

**UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS**



**TESIS**

**“RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS PAPELETAS DE TRANSITO  
CONFORME AL D.S. 016-2009 MTC Y SUS MODIFICATORIAS,  
RESPECTO A LA PROVINCIA DE HUAURA 2016”  
PRESENTADO POR**

**BACHILLERES: VALLADARES VILLARREAL, DIEGO ALEJANDRO**

**VALLADARES VILLARREAL DANIEL FERNANDO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO DE:**

**ABOGADO**

**ASESOR**

**ABOG. OSCAR ALBERTO BAYLON OSORIO**

**HUACHO - 2019**

**TESIS**

**“RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS PAPELETAS DE TRANSITO  
CONFORME AL D.E 016-2009 MTC Y SUS MODIFICACIONES RESPECTO A LA  
PROVINCIA DE HUAURA - 2016”**

Elaborado por:

---

**BACHILLER: VALLADARES VILLARREAL DIEGO ALEJANDRO**

**VALLADARES VILLARREAL, DANIEL FERNANDO**

**TESISTA**

---

**ABOGADO. OSCAR ALBERTO BAYLON OSORIO**

**ASESOR**

Presentada a la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional José

Faustino Sánchez Carrión para optar el Título Profesional de: ABOGADO.

Aprobada por:

---

**MTRO. EDUARDO MILAN MATTA**

**PRESIDENTE**

---

**MG. NICANOR DARIO ARANDA BAZALAR**

**SECRETARIO**

---

**MTRO. WILMER MAGNO JIMENEZ FERNANDEZ**

**VOCAL**

## **DEDICATORIA**

*La presente tesis es dedicada hacia mi familia, mi madre, mi padre y hermanos por ser el impulso de mi progreso en la vida.*

## **AGRADECIMIENTO**

*Mi agradecimiento está encaminado especialmente hacia Dios, por ser mi guía y haberme concedido lograr de poco a poco mis objetivos y metas esbozadas; a mi familia por ser mi sostén en todo instante. Asimismo, a todas las personas que me brindaron su apoyo para la elaboración de este trabajo de investigación.*

## ÍNDICE

PORTADA.....	i
ASESOR.....	ii
MIEMBROS DE JURADOS.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
INDICE.....	vi
<b>RESUMEN.....</b>	<b>ix</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>x</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>xi</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>1</b>
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>	<b>1</b>
1.1. Descripción de la realidad Problemática.....	1
<b>1.2. ¡Error! Marcador no definido.</b>	
<b>1.2.1. ¡Error! Marcador no definido.</b>	
<b>1.2.2. ¡Error! Marcador no definido.</b>	
1.3. 4	
1.3.1. ¡Error! Marcador no definido.	
1.3.2. ¡Error! Marcador no definido.	
<b>1.4. ¡Error! Marcador no definido.</b>	
<b>1.4.1. ¡Error! Marcador no definido.</b>	

1.4.2. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
1.4.3. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
1.5. Delimitación del estudio .....	4
1.6. Viabilidad del estudio.....	5
2.1. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
2.1.1. <b>Antecedentes Nacionales.....</b>	<b>6</b>
2.1.2. Antecedentes Internacionales .....	7
2.2. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
2.3. <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
2.4. 30	
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>31</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO</b>	<b>31</b>
3.1. Diseño Metodológico	32
3.1.1. Tipo de Investigación .....	44
3.1.2. Nivel de investigación .....	44
3.1.3. diseño .....	44
3.1.4. Enfoque.....	44
3.2. Población y Muestra	33
<b>3.1.1.Muestra</b>	<b>33</b>
<b>3.2.Operacionalización de variables e indicadores.....</b>	<b>34</b>

<b>3.3.Técnica de Recolección de Datos.....</b>	<b>35</b>
<b>3.3.1.Técnicas a emplea.....</b>	<b>35</b>
<b>3.3.2.Descripción de la Instrumentos.....</b>	<b>35</b>
<b>3.4.Técnicas para el Procesamiento de la Información.....</b>	<b>36</b>
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>50</b>
<b>RESULTADOS</b>	<b>50</b>
<b>4.1. Análisis descriptivo</b>	<b>50</b>
<b>CAPITULO V</b>	<b>60</b>
<b>DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>60</b>
5.1. Discusión	60
5.2. Conclusiones	62
5.3. Recomendaciones.	63
<b>CAPITULO VI</b>	<b>64</b>
<b>FUENTES DE INFORMACIÓN</b>	<b>64</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>68</b>



## RESUMEN

**Objetivo:** Determinar si es eficaz el D.S. 016-2009 MTC y sus modificatorias respecto a la aplicación de las infracciones y sanciones por la imposición de una papeleta de tránsito de responsabilidad solidaria en la provincia de Huaura.**Métodos:** Es una investigación tipo aplicativo, de nivel descriptivo y de enfoque no experimental. La población de estudio está constituida por 50 personas (Funcionarios, asistentes administrativos, abogados) **Resultados:** Los resultados muestran que existe una clara afectación al patrimonio del propietario que arrenda su vehículo de buena fe, y ello pasa por una clara falta de criterio del MTC en la elaboración del cuadro de infracciones y sanciones. **Conclusión:** Podemos concluir que la problemática de la responsabilidad solidaria de las infracciones de tránsito M-01 Y M-02, atenta contra el propietario que de buena fe entrega su patrimonio a una tercera persona, creando de alguna manera fuente de trabajo y buscando ingresos económicos, lo cual el conductor con su mal actuar irrespetando la norma de tránsito comete una infracción por su imprudencia lo cual perjudica al propietario quien es el que tiene que correr con los gastos si quieren liberar su vehículo por el desentendimiento del conductor, siendo este problema que diario se observa en nuestra provincia

**Palabras Claves:** Infracciones de tránsito, sanciones, derecho propiedad.

## **ABSTRACT**

**Objective:** Determine if D.S. is effective. 016-2009 MTC and its amendments regarding the application of infractions and penalties for the imposition of a transitory ballot for joint and several liability in the province of Huaura. **Methods:** It is an application type investigation, descriptive level and non-experimental approach. The study population is made up of 50 people (Officials, administrative assistants, lawyers). **Results:** The results show that there is a clear impact on the property of the owner who leases his vehicle in good faith, and this goes through a clear lack of MTC criteria. in the preparation of the table of infractions and penalties. **Conclusion:** We can conclude that the problem of joint and several liability for traffic violations M-01 and M-02 threatens the owner who, in good faith, gives his assets to a third party, somehow creating a source of work and seeking income economic, which the driver with his bad behavior, disrespecting the traffic rule, commits an infraction for his imprudence which hurts the owner who is the one who has to bear the expenses if they want to release their vehicle due to the driver's disengagement, being this problem that is observed daily in our province.

**Keywords:** family Traffic violations, penalties, property rights.

## INTRODUCCIÓN

El actual trabajo de investigación trata de manifestar cómo es que se aplica y ejecuta las infracciones de tránsito N° M01 y M02, infracciones que acarrearán una sanción administrativa y pecuniaria de responsabilidad solidaria, todo ello de acuerdo a lo que está estipulado en el D.S. 016-2009 MTC y sus modificatorias; es así que esta situación me traslada a trazar el consecutivo problema de investigación: ¿Cuál es la eficacia del D.S. 016-2009 MTC respecto a la aplicación de infracciones y sanciones por la imposición de una papeleta de tránsito de responsabilidad solidaria en la provincia de Huaura? Asimismo, La tesis se divide en varios capítulos, el primero describe al planteamiento del problema, la realidad problemática, formulación del problema, planteamiento de los objetivos y la justificación de la actual investigación.

Por el segundo capítulo, se denomina marco teórico: refiere los antecedentes bibliográficos relacionados con las cuestiones planteadas; también considera los fundamentos técnicos y legales, incluidos los desarrollos dogmáticos y prácticos, y el soporte a la investigación; definiciones y términos básicos, así como el planteamiento hipotético.

En el tercer capítulo donde se describe a la metodología: Se divulga el diseño metodológico, en este caso no es experimental porque las variables no son manipuladas, por lo que se trata de un estudio transversal (Tipo: método descriptivo, cuantitativo-cualitativo, compuesta por un conjunto de 50 personas (funcionarios conocedores del derecho administrativo, Asistentes jurisdiccionales y abogados litigantes)

Se realizó el funcionamiento de variables e indicadores, asimismo se demostró técnicas y herramientas de recaudación de datos, así como técnicas de proceso y estudio de información

Finalmente en el cuarto y quinto capítulo, respectivamente se aprecia: resultados, discusión, conclusiones y recomendaciones, siendo trascendental detallar que con la representación estadística que se manifiesta en los diferentes cuadros estadísticos e interpretación de los resultados validando la hipótesis; en último lugar, considerando la fuente de información encargada por la fuente bibliográfica, documentales, información de fuentes informáticas y hemerográficas, esgrimidas en la actual investigación empleando las normas del estilo APA sexta edición.

# CAPÍTULO I

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. Descripción de la realidad problemática

En la investigación haremos mención a la problemática existente por la responsabilidad solidaria, específicamente en las infracciones al tránsito M-01 y M.02, lo cuales viene acarreado serios problemas a los propietarios que alquilan sus vehículos (sean carros o motos) al ser responsables solidarios de dichas infracciones.

Bien antes de describir la problemática mencionaremos D. S. N° 016-2009 MTC, que a lo largo de estos años ha venido sufriendo modificaciones según la actualidad real, y porque es importante hablar del D-S 016-2009, es porque justamente encontramos el cuadro de infracción y sanción que regulan las conductas e impone sanciones, a los conductores de servicio público y particular.

El problema real que describimos es la responsabilidad solidaria que existe en la aplicación de las infracciones al tránsito de código M-1 y M-02, los cuales son cometidos por los conductores, por manejar en estado de ebriedad (M-02) y por manejar en estado de ebriedad y participar en un accidente de tránsito (M-01), trayendo como consecuencia suspensión de la licencia además del internamiento del coche en el depósito municipal (sanciones administrativa) así como la imposición de una sanción pecuniaria.

El propietario de buena fe por los usos y costumbre da en alquiler su vehículo (sea moto o carro), a una persona que cuenta con licencia, por lo que se encuentra habilitado

para poder manejar dicho vehículo, siendo el objetivo del propietario que su unidad sea una fuente de ingresos para el mismo.

Ello se da mediante una relación extracontractual o contractual en la cual el conductor en aparente muestra de responsabilidad se compromete a cumplir con las obligaciones diarias que contrae con el propietario (como mantener en buen cuidado el vehículo, cumplir con el alquiler diario y evitar que le impongan alguna infracción), lo cual prueba la responsabilidad que tiene dicha persona.

Que, pese a que el conductor es una persona responsable, en una celebración se toma unos vasos de cerveza, e sobrepasando a límite máximo permitido para que pueda manejar un vehículo, pero pese a ello el mismo maneja la unidad siendo intervenido por los efectivos de la PNP, por lo que es llevado a la dependencia policial, para el dosaje etílico respectivo, detectándose que ha sobrepasado el límite máximo establecido en el código Penal, cometiendo el delito de conducir en estado etílico, siendo esto un delito que atenta la sociedad y además recae sobre el conductor, sanciones administrativas que en consecuencia trae la suspensión de su licencia y el internamiento del vehículo el cual era manejado en ese momento.

La infracción que se impone al conductor es la M-02, la que trae como consecuencias penales lo cual es el pago de la reparación al estado por parte de conductor, y la sanciones administrativas vienen a ser la suspensión de la licencia del conductor y el internamiento del vehículo manejado en el momento de la intervención, que para poder liberarlo se tiene que pagar la papeleta de infracción que asciende al 50% de la UIT, lo cual puede ser pagado por el conductor o el propietario por ser responsabilidad solidaria, ( esto quiere decir que ambos son responsable del pago de la papeleta), lo que ocasiona un problema al propietario porque el conductor alega que

no tiene los recursos económicos para poder pagar la papeleta, haciéndose el desentendido y dejando con todo el problema al propietario.

La problemática de la responsabilidad solidaria de las infracciones de tránsito M-01 Y M-02, atenta contra el propietario que de buena fe entrega su patrimonio a una tercera persona, creando de alguna manera fuente de trabajo y buscando ingresos económicos, lo cual el conductor con su mal actuar, irrespetando la norma de tránsito, comete una infracción por su imprudencia lo cual perjudica al propietario quien es el que tiene que correr con los gastos si quieren liberar su vehículo por el desentendimiento del conductor, siendo este problema que diario se observa en nuestra provincia, con los propietarios que alquilan sus vehículos con la única intención de recibir un ingreso diario, por lo que nos preguntamos si el criterio del MTC, para que las infracciones mencionadas (M.01 Y M-02), sean de responsabilidad solidaria, es lo correcto y cómo podemos resguardar al propietario que sale perjudicado con dicha conducta realizada por el conductor.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿De qué manera la imposición de una papeleta de tránsito de responsabilidad solidaria por las infracciones N° M01 o M02 afecta el patrimonio del propietario del vehículo?

