

**UNIVERSIDAD PRIVADA SAN JUA BAUTISTA
ESCUELA DE POSGRADO**



**SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR Y EL DERECHODE
TRABAJO 16 JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CORTE
SUPERIOR DE LIMA 2022**

**TRABAJO DE INVESTIGACION
PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN:
DERECHO ADMINISTRATIVO Y GESTIÓN PÚBLICA**

**PRESENTADO POR EL BACHILLER
FIGUEROA FALCON LUIS ARTURO**

LIMA – PERU

2023

**SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y EL DERECHO
DE TRABAJO 16 JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
CORTE SUPERIOR DE LIMA 2022**

ASESOR Y TESISISTA

ASESOR

JUAN JULIO ROJAS ELERA
ORCID: 0000-0003-4077-6439

BACHILLER (ES)

LUIS ARTURO FIGUEROA FALCÓN
ORCID: 0009-0004-1232-5045

ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO

ASESOR(A):

Dr. Juan Julio Rojas Elera

MIEMBROS DEL JURADO

Dr. Freddy Miguel Castro Verona
Presidente

Dra. Janeth Elizabeth Churata
Secretario

Mg. Yuri Frank Romero Romero
Vocal

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

DERECHO ADMINISTRATIVO Y GESTIÓN PÚBLICA

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación está dedicado a mi señora madre, por ese gran amor que me brinda cada día, asimismo, siempre con sus palabras de aliento y muchos besos, me recibe cuando nos encontramos en el hogar.

También está dedicado a mis hermanos porque siempre estamos juntos y en los momentos de crisis siempre hemos luchado juntos, ya que juntos somos un gran equipo.

Así mismo, esta tesis está dedicado a mi padre que siempre me acompaña desde el cielo, él siempre brilla el camino a todos sus hijos y nietos.

AGRADECIMIENTO

Quiero aprovechar este espacio y expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que me han apoyado de manera directa e indirectamente durante todo este largo proceso de investigar el presente trabajo y lograr la culminación de esta tesis. Asimismo, debo de mencionar a la Doctora Patricia Velasco Valderas por su loable trabajo desarrollado conmigo y el apoyo que ha brindado a todos mis colegas.

ÍNDICE

PORTADA.....	i
TÍTULO	i
ASESOR Y TESISISTA.....	ii
ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO.....	iii
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE.....	vii
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
INFORME DE VERIFICACIÓN DE SOFTWARE ANTIPLAGIO.....	xv
RESUMEN	xvi
ABSTRACT	xvii
INTRODUCCIÓN.....	xviii
CAPITULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 Descripción de la realidad problemática.....	1
1.1.1 Formulación del problema	3
1.1.1.1 Problema general.....	3
1.1.1.2 Problema Específicos.....	3
1.2 Objetivo de la investigación.....	4
1.2.1 Objetivo General.....	4
1.2.2 Objetivo Específicos.	4
1.3 Justificación e Importancia de la Investigación.....	5

1.3.1	Justificación	5
1.3.1.1	Teórica	5
1.3.1.2	Práctica	5
1.3.1.3	Metodológica	6
1.3.1.4	Social	6
1.3.2	Importancia	6
1.4	Limitaciones en la Investigación	7
1.5	Delimitación del área de Investigación	7
CAPÍTULO II	MARCO TEÓRICO	8
2.1	Antecedente de la Investigación.....	8
2.1.1	Antecedentes Nacionales	8
2.1.2	Antecedente Internacionales:	11
2.2	Marco Legal.....	13
2.3	Bases Teóricas.....	14
2.3.1	Suspensión de la Licencia de Conducir	15
2.3.1.1	Conducir bajo los efectos del alcohol	21
2.3.1.1.1	Reduce todos los sentidos.....	23
2.3.1.1.2	Causa fatiga y cansancio.....	25
2.3.1.1.3	Exceso de confianza.....	26
2.3.1.1.4	Accidente de tránsito	26
2.3.1.2	Licencia Suspendida	27
2.3.1.2.1	Multa Pecuniaria	27
2.3.1.2.2	Arresto	30
2.3.1.2.3	Internamiento del vehículo.....	30
2.3.2	Derecho al trabajo	31
2.3.2.1	Limitaciones del Trabajo	33

2.3.2.1.1 Reducción de ingresos económicos	35
2.3.2.1.2 Perdida de proyección de vida.....	37
2.3.2.1.3 Deterioro de salud	38
2.3.2.2 Principio de legalidad	38
2.3.2.2.1 Non bis in idem	40
2.3.2.2.2 Proporcionalidad.....	43
2.3.2.2.3 Derecho comparado de la República de Chile.....	45
2.5 Marco conceptual.....	47
2.6 Formulación de la hipótesis.....	49
2.6.1 Hipótesis General	49
2.6.2 Hipótesis Específicos.....	49
CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	50
3.1 Diseño metodológico	50
3.1.1 Tipo de investigación	50
3.1.2 Método.....	50
3.1.2.1 Identificación de variable.....	51
3.1.2.1.1 Variable Independiente (x).....	51
3.1.2.2 Variable Independiente (y)	51
3.1.3 Operacionalización de variables (Ver Anexo N° 2)	51
3.1.3.1 Variable 1	51
3.1.3.2 Variable 2.....	51
3.2 Población y muestra	51
3.3 Medios de recolección de datos	52
3.3.1 Técnicas	52
3.3.2 Instrumentos	52
3.3.3 Técnicas para el procesamiento de la información	52

3.4. Análisis de resultados.....	53
3.5 Aspectos éticos	53
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	55
4.1 Resultados	55
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN.....	76
5.1 Discusión.....	76
5.2 Conclusión.....	80
5.3 Recomendación	84
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	87
ANEXOS.....	94
Anexos N° 1 Matriz de Consistencia.....	95
Anexo N° 2: Operacionalización de variables	98
Anexo N° 3: Encuesta	99

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Condujo bajo los efectos del alcohol estos últimos meses Del indicador. Actualización del monto previamente acordado	55
Tabla 2. Cuando ha manejado en estado de embriaguez ha perdido alguno de sus sentidos	56
Tabla 3. Cuando manejando tiene deseos de dormir bajo los efectos del alcohol	57
Tabla 4. Cuando conduce se siente cansado o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol	58
Tabla 6. Maneja en estado de embriaguez diciendo que no le pasará nada ni ocasionará un accidente de tránsito	60
Tabla 7. Participó en un choque entre vehículo ocasionando daños materiales	61
Tabla 8. Ha ocasionado un accidente de tránsito con muerte de una persona	62
Tabla 9. Ha sido sancionado por haber infringido las reglas de tránsito	63
Tabla 10. Ha reincidido en la misma falta	64
Tabla 11. Ha sido arrestado por haber manejado en estado de embriaguez	65
Tabla 12. Ha sido arrestado por haber manejado sin licencia de conducir .	66
Tabla 13. Debido a la cancelación de su licencia de conducir ha reducido o ha perdido sus ingresos económicos	67
Tabla 14. Ha sufrido algún daño moral por la cancelación de su licencia de conducir	68
Tabla 15. Ha tenido dificultades económicas por la cancelación de su licencia de conducir	69
Tabla 16. La suspensión de la licencia de conducir ha afectado su conducta emocional.....	70
Tabla 17. Ha conocido a alguien que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito	71

Tabla 18. Conoce conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria.....	72
Tabla 19. El servicio de administración tributaria duplica los cobros por papeleta de infracción.....	73
Tabla 20. Está de acuerdo con la doble amonestación para un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativas	74
Tabla 21. Está de acuerdo con la sanción de 3 años de suspensión de la licencia de conducir	75

