grave los bienes jurídicos y el interés social.

4.2.1 *Descarga procesal*

Como hemos señalado anteriormente, el principio de oportunidad es un mecanismo procesal que permite y da la facultad al fiscal para poder culminar un proceso siendo ellos una única instancia.

Este proceso ha permitido que dentro de las fiscalías, para las que el Código Procesal Penal 2004 está vigente, exista una gran descarga procesal, puesto que los casos que se tramitan sobre la conducción en estado de ebriedad son aproximadamente 3,000 (tres mil) dentro del despacho fiscal.

Para mencionar y afirmar lo señalado previamente, se pudo conversar con un fiscal de la Fiscalía Especializada en Tránsito del Distrito Fiscal de Lima Norte. Ante la pregunta de cuántos casos más o menos en los cuales el procesado colabora, obtiene el principio de oportunidad o acepta este principio el fiscal respondió que, hasta fines del 2018 solo

había dos fiscalías o dos despachos de tránsito y cada uno con una carga de 3,000 casos en trámite sumados a los que van ingresando. En junio del año 2019 se han incluido otros despachos más y en total son ahora seis fiscales de tránsito. De esta manera, cada despacho fiscal lleva una carga aproximada de 900 casos. Además, se afirma que desde el año 2018 y 2019 son cerca de 600 casos que se ha llevado según el principio oportunidad.

De igual forma, el titular del ejercicio de la acción penal mencionó que el principio de oportunidad beneficia y ayuda con la carga procesal, porque si no se acoge a este principio se daría la iniciación de un proceso. Se llega entre 40 o 50 casos a la semana. Es por este motivo que ayuda a la descarga procesal. Por este motivo, se sugiere a los fiscales de todo el país que se pueda promover la aplicación del principio de oportunidad, siempre y cuando no se haya afectado de manera grave los bienes jurídicos, siendo cuidadosos de los intereses del Estado que ellos defienden en el país.

Finalmente, este fomento del principio de oportunidad debe realizarse por parte de los abogados de la defensa que puedan buscar el conceso y generar espacios que promuevan la aplicación del principio de oportunidad para llegar al objetivo de ser una fiscalía célere y eficaz de forma paralela a la solicitud del fiscal para su realización. Con ello se evitaría alargar procesos judiciales y disminuiría la carga procesal.

5. Conclusiones

- a) Los accidentes de tránsito de forma general no son producidos en mayor intensidad por conductores en estado de ebriedad o drogadicción.
- b) Los accidentes de tránsito que provocan daños, lesiones y muerte no son producidos en mayor intensidad por conductores en estado de ebriedad o drogadicción.
- c) Los conductores que atropellan en estado de ebriedad estadísticamente no suelen socorrer a los agraviados por su actuar, se dan a la fuga.
- d) Los conductores que atropellan en estado de ebriedad y no ocasionan otros delitos graves, deben acogerse al principio de oportunidad para evitar la sobrecarga procesal y para evitar dilaciones y para la economía procesal.
- e) Los fiscales no se encuentran en la obligación de arribar a un principio de oportunidad, es una facultad, pero es lo más recomendable atendiendo a la cantidad de casos de este tipo.
- f) Se requiere de forma inmediata que el Estado genere o elabore una política criminal sobre este comportamiento delictivo, a fin que disminuyan las consecuencias negativas que producen en la sociedad.

Referencias

- Asmat, E. (2019). *El delito de Conducción en estado de Ebriedad* [Tesis de bachiller, Universidad Peruana de las Américas]. Repositorio Institucional Universidad Peruana de las Américas. <http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/861>
- Bramont-Arias Torres, L. M. (2002). *Manual de derecho penal, parte general* (2.^a ed.). EDDILI.
- Bramont-Arias Torres, L. A. (2008). *Manual de derecho penal, parte especial* (6.^a ed.). EDDILI.
- Dirección de Seguridad Vial. (2021). *Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial*. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. <https://www.onsv.gob.pe/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2/>
- García Cavero, P. (2003). *Derecho económico. Parte general*. Editorial Osbac.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *PERÚ: V CENSO NACIONAL DE COMISARÍAS 2016* (5.^a ed.). Autor. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1461/libro.pdf
- Morillas, L. (2021). La conducción de vehículos a motor bajo la influencia del alcohol. *Cuadernos de Política Criminal*, (87), 65–92. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1388694>
- Peña-Cabrera Freyre, A. (2010). *Derecho Penal. Parte Especial Tomo III* (3.^a ed.). IDEMSA. <https://es.scribd.com/document/537629369/Derecho-Penal-Parte-Especial-Tomo-III-Alonso-Pena-Cabrera-Freyre>
- Peña-Cabrera Freyre, A. (2013). *Curso Elemental de Derecho Penal. Parte general* (4.^a ed.). Legales.
- Corte Suprema de la República. (2006). Acuerdo Plenario N°6-2006/CJ-116-Lima. https://derecho.usmp.edu.pe/cedp/jurisprudencia/Acuerdo%20Plenario%20N6_2006.pdf
- Corte Suprema de la República. (2017). Casación N° 103-2017-Junín. https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2019/08/Casaci%C3%B3n-103-2017-Jun%C3%ADn-Legis.pe_.pdf
- Corte superior de Justicia de Lima - CSJL (2016). Sentencia de vista contenida en la resolución número seis de fecha 17 de junio del 2016, emitida por la Cuarta Sala Penal Unipersonal de la Corte Superior de Justicia de Lima, en el expediente N° 0582-2016- 2-1826-JR-PE-04, que resuelve aprobar un acuerdo de pena y reparación civil presentada por las partes (Ministerio Público, acusado

Percy Eduardo Valverde Alayo y su Defensa Técnica). <https://lpderecho.pe/sentencia-proceso-inmediato-conduccion-vehiculo-estado-ebriedad/>

Corte Superior de Justicia de Huánuco – CSJH (2018). Sentencia de vista contenida en la resolución número nueve de fecha 17 de enero del 2018, emitida por la Sala de Apelaciones de la Corte Superior de Justicia de Huánuco, en el expediente N° 00175-2017-0, que declara fundado nulo la Resolución N° 01, que contiene la Sentencia N° 48-2016, del diecinueve de octubre del dos mil dieciséis, Jueza Marín Sandoval. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2018/04/LP-Configuraci%C3%B3n-del-delito-de-conducci%C3%B3n-en-estado-de-ebriedad-de-veh%C3%ADculo-de-servicio-p%C3%BAblico-segundo-p%C3%A1rrafo-art.-274-CP.pdf>

Rimarachin, R. (2018). *La ebriedad absoluta como causa de exclusión de la culpabilidad* [Tesis de pregrado, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo]. Repositorio Institucional Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo. <https://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/1076>

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal, Parte General* (D. Luzón, M. Díaz y García, J. de Vicente, Trad.). Civitas. (Obra original publicada en 1994). https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/03/derecho_penal_-_parte_general_-_claus_roxin-LP.pdf

Superintendencia Nacional de Migraciones, Intendencia Nacional de Bomberos del Perú, & SUCAMEC. (2019). *Compendio estadístico, sector interior*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1437103/Compendio%20Estad%ADstico%20Sectorial%202019%20%2805%20nov%202020%29.pdf>

Taboada, G. (2019). Conducción de vehículo en estado de ebriedad y principio de *ne bis in idem*. *Gaceta Penal & Procesal Penal*, 121, 171–194.