### **1.2.2. Problema Específicos**

#### **P.E.1**

¿Cuál es el cumplimiento del pago de las sanciones pecuniarias por la imposición de una papeleta de tránsito de responsabilidad solidaria interpuestas en la provincia de Huaura para determinar la eficacia del decreto D.S. 016-2009 MTC?

## **P.E.2**

¿Cómo la modificatoria al D.S. 016-2009 MTC permitiría que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrearán responsabilidad que le compete netamente al conductor

### **1.3.Objetivos de la Investigación**

#### **1.3.1. Objetivo General**

Identificar si la imposición de una papeleta de tránsito de responsabilidad solidaria interpuestas por la comisión de las infracciones N° M01 o M02 afecta el patrimonio del propietario del vehículo.

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

##### **O.E.1**

Identificar cual es el cumplimiento de los pagos de las sanciones pecuniarias interpuestas por una infracción a la norma de tránsito en la provincia de Huaura, para determinar la eficacia del D.S. 016-2009 MTC.

##### **O.E.2**

Determinar si modificar al D.S. 016-2009 MTC garantizara que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrearán responsabilidad que le compete netamente al conductor

### **1.4.Justificación de la investigación:**

El referido trabajo de Investigación se justificará en:

#### **1.4.1. -Justificación teórica:**

El aporte teórico que propone esta investigación, es trascendental en nuestro ordenamiento jurídico, porque se basa directamente en el significado de responsabilidad solidaria, así como también en la seguridad jurídica, encontrándose amparado por la



Constitución, efectuando un estudio profundo sobre la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento y especialmente lo que trata sobre el juzgamiento de los delitos de tránsito tipificado en D.E 016 – 2009 -MTC. Y sus modificaciones.

#### **1.4.2. Justificación Práctica**

Su justificación practica se fundamenta en el valor y relevancia que debemos procurar sobre lo tipificado en D.S N° 16-2009 MTC y sus modificatorias y sobre la responsabilidad solidaria de las papeletas aplicadas a los infractores de tránsito en la jurisdicción de la provincia de Huaura, así como de los Derechos Constitucionales de las partes procesales en el procedimiento de la infracciones de tránsito, donde se pretende que los operadores y/o administradores cumplan a cabalidad su compromiso.

#### **1.4.3. Justificación Metodológica**

La justificación metodológica de este trabajo es resaltante porque permite el uso de métodos de investigación científica jurídica para brindar un conocimiento efectivo y confiable en el campo del derecho, esencialmente en el derecho penal y administrativo en relación a las infracciones de tránsito por conducción en estado de ebriedad y accidente de tránsito teniéndose en cuenta para próximas investigaciones.

### **1.5. Delimitación del estudio**

#### **1.5.1. Delimitación Espacial**

Esta investigación es realizada en la provincia de Huaura, concretamente en el distrito de Huacho, siendo así de alcance local.

#### **1.5.2. Delimitación Temporal**

Para esta investigación se utilizará la información correspondiente a la Comisaría de Huaura., y la municipalidad provincial de Huaura que concierne al tiempo comprendido al año 2016.

### **1.6. Viabilidad del estudio**

Es viable siempre y cuando se cuente con las capacidades logísticas suficientes, se podrá realizar la investigación (documentos de respaldo tramitados en la Comisaría de Huaura, que involucran delitos de conducir en estado de ebriedad e indagación brindada por abogados colegiados)

Asimismo, tenemos recursos humanos convenientes, porque recibimos apoyo por parte de los abogados de la provincia de Huaura, quienes ven a diario casos relacionado a conductores ebrios y los accidentes de tránsito en la provincia en mención.

Con relación a los recursos empleados con el fin de fomentar esta investigación, procederán de nuestra propia persona.

Por último, en cuanto a la literatura para la investigación, contamos con cuantiosa jurisprudencia y doctrina relacionado a delitos de conducción en estado de ebriedad, infracciones a la norma de tránsito, y coexiste una ley, siendo componente de investigación para nuestro trabajo sobre el cuadro de infracciones y sanciones.

## **II. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Antecedentes de la investigación**

#### **2.1.1. Investigaciones Nacionales**

No se cuenta con antecedentes de investigación nacional, solo antecedentes relacionados a cada una de nuestras variables de manera independiente una de la otra, por lo que esta es una investigación que no se ha desarrollado mucho.

#### **2.1.2. Investigaciones Internacionales**

No existen antecedentes de nuestra investigación internacionales, solo antecedentes relacionados a cada una de nuestras variables de manera independiente una de la otra, por lo que esta es una investigación que no se ha desarrollado mucho.

### **2.2. Bases teóricas**

#### **2.2.1. Infracciones de tránsito**

##### **2.2.1.1. Concepto**

En el TUO del RNT (reglamento nacional de tránsito), código de tránsito se considera infracción de tránsito según el art. 288° del D. S. N° 016-2009-mtc TUO del RNT, señalando que:

El actual apartado de las infracciones de tránsito refiere a las inconductas que vayan en contra de las disposiciones reglamentadas por la presente norma en los cuadros de identificación y sanciones específicas.

El autor Alvarado (2005) las define como acciones u omisiones negligentes o imprudentes, que no fueron requeridas por el agente pero que debieron ser previstas por el mismo,

contraviniendo a los reglamentos y disposiciones de tránsito.

Por lo tanto, para que se pueda configurar una infracción estamos presenciando elemento esencial para que se presente esta, pues la negligencia o imprudencia por parte de la persona, son sancionadas por la autoridad competente, ante la vulneración o no respetar las reglas de tránsito, pero tenemos que tener en cuenta que estas imprudencias pudieron ser previstas y así evitar esta infracción.

Para la tesis Alvarado (2017) son hechos ocurridos por:

Conductores que infringen la ley por el hecho de no conocerlas, pues esto configura como un total descuido por parte del conductor, porque si bien sabemos este debe estar debidamente capacitado sobre los reglamentos de tránsito y evitar tragedias de gravedad como aquellas sanciones que pueden ser de orden penal.

En análisis del autor, las infracciones de tránsito se cometen por desconocimiento de la ley y del reglamento de tránsito. Estas faltas tienen como consecuencia una sanción administrativa y que, al ser de naturaleza muy grave, pueden acarrear sanción penal.

A su vez, Miranda (2017) menciona que

En cuanto a la gravedad de estas infracciones, se van a clasificar en dos, en primer lugar, se habla de aquellas que son la más graves, en otras palabras estas son las que atentan con la vida del ciudadano, ya sea de terceros o el mismo que infringe las reglas, podemos citar ejemplos que hoy en día se ven a diario, el conducir con una velocidad que excede lo permitido, conducir bajo los efectos del alcohol o entre otros.

Algunas de estas infracciones cometidas por el agente son consideradas muy grave puesto que ponen en riesgo la vida de terceras personas o del agente mismo. Como ejemplo, el autor

menciona las infracciones de exceso de velocidad o conducción temeraria, además de conducir el vehículo bajo el efecto del alcohol.

Así mismo, izquierdo (2015) nos manifiesta que las infracciones de tránsito son:

El no respetar las reglas de tránsito son a consecuencia de las anomalías de la conducta de la persona (conductor) pues estas pueden ser graves o no tan graves, pues a la segunda le corresponde por lo general sanciones, pero netamente administrativas como por ejemplo el vehículo invade zona peatonal, esta es considerada como una infracción administrativa que corresponde a esta la reducción de los puntos y así mismo el pago de una multa que es impuesta por la autoridad competente.

Se tiene en claro los distintos grados de gravedad de las infracciones de tránsito, y su sanción administrativa puede variar desde la reducción de puntos y multas, hasta también convertirse en sanciones penales que prohíbe la libertad del inculcado.

El autor arcos (2014) infracción de tránsito o de tráfico es:

Van a ser de dos tipos, por un parte la que son administrativas que a la vez no son de gravedad, por lo que se hará efecto a la reducción de puntos hacia el conductor, y por otro lado las infracciones penales, se dice penales porque al incumplir una regla que es considerada de gravedad va a atentar con la vida de la persona, por lo que se busca salvaguardar esta.

Según el autor, estas infracciones de tránsito son incumplimiento del reglamento de tránsito y acarrea sanciones de carácter administrativo. Estas incluyen a los vehículos de motor, en algunos casos bicicletas, y también a los peatones.

Según nos ejemplifica Alvarado (2017) las infracciones de tránsito pueden ser de por

diversas inconductas:

La gravedad de estas infracciones se analiza de acuerdo a los hechos cometidos por parte del conductor, se dice que son de gravedad cuando sus actos u omisiones generan peligro a la vida de la persona, o atentan contra esta, ya sea porque este sujeto quien infringió estuvo conduciendo es estado etílico, se pasó la luz roja entre muchos otros.

En la normativa comparada ecuatoriana, su ley orgánica de, establece determinadas infracciones de tránsito de acuerdo al art. 106° de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial).

Nos refiere en tal sentido lo mencionado por la normativa ecuatoriana es que el causante de la infracción debe tener la conciencia de los actos omisivos que este realiza, ya sea por imprudencia o entre otros.

Es entonces que la normativa ecuatoriana, se define a las infracciones de tránsito como omisiones que son realizadas por el agente, incurriendo ya sea en imprudencia, negligencia o por desobediencia de las leyes y reglamentos.

Finalmente, saltos (2016) argumenta que

En consecuencia, al hablar de infracciones de tránsito, nos referimos a aquellas acciones u omisiones con carácter culposos que el agente comete en contra de las normas en materia de tránsito, que pueden ocasionar daños materiales, lesiones a terceras personas o incluso la muerte, originando que se le imponga una sanción administrativa de tipo económico o de ser el caso una medida penal privativa de libertad.

#### **2.2.1.2. Culpa**

Respecto de la culpa en las infracciones de tránsito, (izquierdo, 2015) nos explica lo siguiente:

Que ante esta comisión de infracciones de tránsito va a ser de manera culposa, es decir no es de manera intencionada, pero estas infracciones pueden haber sido previstas, por lo que de igual manera estas debe de imponerse una determinada infracción.

Refiriéndose a las infracciones de tránsito, estas tienen una naturaleza subjetiva culposa, pues el agente en ningún momento tiene la intención de causar daños a terceras personas o a él mismo. Se toman en cuenta para tales infracciones, la irresponsabilidad, imprudencia, negligencia o desconocimiento de las normas de tránsito, exigiéndose el deber de cuidado de parte del agente infractor.

#### **2.2.1.2.1. Formas de la culpa**

##### **1. Imprudencia**

El autor argentino Cabanellas (2000) manifiesta que a consecuencia de estas negligencias genera muchos perjuicios a la persona agraviada en distintos aspectos como económica, psicológica, entre muchos otros, por lo que se considera que se debe de dar una determinada sanción ya sea administrativa o penal.

En palabras de Guillermo Cabanellas, la imprudencia se caracteriza por no existir la intención de causar daño, pero se actúa con ausencia de las diligencias adecuadas para evitar causar perjuicio a terceros e incumplir las normas de tránsito.

Para izquierdo, (2015) la imprudencia relacionada al tránsito se configura que:

Muchos de estos daños ocasionados por el conductor, son por no tener el más mínimo cuidado de este, muchas de las ocasiones se ven que estos conducen a una excesiva

velocidad, pese que el hacer esto puede tener consecuencias de gravedad.

Existe entonces, según el autor, un abuso de confianza en el conductor o peatón respecto de su destreza ejercida, al no evitar situaciones peligrosas y riesgosas el cual tenía conocimiento con anterioridad.

En su obra infracciones o delitos de tránsito, cadena (1998) manifiesta que la imprudencia es la omisión a la diligencia debida y punible de sanción por falta de atención u olvido de las precauciones necesarias para no ocasionar daños a terceros o al agente mismo.

Así mismo, el autor ecuatoriano cárdenas, (1999) nos explica que la imprudencia consiste en:

La mayor consecuencia que se sufre producto del descuido por parte del conductor es un accidente a tal punto de generar daños físicos a terceros o hasta hacerle perder la vida, muchas de las veces el conductor realiza actos temerosos en el transcurso del manejo por lo que las se presenta muchas probabilidades de sufrir daños o tener una infraccion.

Consiste entonces en ejercer la acción sin cuidado, acogiendo el riesgo de manera probable, hacia los terceros o el agente mismo. Esta imprudencia encuentra al riesgo de acuerdo a los grados que presenta, pues mientras mayor es la imprudencia, mayor es el riesgo obtenido.