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Condujo bajo los efectos del alcohol estos últimos meses	55
Figura 2. Cuando ha manejado en estado de embriaguez ha perdido alguno de sus sentidos	56
Figura 3. Cuando manejando tiene deseos de dormir bajo los efectos del alcohol	57
Figura 4. Cuando conduce se siente cansado o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol	58
Figura 5. Cuando maneja un vehículo bajo los efectos del alcohol ha realizado maniobras temerarias en las vías públicas.....	59
Figura 6. Maneja en estado de embriaguez diciendo que no le pasará nada ni ocasionará un accidente de tránsito.....	60
Figura 7. Participó en un choque entre vehículo ocasionando daños materiales	61
Figura 8. Ha ocasionado un accidente de tránsito con muerte de una persona.....	62
Figura 9. Ha sido sancionado por haber infringido las reglas de tránsito	63
Figura 10. Ha reincidido en la misma falta	64
Figura 11. Ha sido arrestado por haber manejado en estado de embriaguez	65
Figura 12. Ha sido arrestado por haber manejado sin licencia de conducir.	66
Figura 13. Debido a la cancelación de su licencia de conducir ha reducido o ha perdido sus ingresos económicos	67
Figura 14. Ha sufrido algún daño moral por la cancelación de su licencia de conducir	68
Figura 15. Ha tenido dificultades económicas por la cancelación de su licencia de conducir	69
Figura 16. La suspensión de la licencia de conducir ha afectado su conducta emocional.....	70
Figura 17. Ha conocido a alguien que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito	71

Figura 18. Conoce conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria.....	72
Figura 19. El servicio de administración tributaria duplica los cobros por papeleta de infracción.....	73
Figura 20. Está de acuerdo con la doble amonestación para un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativas	74
Figura 21. Está de acuerdo con la sanción de 3 años de suspensión de la licencia de conducir	75

INFORME DE VERIFICACIÓN DE SOFTWARE ANTIPLAGIO

FECHA: 03/10/2023

NOMBRE DEL AUTOR (A) (ES): LUIS ARTURO FIGUEROA FALCÓN

ASESOR (A): JUAN JULIO ROJAS ELERA

TIPO DE PROINVESTIGACIÓN:

- PROYECTO ()
- TRABAJO DE INVESTIGACIÓN (x)
- TESIS ()
- TRABAJO ACADÉMICO ()
- ARTICULO CIENTIFICO ()
- OTROS ()

INFORMO SER PROPIETARIO (A) DE LA INVESTIGACIÓN VERIFICADA POR EL SOFTWARE ANTIPLAGIO TURNITIN, EL MISMO TIENE EL SIGUIENTE TÍTULO:

“SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR Y EL DERECHO DE TRABAJO 16 JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CORTE SUPERIOR DE LIMA 2022”

CULMINADA LA VERIFICACIÓN SE OBTUVO EL SIGUIENTE PORCENTAJE: 3 %

Conformidad Autor:

Luis Arturo Figueroa Falcón
DNI: 09955911

Conformidad Asesor:

Juan Julio Rojas Elera
DNI: 25578881

TRABAJO FINAL

INFORME DE ORIGINALIDAD

3%

INDICE DE SIMILITUD

3%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

5%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

repositorio.ucv.edu.pe

Fuente de Internet

2%

2

hdl.handle.net

Fuente de Internet

1%

3

[Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru](#)

Trabajo del estudiante

1%

RESUMEN

La presente investigación titulada: “*SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y EL DERECHO DE TRABAJO 16 JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CORTE SUPERIOR DE LIMA 2022*”, en el presente trabajo de investigación, se ha desarrollado sobre las sanciones que reciben los conductores por manejar en estado de ebriedad cualquier vehículo automotor privado, por ende, para tener tal calificación de estado de ebriedad, el conductor solo basta con haber ingerido dos copas de vinos y, de esa manera, ha sobrepasado los límite permitido a lo previsto en el Código Penal, es decir, más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, siendo ello así, se le sanciona administrativamente con un multa pecuniaria, la suspensión de la licencia de conducir por tres años, el internamiento del Vehículo y la retención de la Licencia.

La referida investigación ha determinado que debe establecer una nueva escala de límite de alcohol en la sangre, de tal manera, se debe establecer una nueva escala que sean desde 0.30 a 0.79 gms/l y de la misma manera establecer una sanción en virtud al principio de la proporcionalidad y la razonabilidad, de tal manera, no afecte el derecho fundamental al trabajo, el cual está consignado en la Constitución Política del Perú de 1993.

En la presente investigación se ha demostrado la afectación al daño moral, el cual viene sufriendo el conductor infractor por haber excedido los límites permitido de 0.50 gms/l de alcohol en la sangre y es sancionado con la suspensión de la licencia de conducir por tres años, el cual trae como consecuencia un detrimento a la economía del hogar, aun perjudicando no solo al conductor sancionado sino a toda su familia.

Palabra clave: Trabajo, derecho, sanción, proporcionalidad, razonabilidad.

ABSTRACT

The purpose of this investigation, titled "Suspension of the Driver's License and the Right to Work: Administrative Contentious Court Superior Court of Lima 2022," is to examine the penalties imposed on drivers of private motor vehicles who exceed the legal alcohol limit. Specifically, the investigation focuses on a case where a driver was sanctioned for consuming three glasses of wine, surpassing the permitted limit of 0.5 grams of alcohol per liter of blood as stipulated in the Penal Code. The driver was consequently subject to administrative penalties, including a monetary fine, a three-year suspension of their driver's license, vehicle impoundment, and license retention. The aim of this investigation is to propose a revised alcohol limit scale for blood alcohol concentration, ranging from 0.30 to 0.79 g/l. Additionally, the research seeks to establish a sanction framework based on principles of proportionality and reasonableness, in order to uphold the fundamental right to work as guaranteed by the 1993 Political Constitution of Peru. The investigation demonstrates the existence of moral damages suffered by the offending driver as a result of exceeding the legal alcohol limit of 0.50 g/l, leading to a three-year suspension of their driver's license. This sanction has a negative impact on the driver's household economy, affecting not only the sanctioned individual but also their entire family. Keywords: Work, law, sanction, proportionality, reasonableness.

INTRODUCCIÓN

Actualmente, se difunden en todos los medios de comunicación (prensa oral y escrita) sobre los operativos policiales que se viene realizando todos los fines de semana en altas horas de la noche, dichos operativos se realizan para intervenir a los conductores que han ingerido licor y conducen los vehículos automotor en estado de ebriedad, en consecuencia, los operativos realizados sirven para evitar los accidentes de tránsito producido por conductores en estado de ebriedad que conlleva pérdidas materiales y humanas, asimismo, a los conductores por manejar en estado de ebriedad, se le sanciona administrativamente con la suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir; de igual manera, será investigado en la vía penal y a la vez indemnizará a tercero por los daños materiales en la vía civil.

Cabe precisar, que este trabajo de investigación se ha realizado sobre la “Suspensión de la Licencia de Conducir y el Derecho de Trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Lima 2022”; mi tesis como investigación es rigurosa, explica y sistematiza: concepto, criterios, opiniones, ejemplos de casos, anteproyecto de ley y los fundamentos jurídicos de jurisprudencia que sirvan para actualizar la ley, a partir de los principios del derecho administrativo que son de proporcionalidad y razonabilidad, el cual debe aplicarse en las sanciones administrativas con respecto a la suspensión de la licencia de conducir cuando el conductor conduce un vehículo automotor con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, es decir, con más de 0.5 gms/litro.