Así también, Olano, (1986) señala

En síntesis, la imprudencia se halla presente en los actos de las personas que se realizan con negligencia y sin tener la más mínima consideración sobre los riesgos que puedan ocasionarse, generando un resultado fatal y lesivo. Esta conducta humana se refleja en riesgos redundantes o descarta acoger medidas de seguridad para impedirlo,



encontrándose el agente siempre arriesgado al peligro.

## **2. Negligencia**

Sobre esta forma de culpa, Cadena, (1998) nos explica que negligencia es en palabras del autor, como la ausencia de diligencia y cuidados requeridos reflejados en actos omisivos en forma no intencionada pero que genera consecuencias dañinas.

Para Cabanellas, (2000) la negligencia consiste:

En tal sentido la negligencia trata sobre la conducta omisivas, esto es la falta de cuidado al momento de conducir, por lo que ante esto como consecuencia se efectúa una determinada sanción o infracción de acuerdo a la gravedad de la falta.

Tal como menciona Guillermo Cabanellas, el agente no obra con diligencia alguna o cuidado que deben ejercer en la vida diaria, actuando con dejadez, desidia, falta de precaución, y defecto en atención, etc.

Así mismo Izquierdo, (2015) señala que negligencia es sinónimo de irresponsabilidad esto es el no efectuar los actos de manera cuidadosa responsable diligente, con el fin de no causar daños en contra de peatones, usuarios o hasta el mismo conductor.

El autor Izquierdo, explica que, en materia de tránsito, la negligencia se expresa en la irresponsabilidad y la falta de atención a la hora de conducir un vehículo y circular de los peatones y usuarios.

A su vez, Yabar, (1997) menciona que una falta de cuidado se considera negligente.

Por lo tanto, al hablar de negligencia nos referimos a la falta de cuidado que tiene una

persona al manejar un vehículo, y que, tras la comprobación de tal conducta, se imponga una determinada sanción económica o penal en el caso más grave.

### **3. Impericia**

Sobre esta forma de culpa, Cabanellas, (2000) explica que la impericia es la ignorancia o falta de práctica de una profesión arte u oficio. Refiriendo esto a la torpeza o inexperiencia, componiendo una forma de culpa, además de la descuido e incuria.

Son aquellos conocimientos y practicas carentes por parte del conductor con respecto a las reglas de tránsito, por lo que esto se encuentra relacionado con la negligencia, porque ante estos casos el conductor tiene la necesidad de capacitarse sobre estos temas y evitar ocasionar perjuicios ya sea para el mismo conductor que infringe o terceros.

El autor explica que la impericia consiste en la carencia de conocimiento o práctica respecto de los actos que se exigen en determinada profesión u labor, reflejándose en torpeza e inexperiencia.

Según Alvarado, (2005), por su parte el autor, nos señala que esta impericia es más desde un enfoque técnico, es decir que la persona no tiene los conocimientos y mucho menor practica de como conducir un automóvil.

Para izquierdo, (2015) la impericia es:

La falta de experiencia por parte del conductor, puede generar consecuencias, puede ser el hecho que, para evitar chocar a un transeúnte, este debe actuar de manera rápida y ejerciendo actos evasivos, pues un principiante no podrá hacer esto, por lo que es mayor la probabilidad de ocasionar un accidente.

Se entiende entonces que la impericia es la falta de capacidad técnica o habilidad,

desconocimiento e inexperiencia respecto de la conducción de un vehículo, que puede ocasionar daños ameritable de sanción de tránsito.

A su vez, cadena, (1998) nos señala

En resumen, que la impericia se caracteriza por la falta de experiencia, habilidad o técnica que una persona debe acoger al ejecutar una profesión u labor. En este caso, es la falta de pericia para poder conducir un vehículo sin trasgredir a las normas y reglamentos de tránsito.

#### **4. Falta de observancia de la ley y reglamento**

Al respecto, cadena, (1998) sostiene que la falta de observancia de las leyes no es más que los actos omisos por parte del conductor, por lo tanto, estos actos reciben una infracción de acuerdo a la gravedad, impuesta por parte de la autoridad competente.

Se presenta en este caso la desobediencia a las leyes y reglamentos, incumplimiento y omisión a actuar de acuerdo a lo establecido en la normativa decretada por la autoridad para la materia de tránsito.

Según izquierdo, (2015) es una manera especial de culpa, y conduce básicamente cuando se perpetra un acto omisivo frente a las reglas de tránsito, muchas de las veces se dan por culpa, es decir no hay intención, pero de igual estas son sancionadas con una determinada infracción.

Por lo tanto, este tipo de culpa se produce cuando el agente infringe las normas legales sobre tránsito, sin tener intención alguna de causar daño, pero que amerita, por considerarse infracción de tránsito, las sanciones respectivas.

#### **2.2.2. Procedimiento administrativo sancionador**

### **2.2.2.1. Concepto**

En su guía sobre el Procedimiento Administrativo Sancionador del MINJUS, (2017), se caracteriza, que:

Ante la presencia de un acto que infringe las normas de tránsito, se dará una respectiva sanción de acuerdo a la gravedad del asunto, la misma que debe tener un debido procedimiento, sin denigrar o vulnerar los derechos que le corresponde al sancionado.

El procedimiento administrativo sancionador son todos los actos que se tiene como propósito determinar la existencia o no de responsabilidad administrativa, para imponer una futura sanción.

Según Ossa, (2017) en su libro el derecho administrativo sancionador, explica que la facultad sancionadora por parte de la administración hacia el administrado, no debe vulnerar los derechos del administrado, es decir respetar sus derechos o garantías que le corresponde en dicho procedimiento.

En consecuencia, el procedimiento administrativo sancionador tiene la función de determinar si existe o no una infracción administrativa, garantizando que el desarrollo de este se desarrolle de manera eficaz y organizada a favor de los administrados.

### **2.2.2.2. Principios de la potestad sancionadora de la administración**

#### **2.2.2.2.1. Principio de legalidad**

Esta la encontramos regulado en el inc. 1, art. 246° del TUO de la ley N° 27444 resaltando lo siguiente:

Según el TUO de la ley del procedimiento administrativo general, el principio en mención

consiste que por norma con jerarquía de ley las entidades, podrán imputar sanciones a los administrados.

Así mismo, El TC señala que este principio puede prevenir la ocurrencia de faltas o la implementación de sanciones administrativas por errores que no hayan sido previamente determinados en la ley.

Por tanto, el principio contiene un doble requerimiento:

- Requerimiento de carácter formal: indicar los requerimientos y objetividad de las normas legales o normas con efecto legal.; y,
- Requerimiento de carácter material: Implica la determinación de normas y sanciones proporcionados para hechos delictivos. (stc del 26/03/2007 – exped. N° 1182-2005-pa/tc, fundamento jurídico 14).

Al respecto el TC sostiene que, con aplicar este principio, reprime que se atribuya el cometido de una infracción y posteriormente la sanción, sin que se esté regulado preliminarmente en la ley.

Así también, el MINJUS, (2017) señala que

Por lo tanto, este principio de legalidad configura una pieza fundamental en el PAS, debido que al imponer una sanción que no se ve establecida en la ley queda absolutamente invalida. Se considera a este principio como un mecanismo natural de este proceso de infracción en la sanción administrativa. El principio de legalidad se cumple cuando se cuenta con las suposiciones de las infracciones y sanciones en la ley.

#### **2.2.2.2.2. Principio de debido procedimiento**

Podemos hallarlo en el inc. 2 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 señalando lo siguiente:

Este apartado normativo, nos señala que no se puede aplicar sanción alguna sin que se haya llevado a cabo el procedimiento correspondiente garantizando el debido procedimiento. Además, nos deja en claro que deben existir dos autoridades distintas, que se encarguen en primer término de la fase instructora del proceso, y, por otro lado, de aplicar las sanciones respectivas.

Para el español chamorro, (2002) *nos señala que*

El debido procedimiento tiene como fin el no causar indefensión al administrado, es decir no trasgredir los derechos de este, porque como parte del procedimiento ante alguna vulneración a sus derechos tiene la facultad de poner imponerse ante una infracción que atente sus derechos.

En su obra tutela judicial efectiva, el autor francisco chamorro, sostiene que este principio tiene su origen en el debido proceso que tiene el rol fundamental de prohibir el desamparo de los administrados.

#### **2.2.2.3. Principio de razonabilidad**

Esta señalado en el inc. 3 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 mencionando lo siguiente:

Las autoridades deben prever que, para los infractores la implementación de conductas punibles no es más ventajosa que el cumplimiento de la violación de las normas o sanciones. Sin embargo, las sanciones a tomar deben ser convenientes al incumplimiento que se califique como infracción, y cumplir con los estándares indicados para efectos de proporción.:

A) el beneficio ilícito a consecuencia de la imputación de una infracción;

- B) la posibilidad de detección de la infracción;
- C) la gravedad del perjuicio al interés público y/o bien jurídico protegido;
- D) el menoscabo económico producido;
- E) la reincidencia, por la imputación de la misma infracción en el plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la infracción preliminar.
- F) las condiciones de la imputación de la infracción; y
- G) la existencia o no sobre la intención de la conducta del infractor (art. 246° inc. 3 de la ley N° 27444).

Este apartado indica que la autoridad sancionadora, debe tener en consideración evaluar de manera correcta y proporcional, respecto de las sanciones a imponerse a las conductas calificadas como infracción.

Al respecto, Andrés, (2008) sostiene que en tal sentido se infiere que la infracción impuesta por la autoridad competente, debe ser razonable y proporcional al acto y gravedad de este, por lo tanto, se debe analizar esto e imponer la sanción que corresponde.

La autora española explica que este principio guarda relación con el de proporcionalidad. Y esto tiene sustento en la adecuación de la sanción a aplicarse, con la gravedad de la infracción cometida.

Para Garberi y Buitrón, (2001), *el principio de proporcionalidad* hace mención que no está permitido el exceso de la sanción que se le impone al conductor quien infringió la regla, pues hacerlo trae como consecuencia la vulneración de los derechos de este.

En análisis de los autores, el principio de proporcionalidad se sustenta en la prohibición de

exceso, con el fin de evitar que la autoridad sancionadora, restrinja, lesione o limite los derechos de los administrados.

A su vez, cervantes, (2010) manifiesta que la autoridad que impone la determinada sanción lo hace haciendo uso de márgenes, con el fin de calcular ya sea el mínimo o máximo de esta sanción para el que infringió las normas, pues esta sanción va a ser proporcional a la gravedad de este acto.

En consecuencia, este principio se desarrolla en el procedimiento administrativo sancionador como un margen que limite desproporción alguna entre la conducta infractora y las sanciones a imponerse a los administrados.

#### **2.2.2.2.4. Principio de tipicidad**

En el inc. 4 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 se encuentra este principio de la siguiente manera:

Tal como menciona este artículo, solo se pueden sancionar administrativamente a aquellas infracciones tipificadas en la normativa o normas reglamentarias permitidas por ley sin conceder interpretación extensiva.

Al categorizar las infracciones, es imposible imponer obligaciones a los administrados que no estén previstas por las leyes o reglamentaciones correspondientes. (art. 246° inc. 4 de la ley N.° 27444).

es así que vemos un principio importante en este procedimiento sancionador, se debe imponer la sanción de acuerdo a lo establecido por la norma, pues el imponerle una sanción que no corresponde a la conducta ilícita estaríamos vulnerando este principio y por ende los derechos que le corresponde al administrado.



Significa entonces, que pueden imponerse a los infractores que cumplan las obligaciones o sanciones que no se encuentren establecidas en la norma legal o reglamentaria.

Por lo tanto, estos regímenes sancionadores tienen que ser diferente a otros, por ejemplo, se evita infracciones que mantenga similitud con delitos o faltas que impone la norma penal

Es así que legislador evita tipificar infracciones con características idénticas a delitos y faltas determinadas en las normas penales.

Por su parte, el tribunal constitucional con respecto a este principio, manifiesta:

en tal sentido, se señala que solo se sanciona aquel hecho que contravenga lo tipificado por la norma, y tener en cuenta que este principio puede ser complementado por otros reglamentos. Según lo dispuesto por la (stc del 26 de marzo de 2007 – exped. N° 1182-2005-pa/tc, fundamentos jurídicos 14 y 15).

Por tanto, tal como establece en sentencia el tribunal constitucional, solo pueden sancionarse aquellas infracciones que se encuentren precisamente definidas y se detalle claramente su penalidad, sin recurrir a la interpretación extensiva o analogía.

En la guía práctica sobre el PAS del MINJUS, (2017) se manifiesta:

El MINJUS y DD.HH, explica que, al tipificar las infracciones, no se puede imponer sanciones que no se hallen determinadas en la ley, decreto legislativo o de ser el caso por tipificación vía reglamento.

A su vez, el su obra, potestad sancionadora y procedimiento administrativo sancionador montes, (2003) nos argumenta lo siguiente:

En consecuencia, la función del principio de tipicidad radica en que solo pueden ser

sancionables aquellas conductas que se encuentran previstas en normas que tienen rango de ley, descartando obrar con una exégesis extensiva.

#### **2.2.2.2.5. Principio de irretroactividad**

Esta señalado en el inc. 5 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 se la siguiente manera:

Bajo este principio, ante la comisión de una infracción, son atribuibles las sancionadoras que se encuentren vigentes en el momento en que el administrado comete el actuar infractora. Así mismo estas disposiciones sancionadoras producen efecto retroactivo cuando se trate de favorecer al infractor.

Para el español cobo, (2008) establece que estas normas sancionadoras no van a tener efectos hacia atrás en el tiempo, con el fin se dar una seguridad jurídica, ya sea para aquellas conductas que serán criticadas de acuerdo al estado de gravedad que presente.

Según Alvarado, (2017) el principio de irretroactividad como su mismo nombre lo dice:

Para este autor, este principio actúa en favor del infractor respecto de la sanción que se le impuso, cuando exista nueva disposición sancionadora que beneficie al agente infractor, por lo tanto, no se va a ver vulnerado sus derechos como administrado.

Así también el MINJUS, (2017) en su libro “el procedimiento administrativo sancionador”, explica que:

Para el ministerio de justicia y derechos humanos, este principio de irretroactividad consiste en aplicar las normas de carácter sancionadoras que se encuentren vigentes al momento de cometerse el acto infractor. Así mismo, señala que al originarse norma posterior que resulte más favorable al administrado, debe aplicarse a beneficio de este.

#### **2.2.2.2.6. Principio de concurso de infracciones**

En el inc. 6 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 está desarrollado de la siguiente manera:

Este principio se sustenta en que cuando la conducta cometida por el infractor, se estime más de una infracción, se empleara a esta la sanción anunciada hacia la infracción más grave.

Para nioto, (2005) en el derecho administrativo sancionador pueden presentarse caso en los que una semejante conducta considere como más de una infracción.

Tal como se mencionó anteriormente, se consigue repetir el caso de que una misma conducta estime con más de una infracción, por eso, menciona el autor, que se debe aplicar dos opciones; la primera es la absorción de la pena eligiendo a la infracción más gravosa; o la segunda que es responsabilizar la más grave pero además intensificar su contenido.

#### **2.2.2.2.7. Principio de continuación de infracciones**

Este principio se argumenta en el inc. 7 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 en los términos siguientes:

Como se observa, para poder aplicar castigos por casos en las que el administrado persistan infracciones perenes, se solicita que haya pasado al menos 30 días desde la fecha en que se impuso la última sanción; y se certifique haber requerido al administrado probar el cese de la infracción dentro del plazo.

Además, no se podrá dar la continuación o aplicación de la sanción por los siguientes supuestos:

- Cuando el recurso administrativo se encuentre en el plazo requerido, en contra del acto

administrativo donde se le imputó la última sanción.

- Si el recurso no corresponde a un acto administrativo de carácter firme.
- Si la conducta inicial ya no es susceptible de una infracción por la modificación del ordenamiento, sin perjuicio del principio de irretroactividad.

Así también, Gallardo, (2008) sostiene que este principio

Tal como menciona la autora española, este principio aplica frente a conductas que se realizan o cometen de manera perdurable, reiterada y constante, por lo que van a tener una determinada sanción de acuerdo a la gravedad que origino el acto y la sanción este prevista en la norma.

#### **2.2.2.2.8. Principio de causalidad**

Normado en el inc. 8 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 de la siguiente manera:

En cuanto a este principio responde a que la responsabilidad administrativa deber recaer en la persona quien comete la infracción amerita de sanción.

Para Nieto, (2005) este principio:

Que en cuanto a la infracción que es susceptible de sanción le corresponde principalmente a la persona que genero el acto ilícito, pues no cabe la posibilidad de imponérsele a alguien que sea ajeno a tal acto.

Por tanto, bajo este principio se establece la personalidad de las sanciones, pues la responsabilidad administrativa corresponde a quien cometió la infracción tipificada por ley, sin que otra persona pueda hacerse cargo por la infracción.

#### **2.2.2.2.9. Principio de presunción de licitud**

Desarrollado en el inc. 9 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 en lo siguiente:

Bajo este principio, las autoridades sancionadoras, deben de suponer que los agentes han procedido de manera lícita, acatandp lo descrito en la normativa, salvo que se demuestre con evidencia.

Al respecto, nieto, (2005) sostiene que:

Por lo tanto, tal como menciona el autor Alejandro nieto, este principio posee un doble plano; el primero involucra al derecho de considerado como una sujeto infractor de los hechos ilícitos y no mediar sanción alguna; y, opera suponiendo la ingenuidad con flujo concluyente en el régimen jurídico de la prueba.

#### **2.2.2.2.10. Principio de culpabilidad**

En el inc. 10 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444 en los siguientes términos:

Este artículo describe que este principio recae en que la responsabilidad administrativa es subjetiva determinable de dolo o culpa para una posible imputación de infracción.

Por su parte, el MINJUS, (2017) sostiene que en aplicación del principio de culpabilidad:

Para que la administración pueda imponer una determinada infraccion tiene que analizar los hechos en concreto, es decir entre los más principal ver si este sujeto actuó de manera dolosa o culposa, para así llegar a una determinada conclusión y de acuerdo a estos factores ver la gravedad del acto e imponer la infraccion que corresponde.

Así, el MINJUS y DD.HH, explica que la responsabilidad administrativa debe ser subjetiva, teniendo la entidad pública el deber de acreditar el dolo o la culpa como elemento necesario imputándose una infracción administrativa.

Así también, Baca, (2011) en su conferencia sobre responsabilidad subjetiva u objetiva en materia sancionadora, menciona:

En consecuencia, bajo este principio, se sanciona al agente por el hecho de que debió accionar de manera desemejante a como lo hizo, teniendo la posibilidad de operar de otra forma sin incurrir en infracción administrativa.

Ante estas infracciones impuestas necesariamente tiene que presenciarse el dolo o culpa.

#### **2.2.2.2.11. Principio de non bis in idem**

Regulado en el inc. 1 del art. 246° del TUO de la ley N° 27444.

Según este principio, los hechos en el que se identifica al sujeto, hecho y fundamento, no se puede imponer de manera sucesiva o simultánea una sanción administrativa, salvo nos encontremos en el supuesto de continuación de infracciones.

Así también, el MINJUS, (2017) manifiesta que la aplicación del non bis in idem es el que se determina.

Por lo tanto, y tal como menciona el MINJUS y DD.HH, cuando una conducta ilícita se encuentre tipificada en varias normas punitivas distintas, se prohíbe sancionar dos veces por lo mismo.

#### **2.2.2.3. Responsabilidad administrativa de las infracciones de tránsito**

##### **2.2.2.3.1. Responsabilidad administrativa**

Se encuentra desarrollado en el artículo 289° del TUO del RNT – código de tránsito responsabilidad administrativa, refiriendo que:

Es así que esta responsabilidad ilícita susceptible de una infracción le corresponde al

conductor principalmente, siempre y cuando este esté debidamente identificado, si en caso no se le identifica esta infracción va hacia el dueño del coche, supongamos el caso del arrendamiento de taxi, el conductor infringió una norma de tránsito, pero no se le puede identificar, entonces esta infracción va hacia quien figura propietario del vehículo, para que no perjudique esto el dueño tendrá que proceder a realizar una denuncia, alegando que no le corresponde la infracción por determinados hechos.

Observamos en el artículo 289° del reglamento nacional de tránsito, sostiene que el dueño del carro resulta responsable por las infracciones de tránsito que cometiese durante la circulación.

Además, este apartado alega que cuando sea imposible identificar al conductor, el mismo que cometió la infracción, se sospecha la responsabilidad del propietario del vehículo.

Agrega también, que el propietario podrá acreditar indubitablemente que el vehículo lo había adjudicado o no se encontraba bajo su tenencia o disfrute al momento de cometerse el acto infractor, debiendo denunciar al supuesto comprador como responsable de la conducta infractora.

En el segundo párrafo del artículo en mención, se señala que, en los casos referidos a servicio de transporte, se le considerará como tenedor al conductor de la unidad. Para esto, el propietario deberá acreditar quien es el responsable del manejo del carro en el instante de haberse cometido la infracción y así el propietario no fuese objeto de sanción alguna.

En el último párrafo, señala que, en los casos sujetos a la responsabilidad del conductor, las infracciones del mismo, tipificadas en otros reglamentos, se procederán con la aplicación de la norma específica.

Así mismo, se los encontramos desarrollado también en el art. 24°. 2 de la ley general de

transporte y tránsito terrestre.

Así mismo, en el apartado en mención de la ley, indica que el propietario del vehículo, y el conductor prestador del servicio de transporte son responsables solidarios de las infracciones, estando determinadas en la norma relativa a las circunstancias de ejercicio de servicio de transporte, es decir, ambos son responsables respecto de las infracciones referidas a atribuciones que permitan el desarrollo del Servicio Público.

Así también, la responsabilidad administrativa en las infracciones de tránsito la encontramos regulada en el art. 24°. 4 de la ley general de transporte y tránsito terrestre señalando:

Que cuando se es imposible llegar a identificar al conductor del carro con que se cometió el acto infractor, se sospecha la responsabilidad del dueño del carro, a menos que se confirme con medios probatorios la enajenación de la unidad vehicular, o la no tenencia y posesión.

Otro artículo que guarda relación con la responsabilidad administrativa de las infracciones de tránsito es el artículo 327° numeral 2 del TUO del RNT – código de tránsito, el cual señala:

Al acreditarse el cometido de una infracción de tránsito y además la identificación del vehículo, la papeleta impuesta deberá ser notificada en la residencia del dueño del carro, según lo obtenido en el registro de propiedad vehicula, suponiendo que este es el responsable directo de la infracción.

En un primer momento, el artículo primigenio 327° del TUO del reglamento nacional de tránsito – código de tránsito:

Como observamos en el artículo, establece que en todos los casos el propietario del vehículo y el conductor tendrán la responsabilidad solidaria cuando las infracciones se traten de conducción sin licencia de conducir, la no correspondencia de clase o



categoría, o cuando se encuentre retenida, suspendida, cancelada o inhabilitada.

Posteriormente, este numeral es reformado por el art. 1° del D. S. N° 025-2009-mtc, publicado el 29/06/2009, entrando en vigor el 21/07/2009, en asentimiento con su art. 4°, refiriendo que:

La modificación posterior consistía en que el dueño del vehículo asumiría la responsabilidad solidaria junto al conductor del vehículo cuando no pueda identificarse al conductor, de acuerdo a las infracciones estipuladas en el cuadro de tipificación, sanciones y medidas protectoras.

Es así que, luego de una segunda modificación por el art. 1° del D. S. N° 003-2014-mtc, divulgado el 24/04/2014, obtenemos el contenido actual desarrollado anteriormente.

Por otro lado, con la segunda disposición complementaria modificatoria del D.S. N° 007-2016-mtc, publicado el 23/06/2016, se modifica el m. 24, m.26 y m.28 del “anexo i: cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre” del TUO del RNT - código de tránsito, admitido por el actual decreto, instaurando la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo, encontrándose en vigencia a los 30 días calendario de su publicidad en el diario el peruano; cuyo texto es el siguiente:

“segunda.- modifíquese los códigos m. 24, m.26 y m.28 del “anexo i: cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre” del texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito, admitido por D.S. N° 016-2009-mtc, instituyendo la responsabilidad solidaria del dueño del vehículo.”

## **2.3. DEFINICION DE TERMINOS BASICOS**

### **Papeleta de Tránsito**

Es la imposición de una sanción pecuniaria y administrativa por la contravención a la norma de tránsito y es interpuesta por el policía de tránsito.

### **Responsabilidad solidaria por infracción a la norma de tránsito**

Responsabilidad compartida por la comisión de un hecho que infringe la norma de tránsito en la cual se le impone una sanción pecuniaria y administrativa

### **Estado de ebriedad**

Es entendida como el delito en el cual una persona en estado etílico supera los límites mínimos establecidos por el código penal.

## **2.4. Formulación de Hipótesis**

### **2.4.1. Hipótesis General**

Si se estableciera un mejor criterio normativo respecto a la responsabilidad solidaria en la imposición de una papeleta de tránsito por la comisión de las infracciones N° M01 o M02 entonces se garantizaría el derecho del propietario del vehículo a que no se le afecte su patrimonio.