Mi investigación en derecho administrativo se justifica porque la relación entre las entidades administrativa y los ciudadanos esta alejada de la realidad con respecto a las sanciones administrativa al conductor que conduce un vehículo automotor con presencia de alcohol con más de 0.5 gms/litro, si bien es cierto, estamos de acuerdo con la suspensión de la licencia de conducir por conducir en estado de ebriedad, no obstante, tanto la suspensión y/o la inhabilitación de la licencia de conducir son demasiado grave en su sanción, dado que no

le permite tomar en consideración al sancionado, sus antecedentes como infractor de las normas de tránsito, reincidencia de volver a conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad, por tales razones, la administración expide una sanción muy grave que perjudica con el derecho al trabajo, es por ello, este trabajo de investigación se enfoca a no perjudicar el derecho fundamental a los conductores que han sido sancionado administrativamente.

Bajo este panorama han existido muchos reclamos con respecto a las sanciones impuesta por parte de la administración; como consecuencia, de tales sanciones, muchos conductores han sido afectado en la economía de su hogar, de la misma manera ha sido afectado en su salud física y psicológica. Los temas explicados en el Marco Teórico, reúne conocimientos teóricos y prácticos de la materia del derecho administrativo en plena relación con el derecho sustantivo y adjetivo, y la jurisprudencia de acuerdo a los principios lógicos con la finalidad de contribuir para sistematizar de manera rigurosa el conocimiento de los instrumentos legales en el derecho administrativo.

Mi investigación en derecho administrativo se justifica porque contribuye con modificar las sanciones administrativa, de tal manera, no cause un perjuicio al conductor con sanciones muy grave sin considerar sus antecedentes y no afectar su derecho al trabajo.

La investigación desarrollada en el área de Derecho Administrativo, pongo a criterio de los jurados calificadores para que evalúan la contribución y el descubrimiento de la fórmula teórica; planteado el problema de la investigación, cual es la alternativa de la hipótesis, por lo que se encuentra la conexión lógica de la presente investigación, porque siempre se aspira a obtener o generar un gran beneficio a todos los conductores que se le ha afectado el derecho de manejar con un vehículo automotor.

La consistencia de la tesis para su mejor entendimiento y comprensión he tratado de sistematizar, dividiendo en cinco partes capítulos:

En el primer capítulo se describe el planteamiento y fundamentación del problema, los objetivos, la justificación y las limitaciones de la investigación.

En el segundo capítulo, se señalan los antecedentes, las bases teóricas del presente trabajo, así como las definiciones de los términos básicos de la investigación, las hipótesis planteadas para la misma y el derecho comparado con la República de Chile, el marco conceptual y la formulación de la hipótesis. Con respecto al tercer capítulo se explica la metodología a través del tipo y diseño de la investigación, la población y la muestra; asimismo, se abordan aspectos como la operacionalización de las variables de estudio, las técnicas e instrumentos de recolección utilizados, el análisis de resultados y los aspectos éticos.

En el cuarto capítulo, se aprecian los resultados obtenidos en el estudio, sus características descriptivas en frecuencias y porcentajes y la respectiva leyenda.

Finalmente, el quinto capítulo incluye las conclusiones, recomendaciones y discusión en relación a los resultados encontrados en la investigación.

Cabe precisar que se incorpora al final de la presente investigación las correspondientes referencias bibliográficas y los anexos con los documentos de la investigación.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

El presente trabajo de investigación se basa en que toda persona tiene el derecho de trabajo, tal como lo establece la Constitución Política del Estado, en el extremo que dicha actividad no debe estar restringida ni limitada; sin embargo, conocemos que muchas personas en función a las diferentes actividades que realizan se ven afectada con este principio constitucional, tal vez como muchos ciudadanos que cuenta con un vehículo particular, toda vez que incurren en diferentes faltas de tránsito, que conllevan al incumplimiento de disposiciones administrativas como es el caso materia de investigación en lo que es suspendido y/o la inhabilitación de por vida de la licencia de conducir.

Bajo el párrafo que nos antecede, la administración pública ha suspendido y/o cancelado de por vida un gran número de Licencia de Conducir por diversas sanciones que están establecidas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, dentro de las sanciones más frecuentes que se ha evidenciado es sobre el conductor haya incurrido en manejar el vehículo automotor en estado de ebriedad y sobrepasando los límites permitidos a los conductores, por ende, para ser calificado como estado de ebriedad debe contar en proporción de alcohol en la sangre de más de 0.50 gramos de alcohol por litros de sangre, el cual está previsto en el Código Penal y a la vez haya participado en un accidente de tránsito.

Siendo ello así, una vez que es sancionado el conductor en las instancias administrativas con la multa pecuniaria, la suspensión de la licencia de conducir por tres años, y como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia; y, finalmente, como solidario lo incorpora al propietario del Vehículo, ha generado una flagrancia que vulnera a la Constitución Política del Perú, en el sentido, como una norma de inferior jerarquía que es el Reglamento Nacional de Tránsito pueda tener mayor rango que la

Constitución Política del Perú, cuando la Carta magna está por encima de todo el ordenamiento jurídico, no obstante, en el presente trabajo de investigación ha determinado que la sanción administrativa de la suspensión de la licencia de conducir por tres años ha atentado el derecho fundamental al trabajo, cuyo derecho esta prescrito en la vigente Constitución Política del Perú de 1993; asimismo, se evidencia una doble sanción administrativa por parte de la administración pública, al sancionar al conductor con una multa pecuniaria y la respectiva suspensión y/o inhabilitación de por vida de la licencia de conducir, afectando el principio del non bis in ídem.

Asimismo, el presente trabajo tomará sus investigaciones en las diversas sentencias que expide el máximo órgano que interpreta y defiende la Constitución Política del Perú, el Tribunal Constitucional, además, citaremos sentencias expedida por la Corte Suprema del Poder Judicial, ambas instituciones mencionadas líneas arribas en sus diversas sentencias protegen y defiende el derecho al trabajo de las personas, señalando que es un medio de realización de la persona y el sustento de supervivencia.

En ese orden de ideas, debemos de enfatizar que el Estado Peruano ha suscrito diversos tratados internacionales, de tal manera, es protector y defensor de los derechos fundamentales de las personas, siendo ello así, el deber del Estado es dar nuevamente la oportunidad de volver a revalidar la Licencia de conducir de aquellos conductores que han sido suspendido y/o inhabilitado de por vida la licencia de conducir, de tal manera se permita la reinserción laboral.

Asimismo, en el presente trabajo de investigación, se ha analizado con respecto al ámbito internacional con la República de Chile, a través del cual ha demostrado que las normas que regulan la sanción administrativa están amparados en los principios de proporcionalidad y razonabilidad del derecho administrativo, mediante el cual establece dos categorías como: (i) Bajo la influencia del alcohol, es decir, que va desde 0.31 a 0.79 gramos de alcohol y

siempre no ha ocasionado daños materiales ni lesiones y sea la primera vez, la sanción administrativa será de tres (03) meses de suspensión la licencia de conducir; (ii) Estado de ebriedad, es decir, para estar en dicho estado se considera desde 0.80 gramos por litros de sangre y aquel conductor que no haya ocasionado daño materiales ni lesiones y sea la primera vez, se le sancionará con la suspensión de la licencia de conducir por dos (02) años.