### **Hipótesis Específica**

#### **H.E.1**

Si se determinara el cumplimiento de los pagos de las sanciones pecuniarias interpuestas por una infracción a la norma de tránsito en la provincia de Huaura, entonces se podría determinar la eficacia del D.S. 016-2009 MTC.

#### **H.E.2.**

Si se modificara el D.S. 016-2009 MTC de tal manera que se regulara con un mayor criterio normativo que infracciones ameritan una sanción que tenga consigo una responsabilidad solidaria por una infracción de tránsito, entonces se garantizaría que el propietario de un vehículo que pone en arriendo tenga más seguridad de no ser perjudicado por alguna infracción que cometa su conductor imprudente.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. Diseño Metodológico**

El diseño metodológico es no experimental, es decir, no se efectúa la manipulación deliberada de variables, por lo que se observa el fenómeno en el medio natural, y luego se analiza, en este caso: validez que tiene el D.S 016-2009 MTC y sus modificatorias, frente a los delitos de infracciones cometidos por conductores imprudentes que manejan un carro arrendado y que la imposición de una papeleta de una papeleta de responsabilidad solidaria afecta al propietario del vehículo-

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

Es aplicada, enfocada a las infracciones cometidas por M01 y M02 en a la provincia de Huaura, en especial los cometidos en el distrito de huacho y aquí se utilizará y recopilará información y, además se efectuará una encuesta a abogados colegiados capacitados en el distrito judicial de Huaura.

##### **3.1.2. Nivel de investigación**

Es de nivel descriptivo correlacional describiéndose la variable y su dimensión, tiene un nivel de descripción de relevancia. Como se mencionó anteriormente, en este caso, debe determinar si las modificatorias señaladas en el D.S 016-2009 MTC generan eficacia en cuanto a al cuadro de infracciones y sanciones del MTC, y su

relación que debe tener con la imposición de papeletas de responsabilidad solidaria con las infracciones de tránsito M01 y M02.

### **3.1.3. Diseño**

Se considera la investigación de corte transversal ya que los datos se recopilaban en un determinado tiempo, esto es en el año 2016 – Huaura, describiendo las variables y dimensiones de cada una, así como las incompatibilidades preferenciales en un instante dado.

### **3.1.4. Enfoque**

Los métodos de investigación son mixtos (cualitativos y cuantitativos), cualitativos, utilizándose información de doctrina y literatura administrativa y civil.; es cuantitativo porque se recopila información y se envía un estudio de datos demostrando que se han establecido tanto los objetivos generales como los específicos, así como la mediación digital, contando y, a menudo, utilizando datos estadísticos para determinar con precisión los estándares de la investigación.

## **3.2. Población y Muestra**

### **3.2.1. Población**

La población componente de estudio se ajusta a las sucesivas unidades de observación:

#### **Personas**

El uso de métodos y técnicas de investigación antes mencionados permite compilar la información ineludible para comparar la hipótesis propuesta. La población estudiada

está compuesta por 50 individuos, asistentes administrativos, abogados litigantes, y funcionarios

### Documentos

Se examinó 2 casos siendo desarrollados en el 2016.

#### 3.1.1. Muestra

La muestra probabilística estratificada fue compuesta por 50 individuos, 10 funcionarios de la municipalidad, 10 asistentes administrativos y 30 abogados litigantes, conjuntamente de 02 expedientes administrativos y el porcentaje estadístico ineludible que consienta instituir un enfoque de la problemática trazada.

Se empleó la consecutiva fórmula:

$$n =$$

Donde:

<b>n</b> =	?	<i>Muestra</i>
<b>Z</b> =	1,96	<i>nivel de confianza, 95%: 2= 47.5%: 100 = 0,475</i>
<b>p</b> =	0,5	<i>probabilidad de éxito: 50%: 100= 0,5</i>
<b>q</b> =	0,5	<i>probabilidad de fracaso: 50%: 100= 0,5</i>
<b>E</b> =	0,05	<i>nivel de error, 05%: 100= 0,05</i>
<b>N</b> =	813	<i>Población</i>

$$= \frac{(1.96)^2 (0.5)(0.5)(57)}{(0.05)^2(57 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$= 50$$

### 3.2. Operacionalización de variables e indicadores

<b>VARIABLES</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>CATEGORÍA</b>	<b>INTERVALO</b>
<b>(X)</b> <b>Responsabilidad solidaria papeleta tránsito</b>	X.1. Normas	X.1.1. Norma Legal	Bajo Moderado Alto	3 -3 4 -4 5 -6
		X.1.2. constitucional		
		X.1.3. penal		
	X.2. Eficacia de las normas	X.2.1. adecuado análisis de las normas	Bajo Moderado Alto	3 -3 4 -4 5 -6
		X.2.2. normas más eficientes		
		X.2.3. naturaleza jurídica		
	X.3. desconfianza en la justicia	X.3.1. aumento de casos de conducción estado de ebriedad	Bajo Moderado Alto	3 -3 4 -4 5 -6
		X.3.2. incumplimiento pago papeletas		
		X.3.3. responsabilidad compartida		
<b>D.S 016-2009 MTC Y SUS MODIFICACIONES</b>	Y.1. adecuada aplicación	Y.1.1. goce de sus derechos	Bajo Moderado Alto	3 -3 4 -4 5 -6
		Y.1.1. cumplimiento de sus derechos		
		Y.1.1. parmente ausencia de justicia		
	Y.2. Mejor criterio del MTC	Y.2.1. mayor analisis	Bajo Moderado Alto	3 -3 4 -4 5 -6
		Y.2.2. proporcionalidad		
		Y.2.3. razonabilidad		

### **3.3. Técnica de Recolección de Datos**

Las técnicas e instrumentos manipulados en este trabajo que se manifiestan son:

#### **3.3.1. Técnicas a emplear**

Compilación de datos e investigación de expedientes.

Estudio jurisprudencial

Estudio documental

Encuestas

#### **3.3.2. Descripción de la Instrumentos:**

- a) **Encuestas:** La herramienta es un cuestionario, estos cuestionarios se obtienen de las variables e indicadores determinados en la tabla de operación de variables.
- b) **Análisis documental:** Un estudio teórico de variadas bibliografías y precedentes existentes.
- c) **Uso de Internet:** Para obtener los últimos datos e información científica teórica relacionada con las cuestiones descritas en este estudio, recurriremos a este (tesis nacionales e internacionales)

### **3.4. Técnicas para el Procesamiento de la Información**

El proceso de la información incluye el desarrollo de información estadística descriptiva e inferencial para determinar si los datos plasman o no los objetivos de la investigación.

#### **a. Descriptiva**

Esto consentirá recolectar, especificar, estudiar y demostrar datos sobre los ítems que refieren los cuestionarios que fueron dados a los jueces, auxiliares judiciales y abogados litigantes que constituyen una muestra demográfica. utilizando pautas de tendencia central y dispersión.

Después de haber recaudado los datos, procese la información, elabore tablas y gráficos estadísticos, y para ello se hizo uso del SPSS. (programa informático Statistical Package for Social Sciences versión 21.0 en español), con el fin de obtener resultados de los cuestionarios empleados.

- Estudio descriptivo por variables y dimensiones con tablas de frecuencias y gráficos.

#### **b. Inferencial**

Facilitará las teorías necesarias para deducir o considerar generalizaciones o medidas basadas en información parcial por técnicas descriptivas probando así:

- La Hipótesis Central
- La Hipótesis específicas
- Análisis de los cuadros de doble entrada

Encontraremos el **Coefficiente de correlación de Spearman**, ( $r_s$ ) siendo una medida deduciendo la correspondencia (la asociación o interdependencia) entre dos variables aleatorias perenes.

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$$



## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

#### 4.1. Análisis descriptivo

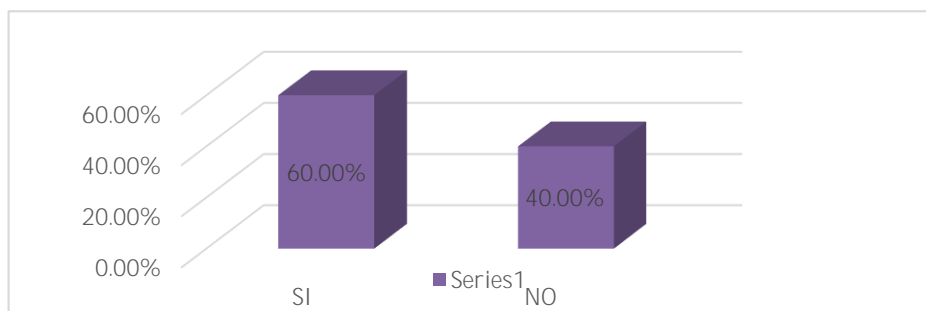
Presentación de cuadros, gráficos e interpretaciones.

**Tabla 1** *¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrear responsabilidad que le compete netamente al conductor?*

	Frecuencia	Porcentaje
Si	30	60%
NO	20	40%
TOTAL	50	100%

Nota: Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 1.**  
De la

*distribución porcentual sobre si se considera que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrear responsabilidad que le compete netamente al conductor*

**Nota:** Elaboración Propia

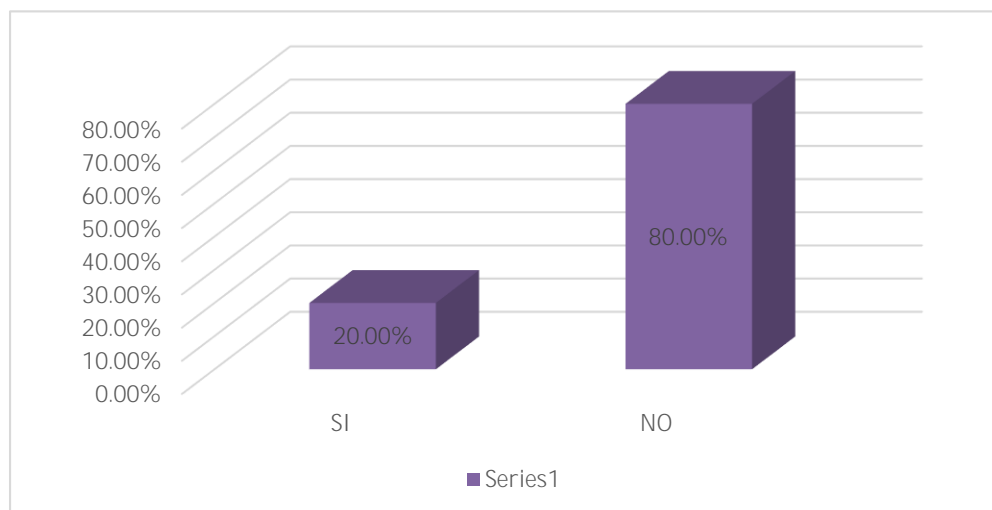
De la tabla 01, que representa a la siguiente pregunta ¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarreen responsabilidad que le compete netamente al conductor? Indicaron: un 60% que si se considera que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarreen responsabilidad que le compete netamente al conductor y un 40% considera todo lo contrario.