Ante lo expuesto, este trabajo de investigación pone en conocimiento que la regulación del ordenamiento legal de nuestro vecino país, Chile, sobre la sanción administrativa a los conductores que se encuentre en los dos supuestos mencionado líneas arriba, serán sancionado administrativamente sobre la suspensión de la licencia de conducir, pero no de manera arbitraria y desproporcionar, sin embargo, en nuestro país, las sanciones son desproporcionada, arbitraria e ilegal, en ese sentido, este trabajo de investigación permite actualizar nuestra leyes sin afectar a los conductores que por haber tomado dos copas vinos que ello sobrepasan los 0.51 gms/litros de alcohol por litro de sangre sean sancionado con tres (03) años de suspensión de la licencia de conducir.

1.1.1 Formulación del problema

1.1.1.1 Problema general

PG. ¿De qué manera la suspensión de licencia de conducir afecta el derecho al trabajo 16 Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?

1.1.1.2 Problema Específicos

PE 1 ¿De qué manera afecta la suspensión de la licencia al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?

PE 2 ¿De qué forma el conductor que se encuentra con la licencia cancelada se encuentra con la licencia cancelada se ve afectado con el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?

PE 3 ¿De qué forma la suspensión de la licencia de conducir, genera limitaciones al conductor en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?

PE 4 ¿De qué manera afecta la suspensión de la licencia de conducir, cuando se ha vulnerado el principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?

1.2 Objetivo de la investigación.

1.2.1 Objetivo General

OG: Determinar de qué manera la suspensión de licencia de conducir afecta el derecho al trabajo en el 16 Juzgado Contencioso Administrativa en la Corte Superior de Lima – 2022.

1.2.2 Objetivo Específicos.

OE 1 Identificar de qué manera afecta la suspensión de la licencia, al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.

OE 2 Determinar de qué forma el conductor que se encuentra con la licencia cancelada se ve afectado con el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.

OE 3 Determinar de qué forma la suspensión de la licencia de conducir genera limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.

OE 4 Determinar de qué manera afecta la suspensión de la licencia de conducir, cuando se ha visto vulnerado el principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.

1.3 Justificación e Importancia de la Investigación.

1.3.1 Justificación

1.3.1.1 Teórica

Se justifica la presente investigación porque se han observado numerosos problemas legales que agobian a los conductores de vehículo automotor por manejar en estado de ebriedad, dicha causa han originado una sanción administrativa que ha conllevado a la imposición de una multa pecuniaria y a la vez ha sido suspendido y/o cancelado la licencia de conducir de por vida, por lo cual dicha sanción le ha causado un perjuicio de no volver a trabajar con un vehículo automotor en un tiempo determinado o manera indefinida, ya que dicha actividad es una herramienta de trabajo y el sustento económico para su hogar.

1.3.1.2 Práctica

Se necesita contar con las herramientas legales, las cuales permitan aplicar los principios del derecho administrativo que son la proporcionalidad y razonabilidad de las sanciones administrativa hacia los conductores sancionados, en esa misma línea, las sanciones deben estar orientadas tomando en consideración los antecedentes, la reincidencia, los daños colaterales que originan cuando manejen en estado de ebriedad, de tal manera, se le permita la volver a trabajar. Asimismo, la presente investigación metodológica se justifica en el enfoque cuantitativo, siendo el diseño de investigación no experimental- transversal; tomándose como técnica de investigación, la revisión de documentos y encuestas.

1.3.1.3 Metodológica

Los conductores que han sido sancionados con la suspensión y/o inhabilitado la Licencia de conducir de por vida, siendo ello así, se encuentra en una situación de desamparo, al verse desprotegido de sus derechos fundamentales tal como lo prescribe en el artículo 22 de la actual Constitución Política del Perú “El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona” (Constitución Política del Perú, 1993), sin embargo, la administración sin respetar la carta magna, estaría vulnerando el principio de legalidad, siendo ello así se le estaría atentado al derecho fundamental al trabajo, el cual goza todo ciudadano.

1.3.1.4 Social

La investigación es relevante para poner en conocimiento a la sociedad que conducir un vehículo automotor en estado de ebriedad conlleva a una sanción administrativa, mediante el cual se le sanciona con una multa pecuniaria y la suspensión de la licencia de conducir; como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir, no obstante, estamos de acuerdo con la sanción administrativa, pero es sancionado doblemente por una misma infracción, hay una desproporcionalidad porque dentro de la sanción administrativa se ha transgredido el principio del Non bis in Ídem “No se podrá imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad de sujeto, hecho y fundamento”. Siendo ello así la presente investigación es primordial para muchos conductores para realizar el ejercicio de su derecho a no ser sancionado doblemente por una misma infracción.

1.3.2 Importancia

La importancia de la presente investigación radica que el Estado Peruano, tiene el deber de defender y respetar la vigente Constitución Política del Perú y, asimismo, se debe respetar los tratados internacionales que ha suscrito el Estado Peruano, tal como lo describe la Cuarta Disposición Final y Transitoria

de la Constitución, señala que “(...) los tratados internacionales que son ratificado por el Estado Peruano deben ser respetado” (Constitución Política del Perú, 1993), siendo ello así, el Perú ha suscrito el tratado internacional con la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T), por lo cual deberá de cumplir con proteger el derecho al trabajo y la reinserción laboral, bajo dicho contexto, el estado debe garantizar el cumplimiento del derecho al trabajo, en consecuencia, la administración pública no puede restringir el derecho a trabajar a los conductores que han sido sancionado por manejar ebrio un vehículo automotor.

1.4 Limitaciones en la Investigación

En la investigación abordada se ha podido determinar la falta antecedente bibliográficos y, además, se han presentado limitaciones en cuanto a la falta de información y estadística que no cuenta el Poder Judicial y el acceso a otros tipos de material académico por la virtualidad en la que nos encontramos inmersos por la Pandemia.

1.5 Delimitación del área de Investigación

- Delimitación Espacial: El presente trabajo de investigación comprende en el Derecho Público en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima
- Delimitación Temporal: 2022
- Delimitación Cuantitativa: 40 Expedientes
- Límite de investigación: Derecho Administrativo.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedente de la Investigación.

Se ha realizado una amplia búsqueda a nivel internacional y nacional a fines a nuestra investigación. De tal manera, podemos citar, entre otras.

2.1.1 Antecedentes Nacionales

Chávarry (2018) la tesis titulada “*Dosaje étílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir*”, de la Universidad César Vallejo; Lima Perú, para obtener el grado de Maestro en Gestión de los Servicios de la Salud, se analiza la importancia sobre el cual hace referencia sobre los conductores de vehículos que adolecen de información sobre las infracciones que origina el conducir el vehículo en estado de ebriedad. Cuyo objetivo es demostrar la relación existente entre el examen de dosaje étílico y la suspensión de la licencia de conducir, de tal manera se concluye que el presente trabajo de investigación se refiere a las relaciones directa entre el dosaje étílico y la suspensión de la licencia de conducir por la falta de información sobre la seguridad vial, la falta de conciencia que genera cuando se conduce un vehículo automotor en estado de ebriedad y con ello la falta de control de las normas pone en evidente peligro la seguridad humana, no solo de la persona, sino de los peatones, y los bienes propios y ajenos.

Mendo (2018) en la tesis titulada “*El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017*”, Universidad César Vallejo; Lima Perú, dicha tesis es para la optar el grado de Doctor en Derecho. En esta tesis se refiere a determinar la eficacia del control de las evaluaciones para obtener la licencia de conducir y, asimismo, contribuye para mitigar los accidentes de tránsito al amparo del nuevo reglamento aprobado mediante D.S. N° 007-2016-MTC, cuyo objetivo, se refiere a las evaluaciones de mecánica básica y en las

evaluaciones teóricas de manejo, todas ellas ahora realizadas por el Automóvil Club del Perú, evaluaciones que contribuirán en la disminución de los accidente de tránsito; en comparación al control ejercido por el anterior reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; finalizando el presente estudio se ha realizado que el otorgamiento de licencia de conducir a personas que no poseen las aptitudes psicosomáticas y algunas se le entrega licencia de mayor categoría a las que no cuentan con la experiencia necesaria, por lo que es necesario tomar medidas para contraerrestarlos como desempeñar un curso de educación de seguridad vial y las evaluaciones deben ser más rigurosos para mitigar los accidentes de tránsito.

Mejía (2018) Teis titulado *“Dosaje etílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca enero – marzo2018”*, Universidad César Vallejo; Lima Perú, la referida tesis es para optar el grado de Magister en Gestión de los Servicios de la Salud; el análisis de estudio, se refiere a la carencia de información sobre la conducción en estado de ebriedad, lo cual ocasiona un delito; el objetivo de la presente investigación, es demostrar la relación existente entre el examen de dosaje etílico y el resultado de positivo, el cual conlleva a la suspensión de la licencia de conducir; por lo que se concluye, la presente investigación permite las relaciones directas entre el dosaje etílico y la suspensión de la licencia de conducir, lo cual constituye situaciones determinantes para valorizar la situación de un conductor manejando un vehículo automor en estado de ebriedad.

Ríos (2019) Tesis titulado *“Calidad de servicio y satisfacción del usuario en el área de licencias de conducir de la región Callao, 2019”*, Universidad César Vallejo, Lima, Perú, tesis para optar el grado de Maestro en Gestión Pública; el estudio se realiza debido a la búsqueda de una ventaja competitiva exige la evaluación exhaustiva de la calidad de servicio público, de tal manera, permita

proporcionar; asimismo, el objetivo se realizó para determinar la relación entre la calidad del servicio de atención y la satisfacción al usuario en el área de licencia de conducir en la Región Callao; por lo se concluye sobre la investigación realizada que existe una relación directa entre la calidad en el servicio de atención y la satisfacción del Área de Licencia de conducir .

Yeckle (2019) Tesis titulado *“Calidad del servicio en la expedición de licencias de conducir en la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones de Lambayeque 2017”*, Universidad César vallejo, Chiclayo, Perú-2019; tesis para obtener el grado de Maestro en Gestión Pública; el estudio realizado se basa en la brecha entre la calidad del Servicio y la fiabilidad percibida por el usuario en la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de Lambayeque; cuyo objetivo es para mejorar la calidad de servicios públicos se hacen inminentes en la sociedad del conocimiento y cerrar brechas entre las expectativas y la percepción de los usuarios; por lo que se concluye, esta investigación permite el desarrollar los cambios en los servicio públicos en eficaz y eficiencia, de tal manera contribuyan a una real transformación en la sociedad y siven de base para la futura generaciones.

Garrampie (2016) tesis titulado *“Gestión de la calidad en la Oficina de Licencias de Conducir de la Dirección General de Transporte Terrestre, Lima, 2015”* Universidad César vallejo, Peru, 2016; tesis para optar el grado de Magister en Gestión Pública; la investigación realizada se basa para determinar como se percibe la gestión de la calidad en la Oficina de Licencias de Conducir de la Dirección General de Transporte Terrestre, Lima-2015; cuyo objetivo, es la calidad de gestión de un sistema de políticas y procedimientos necesarios para mejorar, integrar y controlar los procesos que conduzcan a un mayor rendimiento de la organización, por lo que se concluye, dicha investigación permite sobre la gestión de un sistema de política para el mejoramiento de los procesos de evaluación para rendir los exámenes para obtener la licencia de conducir.

2.1.2 Antecedente Internacionales:

Castillo (2021) En su tesis titulada *"El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad"* de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, para optar el grado de Maestro, Santa Elena , Ecuador; tiene como objetivo explicar que en la mayoría de accidente de tránsito no se ha evidencia el dolo; la mayoría de las causas de los accidentes de tránsito es por contravenir el reglamento de tránsito, por imprudencia, negligencia e inobservancia, sin embargo, se analiza que las sanciones por accidente de tránsito no se emplean con suficiente conocimiento de causa, su objetivo, es analizar la aplicación de las sanciones mencionadas, mediante el nexo causal comprobado con informe pericial, sustentándose con la teoría del caso de la infracción de la persona procesada; por lo que se concluye, la falta de capacitación de la ciudadanía con respecto a la Educación Vial sobre factores de riesgo en las vías, la falta de conocimiento de parte de los conductores y peatones generamdo accidente de tránsito, por lo que existe la necesidad de un análisis jurídico y objetivo con relación a las sanciones establecidas en el ordenamiento jurídico penal.

Coaquira (2021) En la tesis titulada *"Mortalidad por accidente de tránsito en varones en el municipio de La Paz gestión 2017"* de la Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Medicina, Enfermería, Nutrición y Tecnología Médica Unidad de Postgrado, para obtener el grado de Magister, La Paz , Bolivia. Cabe precisar que dicho estudio es para analizar sobre la mortalidad de accidente de tránsito es uno de los factores que afecta a los conductores varones que usan las vías públicas que en muchos casos son los que sostenían económicamente a sus familias; cuyo objetivo, servirá para obtener el conocimiento de la mortalidad por accidente de tránsito en varones y de tal manera, tomar políticas públicas que oriente a tomar medidas de prevención para mitigar los accidente de tránsito; por lo que se concluye, la tesis sirve como referencia para tomar determinaciones por parte de las autoridades a

nivel general y plantear estrategias de prevención y control de la mortalidad por accidente de tránsito.

Cocaña (2020) en la tesis titulada *“La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico, penal y criminalística”* de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, España, para optar el grado de Doctorado. En la referida Tesis realiza el estudio sobre poder corregir las conductas que ocasionan los accidente de tránsito, como son la muerte y las lesiones a las personas, de tal manera, se expida una legislación vial exigible a todos los usuarios para mitigar los riesgos de la conducción de vehículos de motor. Cuyo objetivo, es realizar el análisis metológica del siniestro vial, mediante el cual se debe obtener una conducta imprudente; para ello, se tomará en cuenta los criterios e interpretaciones aportados por fuentes de conocimiento con la finalidad de proporcionar una mejor graduación de la pena. Además, se concluye, los siniestros viales no solo alcanza la lesividad de las víctimas, los gastos económicos y daños materiales, sino que, también generan responsabilidades jurídicas, penales civiles y administrativas.

Beltrán (2018) En su tesis titulado *“La progresividad: un principio para la defensa de los derechos laborales de los trabajadores, un aporte para el análisis de la ampliación del trabajo diurno en Colombia”*, Universidad Nacional de Colombia, para optar el grado de Magister en Derecho, Bogota, Colombia. En esta Tesis, se efectua una medida para garantizar el derecho al trabajo y su impacto en el principio de progresividad establecidos en los instrumentos internacionales, de tal manera, la importancia del derecho al trabajo en el marco normativo dentro de un Estado Social de derecho como el de Colombia es evidente, pues no solo es un derecho sino también es un valor constitucional y un principio; cuyo objetivo es, el Estado Social de Derecho cuya finalidad es la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, en estricto cumplimiento de garantizar la dignidad humana; por lo que se concluye, como valor debe orientar las política públicas de pleno empleo como las medidas legislativas para impulsar las

condiciones dignas y justas en el ejercicio de la profesión, de tal manera, el estado, deben adoptar medidas legislativas, administrativas, judiciales y de otro tipo para velar por el derecho al trabajo.