**Tabla 2** ¿considera que la imposición de una paleta de tránsito por la infracción N° M01 o M02 debería tener una sanción de responsabilidad solidaria?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	20%
NO	40	80%
TOTAL	50	100%

*Nota: Elaboración propia del autor.*

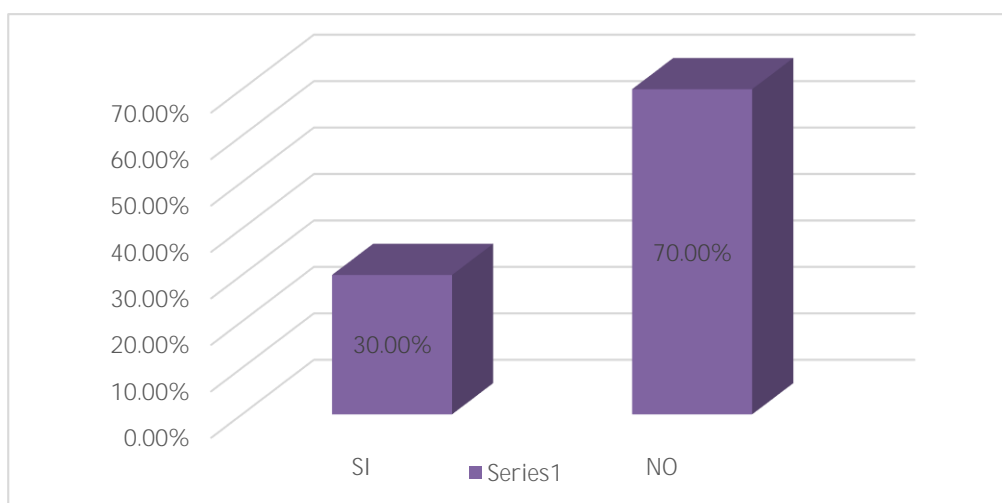
Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 2.** De la distribución porcentual sobre si se considera que la imposición de una paleta de tránsito por la infracción N° M01 o M02 debería tener una sanción de responsabilidad solidaria

**Nota:** Elaboración Propia

De la tabla 02, que representa a la siguiente pregunta ¿Considera que la imposición de una paleta de tránsito por la infracción N° M01 o M02 debería tener una sanción de responsabilidad solidaria? Indicaron: un 20% que si considera que la imposición de una paleta de tránsito por la infracción N° M01 o M02 debería tener una sanción de responsabilidad solidaria y un 80% señalaron todo lo contrario



**Tabla 3** ¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	15	30%
NO	35	70%
TOTAL	50	100%

*Nota: Elaboración propia del autor.*

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura

**Figura 3.** De la distribución porcentual sobre si se considera que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito

**Nota:** Elaboración Propia

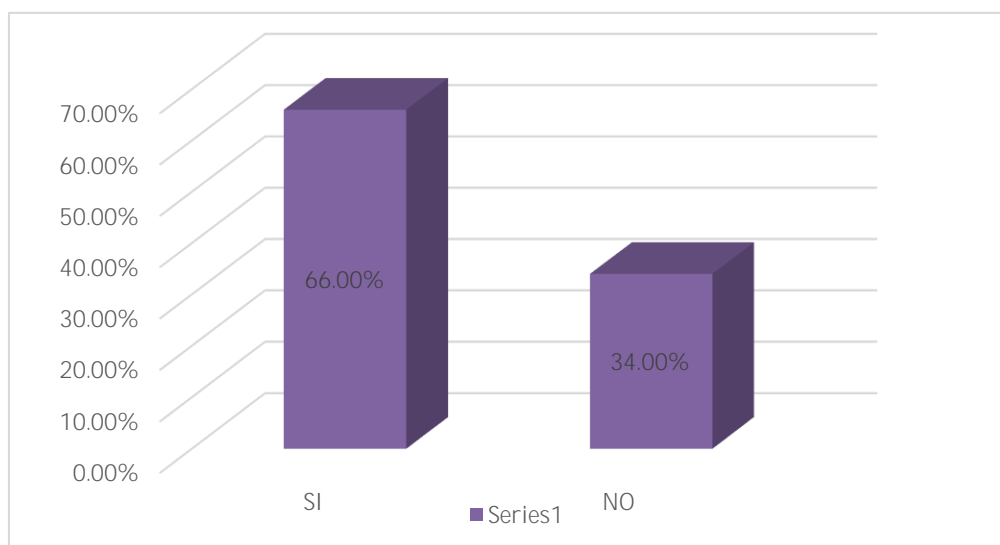
De la tabla 03, que representa a la siguiente pregunta ¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito? Indicaron: un 30% que si consideran que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito y un 70% señalaron todo lo contrario

**Tabla 4** *¿Conoce usted en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito?*

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	33	66%
NO	17	34%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

*Nota: Elaboración propia del autor.*

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura :



**Figura 4.** De la

*distribución porcentual sobre si se Conoce en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito*

**Nota:** Elaboración Propia

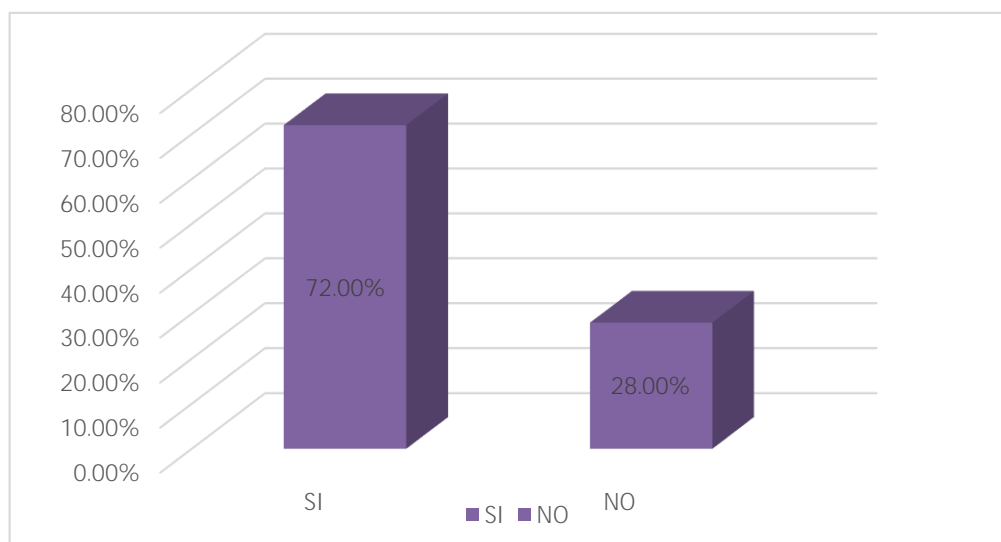
De la tabla 04, que representa a la siguiente pregunta ¿Conoce usted en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito? Indicaron: un 66% que si se conoce en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito y un 34% señalan que no conoce en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito.

**Tabla 5** *¿considera usted que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito?*

	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	36	72%
NO	14	28%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

*Nota: Elaboración propia del autor.*

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 5.** De la distribución porcentual sobre si se considera usted que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito

**Nota:** Elaboración Propia

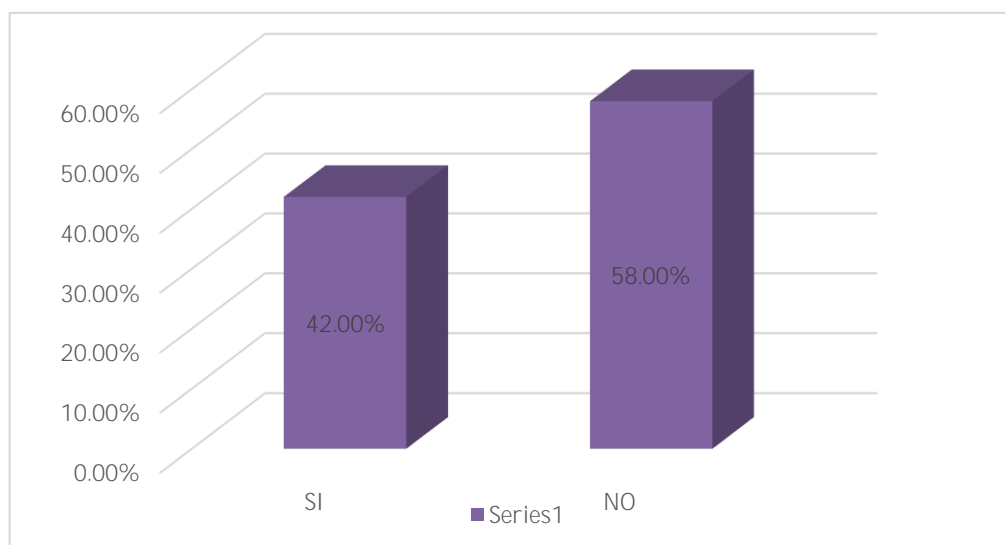
De la tabla 05, que representa a la siguiente pregunta ¿considera usted que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito? Indicaron: un 72% que si considera que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito y un 28% señalaron no considera que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito.

**Tabla 6** ¿cree usted que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	21	42%
NO	29	58%
TOTAL	50	100%

*Nota:* Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 6.** De la distribución porcentual sobre si cree que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción

**Nota:** Elaboración Propia

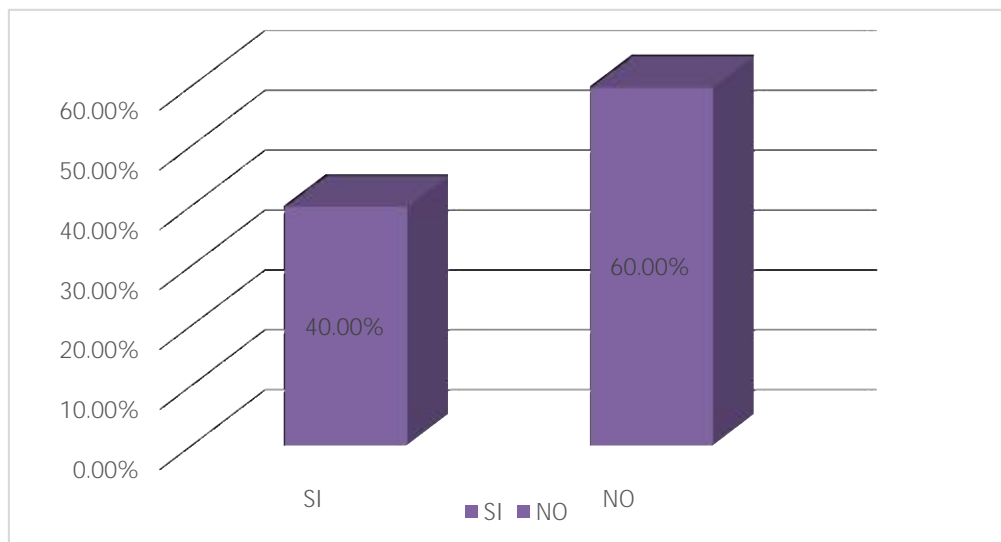
De la tabla 06, que representa a la siguiente pregunta ¿Cree usted que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción? Indicaron: un 42% que si cree que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción y un 58% que no cree que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción.

**Tabla 7.** A su criterio, ¿considera usted que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	40%
NO	30	60%
TOTAL	50	100%

*Nota:* Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 7** de la distribución porcentual sobre si se considera usted que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado

*Nota: Elaboración Propia*

De la tabla 07, que representa a la siguiente pregunta: A su criterio, ¿Considera usted que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado? Indicaron: un 40% que si se considera que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado y un 60 % señalaron todo lo contrario es decir que no considera que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado

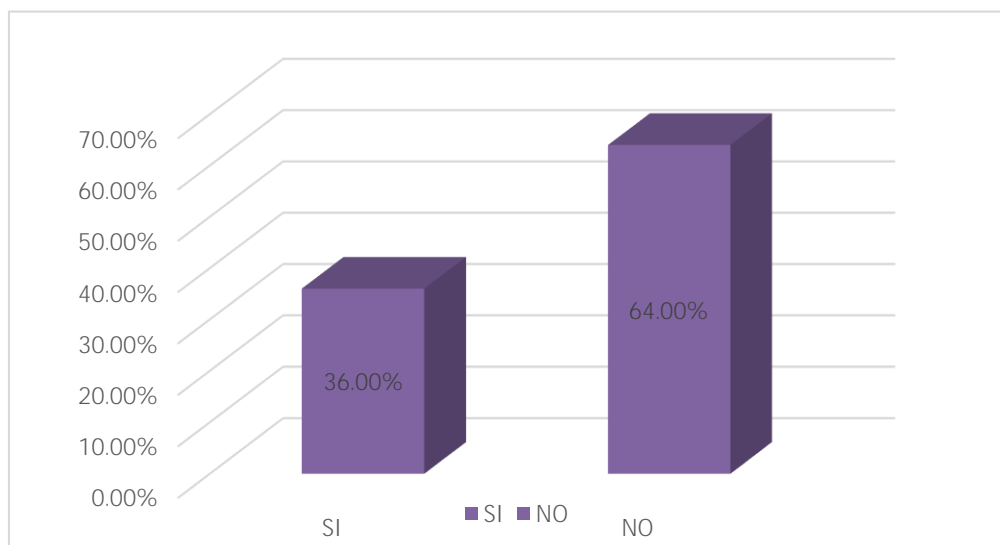
**Tabla 8** ¿cree usted que el conductor de un vehículo que maneja en estado etílico, al imponersele una papeleta de transito debe compartir la responsabilidad con el propietario del vehículo?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	18	36%
NO	32	64%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

*Nota: Elaboración propia del autor.*



Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura**

**8.** *De la distribución porcentual sobre si se cree que el conductor de un vehículo que maneja en estado étlico, al imponerse una papeleta de transito debe compartir la responsabilidad con el propietario del vehículo*

**Nota:** Elaboración Propia

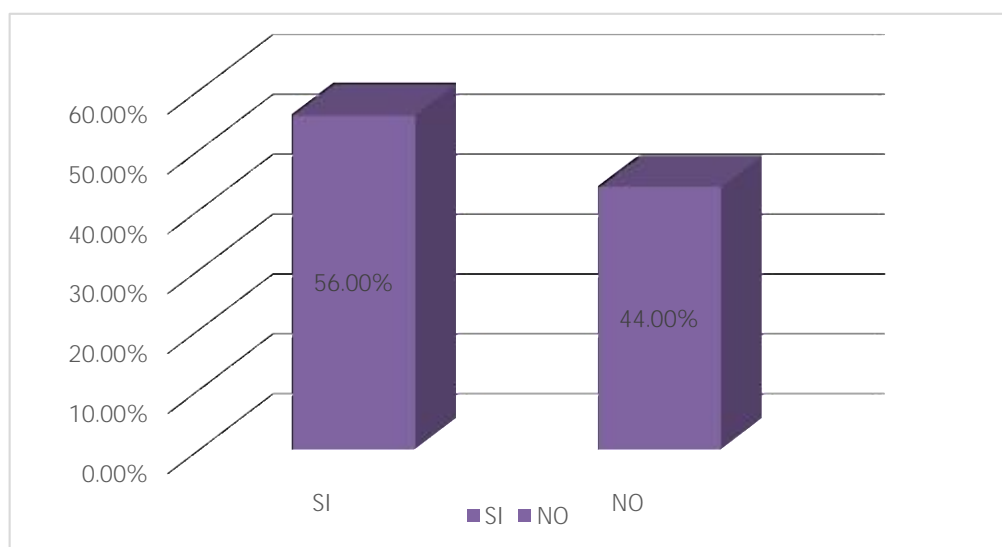
De la tabla 08, que representa a la siguiente pregunta ¿cree usted que el conductor de un vehículo que maneja en estado étlico, al imponerse una papeleta de transito debe compartir la responsabilidad con el propietario del vehículo? Indicaron: un 36% que si creen que el conductor de un vehículo que maneja en estado étlico, al imponérsele una papeleta de transito debe compartir la responsabilidad con el propietario del vehículo y un 64% señalaron una respuesta contraria.