Agudo (2020) En la tesis titulada *“El derecho fundamental al trabajo y la estabilidad laboral de empleados y trabajadores en las empresas públicas municipales del cantón ambato”*, Universidad Técnica de Ambato, Ecuador, dicha tesis es para obtener el grado de magister en derecho Constitucional. En esta tesis, realiza el análisis y evaluación del derecho al trabajo en sus diversas modalidades y condiciones, siendo ello así, en la necesidad de contar con un análisis laboral con relación a la prestación de servicios públicos y privados que permita evidenciar las características esenciales de garantías de derechos y justicia social; el objetivo de esta investigación es verificar la existencia del derecho fundamental al trabajo y la estabilidad laboral de empleados y trabajadores en las empresas públicas y privadas; por lo que se concluye, la eficacia y eficiencia de una ley deben ser beneficiados en unanimidad para todos los trabajadores, de tal manera, deben gozar de los mismos derechos, responsabilidades y retribuciones económicas, que se sienta en igualdad de condiciones al amparo constitucional.

2.2 Marco Legal

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
- Ley N° 29005 Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores.
- Decreto Supremo N° 007-2016-MTC Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.
- Ley N° 29370 Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- Ley N° 27444 Ley de Procedimiento Administrativo General.

- Decreto Supremo N° 004-2019-JUS Decreto Supremo que aprueba el T.U.O. de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 27584 Ley que Regula el Proceso Contencioso Administrativo.
- Decreto Supremo N° 011-2019-JUS Decreto Supremo que aprueba el T.U.O. de la Ley N° 27584 – Ley que Regula el Proceso Contencioso Administrativo.
- Decreto Legislativo N° 635 Código Penal.
- Ley N° 20.580 Ley de Tolerancia Cero – Chile.
- Convenio N° 01 de la Organización Internacional del Trabajo – O.I.T

2.3 Bases Teóricas

Existe diferentes conceptos por parte de profesionales que son especialista sobre la suspensión de la licencia de conducir como:

Lujan, Pacherre, Benel, Fiestas y Córdova (2018) indican que, en cuanto a la afectación sobre la suspensión de la licencia de conducir por parte del conductor se menciona que se le estaría afectando directamente a la situación laboral que tiene la persona, quien a través de los años este oficio especializo para poder tener una subsistencia económica por lo que, aplicarse estas sanciones son algo contraproducentes con su economía y estabilidad laboral.

También lo mencionan Hurtado, Ordinola y Asmat (2018) ellos más se inclinaron de forma directa en sentido a la vulneración de la economía del conductor llegando así a concordar con los anteriores opiniones dado que si se suspende por un lapso de tiempo su licencia de conducir se estaría afectando de manera temporal y desmedida, dado que estas personas tiene como único recurso e instrumento de trabajo, el laborar manejando este permiso que el Estado otorga para el permiso de conducir vehículos automotor.

Asimismo, la suspensión de la licencia de conducir genera un menoscabo al trabajo, tal como lo define Paredes (2019). “Suspensión perfecta en el

procedimiento de cese colectivo por causas económicas y la vulneración a los derechos del trabajador”. Dicha investigación tuvo como objeto determinar la forma en que la suspensión perfecta de labores que se otorga de forma automática ante la solicitud del empleador en el procedimiento de cese colectivo por causas económicas vulnera los derechos del trabajador.

Aunando más, lo menciona, Zavala (2009), el sustento constitucional de la suspensión de labores se encuentra, como ya ha sido adelantado, en el principio de continuidad laboral. En función al referido principio, se desprende la existencia de una vocación de conservación en el tiempo en la relación existente entre empleador y trabajador por un periodo indeterminado.

2.3.1 Suspensión de la Licencia de Conducir

La licencia de conducir es el documento oficial otorgado por el Ministerio de Transporte y Comunicación que autoriza a su titular a conducir un vehículo de transporte terrestre a nivel nacional.

Asimismo, la autoridad competente para otorgar la licencia de conducir es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, por lo que, se encuentra dentro de sus atribuciones, competencia y como lo establece las normas y las leyes del Perú.

Requisitos para la obtención de licencia de conducir en sus diversas categorías.

Los requisitos están establecidos en el Decreto Supremo N° 007-2016-M.T.C. Los requisitos para la obtención de la licencia de conducir por otorgamiento directo en la categoría:

Clase A – Categoría I

- a) Edad Mínima, 18 años.
- b) Secundaría completa.
- c) Certificado médico de aptitud psicosomática.
- d) Aprobación de examen de conocimiento.
- e) Pago por derecho de tramitación.

F) Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la respectiva categoría.

Los referidos requisitos se dan a conocer en el centro de emisión de licencia de conducir, el cual son requeridos a todos los postulantes que necesitan una licencia de conducir en la clase A categoría I, le cual les permitirá conducir por igual derecho conducir los vehículos automotores de transporte de personas de las categorías M1 y M2 de uso particular, además los vehículos automotores de transporte de mercancías de la categoría N1. Estos vehículos pueden llevar acoplado o enganchar otro vehículo de la categoría O1

Clase B – Categoría II-A

- a) Edad mínima 18 años
- b) Certificado de salud para licencia de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- c) Aprobación del examen de conocimiento, registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- d) Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría
- e) Pago por derecho de tramitación.

Mencionado los requisitos señalados líneas arribas, estos deben ser cumplidos como lo establece las normas vigentes; de tal manera una vez obtenido la licencia de conducir de la categoría II-A, les concede conducir los vehículos automotores de transporte de personas de la categoría M1 destinados al servicio de transporte especial de pasajeros en las modalidades de taxi, servicio de transporte internacional transfronterizo de pasajeros, turístico y vehículos de emergencia, además lo que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. La licencia de conducir de esta categoría permite además el ejercicio de la actividad de la conducción autorizada en la categoría I.

Clase B – Categoría II-B

- a) Edad mínima 18 años
- b) Declaración jurada de no estar privada por mandato judicial firme.
- c) Certificado de salud para la obtención de licencia de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- d) Aprobación del examen de conocimiento, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.

La referida categoría autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de personas de las categorías M2 y M3 de hasta 6 toneladas de peso bruto vehicular, el cual presta servicio de transporte de personas bajo cualquier modalidad.

Clase B – Categoría II-C

- a) Edad mínima 18 años.
- b) Primaria completa.
- c) No estar suspendido o inhabilitado
- d) Certificado de Salud para licencia de conducir
- e) Certificado de salud para licencia de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.

La licencia de conducir de esta categoría esta destinada a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores y transporte de mercancías.

Antes de explicar las causas que originan la suspensión o la cancelación de la licencia de conducir, pasaremos a conceptualizar los siguientes conceptos.

a) Licencia suspendida.

Es todo aquello que no cumple con las pruebas a los que se encuentra sometidos los titulares de la licencia de conducir, tanto para su renovación, pérdida de puntaje, o infringir la Ley de Tránsito.

Asimismo, podemos definir que la suspensión de la licencia de conducir, es aquella que pierdes el derecho de conducir un vehículo automotor por un período establecido de tiempo y/o que reúna los requisitos establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Vamos a mencionar que una de las infracción es el M-02, es la multa económica ascendente al 50% del presente año, es decir S/2,300.00 (dos mil trescientos con 00/100 soles), esto equivale a la suma ascendete a 2 remuneraciones mínimas vitales y de manera adicional suspende por tres años la licencia de conducir, esto resulta una imposibilidad para el desarrollo de las labores del sancionado. Cabe precisar la sanción materia de estudio es:

M-02: conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.50 g/l de sangre, el cual es sancionado con S/2,300.00 soles y la suspensión de la licencia de conducir por tres (03) años; como medida preventiva es el Internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir; asimismo, de manera solidaria se le afecta al propietario del vehículo.

Debemos mencionar que el grado de alcohol permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad se establece en 0.50 gramos de alcohol por litro de sangre, lo cual equivale al consumo de 3 vasos de cervezas o a 2 copas de vino. En el caso del pisco, vodka o whisky, cuyo contenido de alcohol es mayor, la ingesta no debe exceder de una onza aproximadamente.

A continuación detallaremos una tabla orientada sobre el índice de alcoholemia.

TABLA ORIENTATIVA PARA CALCULAR EL INDICE DE ALCOHOLEMIA

Bebidas	Alcoholemia	en	Alcoholemia	en
	hombres		mujeres	
	Adultos		Adultas	
	(peso medio: 70 Kg.)		(Peso medio: 60Kg.)	
Un vaso de cerveza	0.20 gr/l		0.27 gr./l	
(200 ml)				
Un vaso de Vino	0.28		0.32	
(100 ml)				

En el cuadro señalado se aprecia: En un hombre el tomar 3 vasos de cervzas o 2 vasos de vino son suficientes para llegar a un nivel de alcoholemía mayor a 0,50 gr/l; asimismo, en el caso de la mujer el tomar 2 vasos de cervezas o 2 copas de vinos son suficientes para llegar a un nivel de alcoholemía mayor a 0.5 gr/l.

Dicho de otro modo, en el caso del conductor de un vehículo automotor acuda a un compromiso y el hecho de brindar con tres vasos de cervezas estaría sobrepasando la cantidad de alcohol permitido por la norma peruana que es más de 0.50 gr/l de sangre de alcohol, es decir, si la Policía Nacional del Perú lo interviene y a través del alcoholímetro se le determina que arroja un valor de 0.51 gramos por litros de sangre de alcohol, se le sanciona con una multa administrativa del 50% de la U.I.T.; y la suspensión de la licencia de conducir por tres años; como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir; además al propietario del vehículo se le adiciona como solidario.

Ante esta situación, los conductores que han sido sancionado por haber bebido más de tres vasos de cervezas, y como consecuencia de ello, han sido sancionado de manera desproporcionado, porque la norma no establece criterio de proporcionalidad y razonabilidad, es decir, si el conductor ha sobrepasado un gramos de alcohol que puede ser 0.51 gr/l de sangre de alcohol, la sanción que le recae, sera igual para aquel que se le ha encontrado a un conductor ebrio con cantidades superiores a 0.51 gr/l de sangre de

alcohol y, es decir, se le ha determinado, a través del alcoholímetro o análisis de sangre se le detecte que tiene con cantidades e alcohol de 1.0 gr/l de sange de alcohol; 1.5 gr/l ; 2.0 gr/l; 2.5 gr/l; 3.0 gr/l; 3.5 gr/l y los subsiguientes, cuya sanción será la misma con la categoría M-02.

b) Licencia cancelada.

Es aquella licencia que implica hacer que lo cancelado deje de existir o de tener validez, en ese sentido, la cancelación de licencia de conducir deja de tener validez para poder conducir indefinitivamente cualquier vehículo automotor.

Se cancela una licencia de conducir por haber contravenido al Cuadro de Tipificaciones, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las infracciones al Tránsito Terrestre.

Cabanellas (1993), define la palabra **caduco** “Lo que pierde su vigor o cae en desuso”. Ineficaz.

Para verlo más claro , debemos de señalar como se clasifican las sanciones en el T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y modificatorias Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Meniconaremos una de las sanciones que cancela de manera definitiva lalicencia de conducir.

M-01: Conducir con presencia de alcohol en la sangre mayor a 0.50 g/l de sangre y a la vez haya participado en un accidente de tránsito; por ende será sancionado con una multa pecuniaria de S/4,300.00 soles y adicionalmente la cancelación de licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener licencia.

Bajo lo expuesto, en este trabajo de investigación estamos orientado hacia la misma dirección, con respecto a la sanción administrativa a la cancelación de la licencia de conducir, sin embargo, debemos aclarar que la cancelación debe ser por un tiempo prolongado, hasta que el infractor cumpla con todas las responsabilidades administrativas, asimismo, como pagar con la pena privativa de libertad en caso produzca la muerte de un peatón o cualquier persona que ocasionó o participó en un accidente de tránsito y, cumplir con el

resarcimiento de indemnización de daños y perjuicio a los afectados, por ende, también todo ser humano tiene el derecho a la rehabilitación y a la resocialización; hay que resaltar que se debe de precisar con respecto a la sanción M-01, dicha sanción es por conducir en estado de ebriedad y haya participado en un accidente de tránsito, en ese sentido, la sanción no determina que dentro de un accidente de tránsito puede solo afectar bienes materiales como puede ser contra un poste, una pared, un árbol, entre otros, claro sin atropellar a ninguna persona, en esa misma línea, al no haber lesiones de gravedad o la muerte de cualquier persona no puede ser sancionado con multa de 1 U.I.T. y la cancelación de la licencia de conducir y la inhabilitación definitiva para obtener nuevamente la licencia de conducir y como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia y como solidario se le nombra al propietario del vehículo.

Es preciso aclarar que las sanciones establecidas en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito no establece los principios de proporcionalidad y razonabilidad, por ende, no toman en cuenta los antecedentes, la reincidencia, si son primerizo, si ha sido sancionado con otra multa de tránsito, entre otros, así para poder determinar la sanción respectiva y dicha sanción no debe vulnerar los derechos fundamentales.

2.3.1.1 Conducir bajo los efectos del alcohol

Debemos de mencionar que el consumo de alcohol y otras drogas produce alteraciones en el comportamiento y en el desarrollo de las capacidades psíquicas y físicas del conductor, de tal manera, resultan fundamental que al momento que conduce un vehículo automotor. Además, la ingesta de alcohol se produce ciertos efectos en el cuerpo humano:

- La ausencia de sensación de seguridad cuyo efecto será que maneja de manera temeraria.
- Causa alteraciones en el comportamiento y en la percepción por ende tiene efectos negativos al momento de conducir.

- Disminuye el número de movimientos oculares, lo que conlleva el menor número de moverse menos los ojos, por lo que, tiene una imagen del panorama muy borroso y de mala calidad del entorno que lo rodea al momento de conducir el vehículo.
- Hay una dificultad por mantener el nivel óptimo de atención.
- Genera una alteración en la psicomotricidad, es decir, la falta de coordinación de los movimientos corporales con los controles de velocidad, frenos, luces, entre otros.
- Impedimento en la capacidad de mantener la velocidad, la respuesta de frenado y la velocidad.

Bajo dichas causas, hay conductores que estando bajo los efectos del alcohol se atreven manejar su vehículo automotor, sabiendo que la conducción bajo los efectos del alcohol es peligrosa y, a la vez, pueda ocasionar o ser partícipe de un accidente de tránsito.