**Tabla 9** ¿Cree usted que el internamiento del vehículo como medida de sanción al conductor afecta el derecho de propiedad del dueño del vehículo?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	28	56%
NO	22	44%
TOTAL	50	100%

Nota: Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 9.** De la distribución porcentual sobre si se cree que el internamiento del vehículo como medida de sanción al conductor afecta el derecho de propiedad del dueño del vehículo

**Nota:** Elaboración Propia-

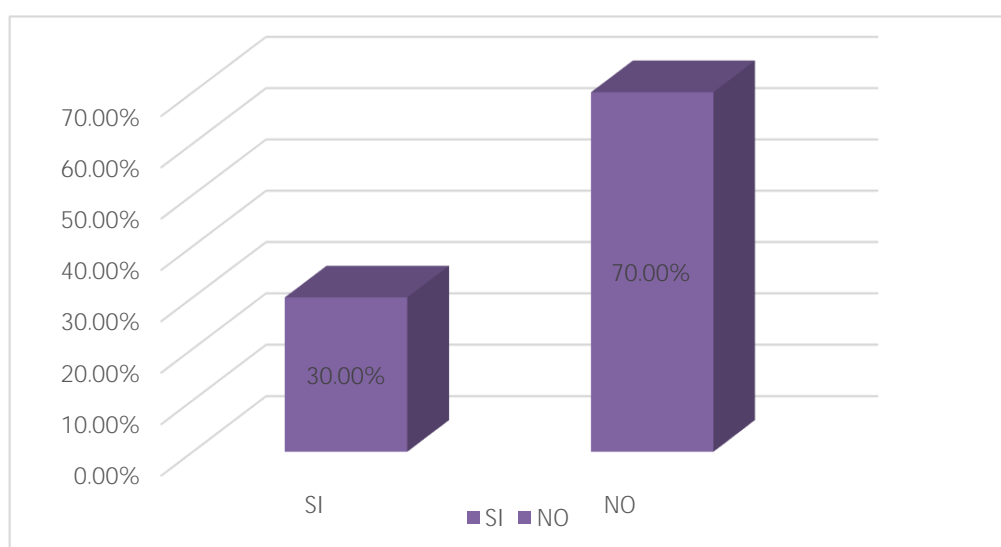
De la tabla 09, que representa a la siguiente pregunta ¿Cree usted que el internamiento del vehículo como medida de sanción al conductor afecta el derecho de propiedad del dueño del vehículo? Indicaron: un 56% que si creen que el internamiento del vehículo como medida de sanción al conductor afecta el derecho de propiedad del dueño del vehículo y un 44% señalaron todo lo contrario.

**Tabla 10** ¿Considera usted que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad con la imposición de la papeleta M01?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	15	30%
NO	35	70%
TOTAL	50	100%

Nota: Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 10.** De la distribución porcentual sobre si se considera que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad con la imposición de la papeleta M01

**Nota:** Elaboración Propia

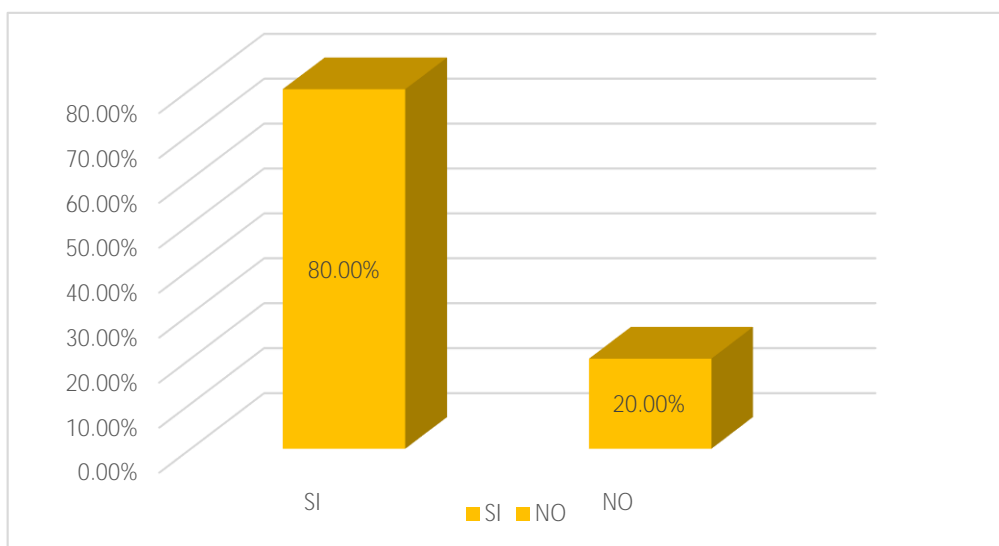
De la tabla 10, que representa a la siguiente pregunta ¿considera usted que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad con la imposición de la papeleta M01? Indicaron: un 30% si considera que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad con la imposición de la papeleta M01 y un 70% señalaron que no considera que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad con la imposición de la papeleta M01.

**Tabla 11** ¿cree usted que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	40	80%
NO	10	20%
TOTAL	50	100%

Nota: Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 11.** De la distribución porcentual sobre si se cree que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo.

**Nota:** Elaboración Propia

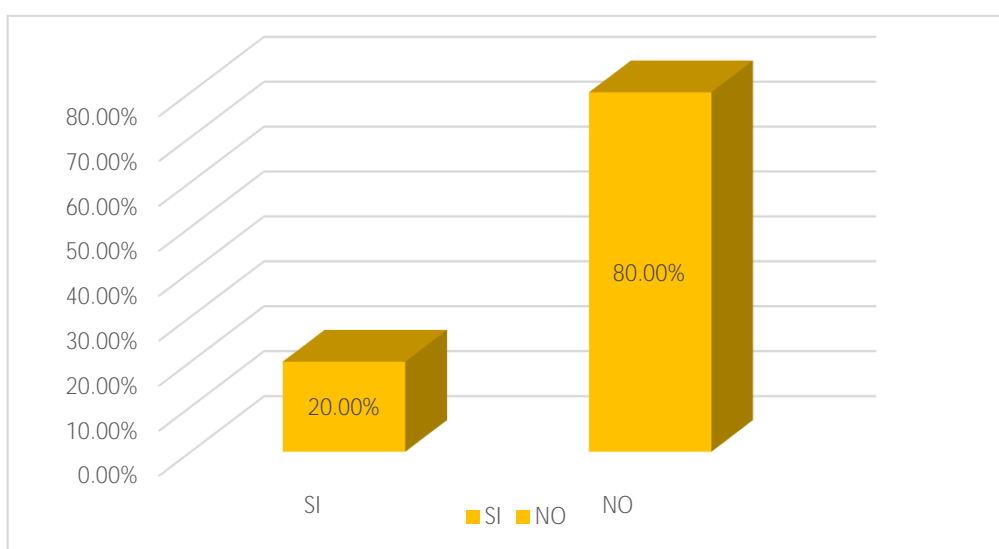
De la tabla 11, que representa a la siguiente pregunta ¿Cree usted que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo? Indicaron: un 80% si creen que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo y un 20% señalaron que no creen que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo.

**Tabla 12** ¿cree usted que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y al propietario que no estuvo presente en el accidente?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	20%
NO	40	80%
TOTAL	50	100%

Nota: Elaboración propia del autor.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente figura:



**Figura 12.** De la distribución porcentual sobre si se cree que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y al propietario que no estuvo presente en el accidente.

**Nota:** Elaboración Propia

De la tabla 12, que representa a la siguiente pregunta ¿Cree usted que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y el propietario que no estuvo presente en el accidente? Indicaron: un 20% si creen que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y el propietario que no estuvo presente en el accidente y un 80% señalaron lo contrario.

## CAPITULO V

### DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1. Discusión

La consecuencia de la observación de los hechos nos accedió lograr particularidades distintivas de los datos conseguidos, siendo estos referidos contextualmente en la discusión de resultados; figurando que concurren estudios antepuestos sobre el particular:

Podemos explicar en relación al D.S. 016-2009 MTC y sus modificaciones que si bien es cierto dentro de este decreto se establece el cuadro de infracciones y sanciones para los conductores que comente infracciones a la norma de tránsito, en el cual se denota que existe una clara deficiencia en la elaboración del cuadro de infracciones y sanciones, toda vez que en algunos casos como las infracciones de código M01 y M02 no se aplica una sanción proporcional ya que estipula una infracción que acarrea una sanción de responsabilidad solidaria tanto para el conductor del vehículo como para el propietario, generando que el propietario que arrienda su vehículo ya no sienta la confianza y seguridad de poder hacerlo tal y como conseguimos indicar estando ratificando por la totalidad de los individuos de nuestra muestra que de la tabla 01, que constituye a la consiguiente pregunta ¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarreen responsabilidad que le compete netamente al conductor? Indicaron: un 60% que si se considera que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser

perjudicados por acciones que acarrearán responsabilidad que le compete netamente al conductor y un 60% considera todo lo contrario.

También la totalidad de los pobladores encuestados discurre que debe presentarse una modificatoria de las normas que regulan las infracciones y sus respectivas sanciones toda vez que debe haber un mayor análisis de cada caso en concreto y la afectación que genera, toda vez que existe la necesidad de garantizar los derechos del propietario de un vehículo, y que este no se vea afectado por un hecho cometido por su conductor tal y como queda reflejado en con la opinión de nuestros encuestados quienes de la tabla 03, que representa a la siguiente pregunta ¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito? Indicaron: un 30% que si consideran que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito y un 70% señalaron todo lo contrario

Finalmente podemos concluir que en los casos en que el conductor de un vehículo comete una infracción a la norma de tránsito M01 y M02 este debe ser sancionado de manera personalísima, mas no debe imponérsele una sanción pecuniaria ni administrativa al propietario de un vehículo toda afectando sus derechos patrimoniales y de su familia; toda vez que este último no tuvo participación de dicha infracciones y menos irrespeto las normas de tránsito por que preveo que su carro antes de ponerlo en circulación este totalmente operativo, tal y como queda reflejado en la opinión de nuestros encuestados quienes de la tabla 12, que representa a la siguiente pregunta ¿Cree usted que en un accidente de tránsito debe imponerse la

misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y el propietario que no estuvo presente en el accidente? Indicaron: un 20% si creen que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y el propietario que no estuvo presente en el accidente y un 80% señalaron lo contrario.

## **5.2. Conclusiones**

Conseguimos concluir que la problemática de la responsabilidad solidaria de las infracciones de tránsito M-01 Y M-02, atenta contra el propietario que de buena fe entrega su patrimonio a una tercera persona, creando de alguna manera fuente de trabajo y buscando ingresos económicos, lo cual el conductor con su mal actuar irrespetando la norma de tránsito comete una infracción por su imprudencia lo cual perjudica al propietario quien es el que tiene que correr con los gastos si quieren liberar su vehículo por el desentendimiento del conductor, siendo este problema que diario se observa en nuestra provincia.

Concluimos también respecto al presente trabajo de investigación, sobre la responsabilidad solidaria de las infracciones al tránsito M-01 y M-02, la misma que en la realidad la aplicación de dichas infracciones trae un perjuicio económico a los propietarios, a razón que los mismos al tener internados sus vehículos hacen hasta lo imposible por sacarlo del depósito, porque en muchos de los casos el vehículo es su fuente de ingresos, por lo que si bien es de responsabilidad solidaria, ósea que la infracción tiene que ser pagada por el conductor quienes cometieron dicha infracción o el propietario, quien por el solo hecho de alquilar su vehículo, tiene la responsabilidad, la cual es injusto y



sin mucho criterio por parte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones a la hora de crear normas sin tomar en cuenta que la misma trae una problema económico al propietario, quien es el quien asume las consecuencias de la imposición de las papeletas al tránsito, por el solo hecho de la infracción es de responsabilidad solidaria, lo cual en un 90% no se aplica porque solo es el propietario quien asume con todos los gastos de internamiento de su vehículo, ya que los conductores se desentienden del problema.

Otras de las conclusiones que podemos llegar sobre las responsabilidad solidaria de las infracciones de tránsito específicamente de las M-01 y M-02, en la provincia de Huaura, debemos entender que es un problemática real que a diario viven muchos propietarios, los cuales son víctimas de la irresponsabilidad y el desentendimiento de los conductores a quienes se les alquila dicha unidad vehicular ( sea moto o carro), donde los conductores en un momento de irresponsabilidad son intervenido en estado etílico, sobrepasando límites de alcohol establecido en la normativa nacional, lo cual conlleva al internamiento del vehículo que han sido intervenido, en muchos casos los mismos conductores no avisan al propietario de la infracción y se dan a la fuga y no asumen la responsabilidad de liberar el vehículo, por lo que generan un grave problema al propietario quien enterado que su vehículo se encuentra internado en un depósito municipal o policial, hace hasta lo imposible por recuperar su herramienta que es fuente de ingresos de su hogar, no dándose lo que el MTC, responsabilidad solidaria ...porque es el conductor que asume en su totalidad el pago de la infracción .

### **5.3. Recomendaciones.**

Una de las recomendaciones que debemos proponer, es que el MTC, revise si la aplicación de responsabilidad solidaria se viene aplicando en la imposición de las infracciones al tránsito M-01, M-02, los cuales acarrear sanciones administrativas como el internamiento del vehículo intervenido, siendo el pago total de la papeleta el único requisito para que pueda pedir la libertad del vehículo, ya que el propietario es el único que asume con dicha responsabilidad, porque el conductor se desentiende de mismo, por lo que uno de las recomendaciones es que el MTC, haga una revisión exhaustiva de la aplicación de la responsabilidad solidaria y pueda ver problemática existente en contra de los propietarios que alquilan su vehículo , para que se pueda modificar el criterio de responsabilidad solidaria o buscar una solución que permita proteger a los propietarios de las responsabilidades del conductor por su irresponsabilidad.

## CAPITULO VI

### FUENTES DE INFORMACIÓN

#### 6.1. FUENTES BIBLIOGRÁFICA

Alcalá Zamora &Castillo, N. (2011). Cuestiones de terminología procesal. México D.F. Edit. UNAM.

Alexy, R. (2008). El derecho general de libertad. Madrid. Edit. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

Alexy, R. (2012). Teoría de los derechos fundamentales. Madrid. Edit. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

Altavilla, E. (1975). Psicología Judicial. Bogotá. Edit. Temis.

Alvarado Velloso, Adolfo. (2008). La conciliación. - medio idóneo para solucionar conflictos de intereses. Lima. Edit. Cultural Cuzco S.A. Editores.

Bacigalupo, E. (1998). Principio de Culpabilidad. Buenos Aires. Edit. Ad-Hoc.

Bacigalupo, E. (2011). Compliance y Derecho Penal. Navarra. Edit. Aranzadi.

Barros, Errazuriz. (2013). Breve antología procesal. México D.F. Edit. Universidad Nacional de México.

Bentam, Jeremías (2014). La prueba en el juicio oral penal. Quito. Edit. Cueva Carrión.

Bernal Valls, J. (2012). El falso testimonio. Madrid. Edit. Tecnos.

Briceño Sierra, H. (2013). Debido Proceso Legal. México D.F. Edit. UNA. Camargo, P. (2015). Manual de derechos humanos. Bogotá. Edit. Leyer.

Carnelutti, F. (2014). Las Miserias del Proceso Penal. Bogotá. Edit. Leyer.

Carrara, F. (1978). Programa de Derecho Criminal. Bogotá. Edit. Temis S.A.

Carrara, F. (1997). Derecho Penal. México D.F. Edit. Harla.

- Claus, Roxin. (2009). Derecho Penal Parte General. Madrid. Edit. Civitas.
- Ferrajoli, L. (1997). El Derecho y la razón. Madrid. Edit. Trotta.
- García Falconí, J. (2015). Manual de práctica procesal penal: los juicios por accidentes de tránsito. Quito. Edit. ISBD.
- Hans Heinrich, J. (2003). Tratado de derecho penal: parte general. Madrid. Edit. Comares.
- Ingenieros, J. (2008). Criminología. Buenos Aires. Edit. Hemisferios.
- Iribaren, P. (2006). La poena naturalis y su aplicación. Buenos Aires. Edit. LL-B-87.
- Jiménez De Asua, L. (1959). La ley y el delito. Buenos Aires. Edit. Sudamericana.
- Jiménez De Asua, L. (2003). Lecciones de Derecho Penal. Madrid. Edit. Biblioteca Clásicos del Derecho Penal.
- Maier, J. B. (1999). Derecho Procesal Penal. Madrid. Edit. del Puerto.
- Olano Valderrama, C. (2014). Tratado Técnico-. Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines. Bogotá. Edit. ABC.
- Romo Pizarro, O. (2003). Medicina Legal.- Elementos de Ciencias Forenses. Santiago de Chile: Edit. Editorial Jurídica de Chile.
- Soler, S. (2004). Derecho Penal Argentino. Buenos Aires. Edit. Editora Argentina.
- Vela Triviño, S. (1990). Culpabilidad e inculpabilidad.- teoría del delito. México D.F. Edit. Trillas.
- Zaffaroni, E & Alagia, A (2005). Derecho Penal. Buenos Aires. Edit. Ediarte.

## **ANEXOS**

**MATRIZ DE CONSISTENCIA**

TITULO	PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGIA
<p>RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS PAPELETAS DE TRANSITO CONFORME AL D.E 016-2009 MTC Y SUS MODIFICACIONES RESPECTO A LA PROVINCIA DE HUAURA – 2016</p>	<p>¿Cuál es la eficacia del D.S. 016-2009 MTC respecto a la aplicación de infracciones de tránsito de responsabilidad solidaria en la provincia de Huaura?</p>	<p>Determinar si es eficaz el D.S. 016-2009 MTC respecto a la aplicación de infracciones de tránsito que tiene consigo mismo una sanción pecuniaria y administrativa de responsabilidad solidaria en la provincia de Huaura</p>	<p>Si se estableciera un mejor criterio normativo respecto a la responsabilidad solidaria en la imposición de una papeleta de tránsito por la comisión de las infracciones N° M01 o M02 entonces se garantizaría el derecho del propietario del vehículo a que no se le afecte su patrimonio</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE:</b></p> <p>Responsabilidad solidaria de las papeletas de transito</p>	<p align="center"><b>TIPO DE INVESTIGACION:</b></p> <p><b>3.1. Diseño Metodológico</b></p> <p>El diseño metodológico es no experimental y de corte trasversal.</p> <p><b>3.1.1. Tipo:</b></p> <p>Aplicada – descriptiva</p> <p><b>3.1.2. Enfoque:</b></p> <p>El enfoque de la investigación es cualitativo y cuantitativo (mixto)</p> <p><b>3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA</b></p> <p><b>3.2.1. Población</b></p> <p>- 50 personas</p> <p>- 02 casos</p> <p><b>3.3. TECNICAS Y INSTRUMENTOS:</b></p> <p>Entrevista, análisis documental</p>
	<p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b></p> <p>¿De qué manera la imposición de una papeleta de transito de responsabilidad solidaria por las infracciones N° M01 o M02 afecta el patrimonio del propietario del vehículo?</p> <p>¿Cómo la modificatoria al D.S. 016-2009 MTC permitiría que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrear responsabilidad que le compete netamente al conductor</p>	<p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b></p> <p>Identificar si la imposición de una papeleta de transito de responsabilidad solidaria interpuestas por la comisión de las infracciones N° M01 o M02 afecta el patrimonio del propietario del vehículo.</p> <p>Determinar si modificar al D.S. 016-2009 MTC garantizara que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrear responsabilidad que le compete netamente al conductor</p>	<p><b>HIPOTESIS ESPECÍFICAS</b></p> <p>Si se determinara el cumplimiento de los pagos de las sanciones pecuniarias interpuestas por una infracción a la norma de tránsito en la provincia de Huaura, entonces se podría determinar la eficacia del D.S. 016-2009 MTC.</p> <p><b>H.E.2.</b></p> <p>Si se modificara el D.S. 016-2009 MTC de tal manera que se regulara con un mayor criterio normativo que infracciones ameritan una sanción que tenga consigo una responsabilidad solidaria por una infracción de tránsito, entonces se garantizaría que el propietario de un vehículo que pone en arriendo tenga más seguridad de no ser perjudicado por alguna infracción que cometa su conductor imprudente.</p>	<p><b>VARIABLE DEPENDIENTE:</b></p> <p>Modificaciones conforme al D.E 016-2009 MTC respecto a la provincia de Huaura – 2016</p>	



**UNIVERSIDAD NACIONAL "JOSE FAUSTINO  
SANCHEZ CARRION"**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS  
POLITICAS**

**TRABAJO DE INVESTIGACION:**

**RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS  
PAPELETAS DE TRANSITO CONFORME AL  
D.S 016-2009 MTC Y SUS MODIFICACIONES RESPECTO  
A LA PROVINCIA DE HUAURA – 2016**



---

**NOMBRE DEL ENCUESTADO:**

---

La presente encuesta es dirigida a jueces, asistentes jurisdiccionales y abogados litigantes que con sus opiniones darán la mejor orientación a las hipótesis que planteamos, así como dar consistencia y rigor a la discusión y conclusiones del trabajo de investigación.

**BACHILLERES: VALLADARES VILLARREAL, DIEGO ALEJANDRO  
VALLADARES VILLARREAL DANIEL FERNANDO**

**PREGUNTAS**

- 1) **¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC para poder garantizar que los propietarios que arriendan su vehículo se sientan más confiados de no ser perjudicados por acciones que acarrearán responsabilidad que le compete netamente al conductor?**
  - a) Si
  - b) No
  
- 2) **¿considera que la imposición de una paleta de tránsito por la infracción N° M01 o M02 debería tener una sanción de responsabilidad solidaria?**
  - a) Si
  - b) No
  
- 3) **¿Considera usted que deba modificarse el D.S. 016-2009 MTC estableciendo que no se pueda aplicar una sanción pecuniaria ni administrativa en aquellos casos donde el propietario de un vehículo no tiene ni el conocimiento, ni la participación en una infracción de tránsito?**
  - a) Si
  - b) No
  
- 4) **¿Conoce usted en qué consiste la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito?**
  - a) Si
  - b) No

- 5) **¿considera usted que el MTC debería tener un mejor criterio al momento de aplicar las sanciones por infracción de tránsito?**
- a) Si
  - b) No
- 6) **¿cree usted que los propietarios que son perjudicados con la imposición de una papeleta de responsabilidad solidaria, cumplen con el pago de dicha infracción?**
- a) Si
  - b) No
- 7) **¿considera usted que el cuadro de infracción y sanciones del MTC se encuentra adecuadamente elaborado?**
- a) Si
  - b) No
- 8) **¿cree usted que el conductor de un vehículo que maneja en estado etílico, al imponerse una papeleta de tránsito debe compartir la responsabilidad con el propietario del vehículo?**
- a) Si
  - b) No
- 9) **¿cree usted que el internamiento del vehículo como medida de sanción al conductor afecta el derecho de propiedad del dueño del bien?**
- a) Si
  - b) No
- 10) **¿considera usted que se han reducido los casos de conducción en estado de ebriedad en la actualidad?**
- a) Si
  - b) No
- 11) **¿cree usted que el propietario de un vehículo actuó de buena fe al arrendar su vehículo?**
- c) Si
  - d) No
- 12) **¿cree usted que en un accidente de tránsito debe imponerse la misma papeleta de responsabilidad solidaria al conductor imprudente y el propietario que no estuvo presente en el accidente?**
- e) Si
  - f) No