En consecuencia, manejar bajo los efectos del alcohol, conlleva a ser sancionado administrativamente con la suspensión y/o inhabilitación definitiva de la licencia de conducir, dicha sanción se encuentra establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, por lo que se desprende del artículo 88° de la norma mencionada, la prohibición de consumir bebidas alcohólicas o bajo los efectos de estupefacientes. Asimismo, en virtud del Artículo 308° del mencionado cuerpo normativo, señala que las sanciones establecidas en el Cuadro Reglamentario de Tránsito no excluyen la responsabilidad civil y penal a que hubiere lugar sobre la infracción sancionada administrativamente.

Cabe precisar, con respecto el límite de grado de alcohol por litro de sangre permitido para que los conductores puedan conducir cualquier vehículo automotor con normalidad y no sean pasible de sanción administrativa por parte de la administración pública, se establece en el artículo 307 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito,

en dicho artículo se remite a lo previsto en el Código Penal y este a su vez, lo tipifica como delito contra la seguridad pública en la modalidad de peligro común, siendo ello así, en el artículo 274 del Código Penal determina la cantidad máxima de alcohol permitido en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado.

Bajo los párrafos mencionados, se concluye que manejar cualquier vehículo automotor en estado de ebriedad conlleva a ser sancionado administrativamente, el cual está prevista en el T.U.O. de Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Transito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, mediante el cual lo sanciona con una multa administrativa pecuniaria y, a la vez, con la suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir; como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir; y como solidario se le asigna al propietario del vehículo..

2.3.1.1.1 *Reduce todos los sentidos*

Con respecto a la ingesta de alcohol, para muchas personas beber alcohol es solo una forma placentera de relajarse, no obstante, las personas que beben en exceso, y luego manejan el vehículo automotor ponen en peligro sus vidas y las de los ocupantes; asimismo, que efectos produce el consumo del alcohol en nuestro organismo, según la página web de la revista digital PEPSIC, explica los efectos negativos que produce el alcohol.

Desde el punto de vista farmacológico, es importante comprender qué es el alcohol y cómo actúa en el organismo. No existe una causa simple, sino una interacción complicada de factores neuroquímicos, fisiológicos, psicológicos y sociales que originan y desarrollan esta grave enfermedad fármaco dependiente. La acción psicofisiológica y fármaco dinámica del

alcohol es fundamentalmente depresiva, por la reducción de la transmisión sináptica en el sistema nervioso humano. Es un hecho conocido que el consumo excesivo de alcohol causa una disfunción aguda y crónica del cerebro, produciendo trastornos en el sistema nervioso central, presentando alteraciones en la memoria y en las funciones intelectuales como cálculo, comprensión y aprendizaje (PEPSIC, 2005).

Bajo los estudios realizados por los profesionales de salud, se ha demostrado científicamente que el alcohol produce un detrimento en tu salud física y emocional, siendo ello así, las personas que manejan cualquier vehículo en estado de ebriedad esta propenso a ocasionar un accidente de tránsito trayendo consigo la pérdida de vida humano tanto para el conductor del vehículo y para los peatones.

Bajo lo mencionado el párrafo expuesto, debemos tener conocimiento sobre los límites de alcohol permitido en nuestro ordenamiento jurídico vigente, siendo ello así, sólo se permite hasta el 0.5 gramos/litro para vehículos particulares y 0.25 gramos/litro para vehículos de transporte público, ante ello, debemos de señalar que ingiriendo sólo uno o dos vasos de bebida alcohólica, podríamos sobrepasar los límites permitidos; sin embargo, el ingerir grandes cantidades de bebida alcohólica representa un aumento rápido en la sangre, por lo que, conducir cualquier vehículo bajo los efectos del alcohol, trae como consecuencia la falta de coordinación motriz y el tiempo de reacción, además altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo.

Bajo los párrafos señalados, debemos de mencionar que ingerir tres vasos de cervezas hay mínima afectación al rendimiento psicomotor, sólo una pequeña reducción de percepción de distancias, una euforia leve y una sobrevaloración de las facultades. En ese sentido, el conductor tiene las capacidades para

manejar un vehículo automotor hasta un grado de 0.79 gramos por litro de sangre de alcohol.

2.3.1.1.2 Causa fatiga y cansancio

Bajo los indicadores desarrollados, se ha tomado conocimiento que el conducir bajo los efectos del alcohol se ha demostrado que causa un detrimento a tu salud física como emocional, sin embargo, la mayoría de los accidentes de tránsito se produce por la conjunción de varios factores, entre los que destacan es la fatiga y el cansancio.

La Fatiga, según lo define el sitio web de la fundación Mapfre “Disminuye la capacidad de atención, favorece las equivocaciones al ejecutar las maniobras y obliga a asumir más riesgos al momento de conducir” (Fundación MAPFRE, s.f.).

Asimismo, también es considerado la fatiga, según la página web de la Guía de educación en seguridad vial, “Es el efecto físico que experimenta el cuerpo humano como reacción normal a la excesiva actividad física, sensorial y psicológica. La fatiga aparece y se agudiza paulatinamente sino proporcionamos al organismo el descanso necesario que requiere” (Guía de Educación en Seguridad vial, 2008).

El cansancio, según lo define la página web American Cancer Society “Es una sensación extrema de agotamiento o falta de energía, a menudo descrita como estar exhausto” (American Cancer Society, s.f.).

Bajo los conceptos expuestos, se ha comprobado que las personas que han ingerido alcohol en grandes cantidades, se le causados efectos negativos, como el cansancio y la fatiga, por lo que al conductor le cuesta concentrarse en la carretera y realiza maniobras casi inconscientes, causando que el conductor se quede dormido y ocasione un accidente de tránsito dando como

resultado daños materiales, incluso, ha conllevado a daños contra la persona humana.

En consecuencia, se ha demostrado que beber grandes cantidades de alcohol genera un detrimento a tu salud orgánica, sin embargo, se demuestra que un conductor puede manejar sin problemas dentro del rango de 0.30 a 0.79 g/l de sangre por alcohol. Ante ello, se puede reformular una nueva legislación donde podrá establecer “bajo los Efectos del Alcohol” y “Estado de ebriedad”.

2.3.1.1.3 Exceso de confianza

El exceso de confianza es producto del consumo de alcohol, de tal manera es una de las causas por lo que los conductores han ocasionado accidente de tránsito, debido a que no tiene la capacidad de percibir los riesgos, realizar maniobras temerarias y se subestima o se ignora el riesgo.

2.3.1.1.4 Accidente de tránsito

El transporte por carretera beneficia al desarrollo de todo el país, a su vez, facilita el traslado de personas y bienes, lo cual genera acceso a los empleos, los mercados económicos, la recreación, la educación, etc.; sin embargo, el transporte por carretera terrestre puede involucrar diariamente en accidentes de tránsito, los cuales son uno de los problemas más graves que enfrentan la sociedad.

El accidente de tránsito, es una causa física de un perjuicio, reúne ciertas características que se imprimen una disonomía particular: Dichos eventos dañosos se producen en las vías públicas en ocasión. Aunando a lo señalado, se deben mencionar los presupuestos para darse un accidente de tránsito, tenemos la participación del automotor, el conductor y el ámbito del tránsito.

Según el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC: define:

“Accidente: Es el evento que cause daño materiales y a la vez daño a las personas, por lo que produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (Decreto Supremo N° 16-2009-TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).

“Tránsito: Es el conjunto de desplazamiento de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público” (Decreto Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2009).

Bajo los conceptos mencionado, el accidente de tránsito es lo que ocurre en la vía terrestre y ocurre de manera súbita e inesperada, de tal manera, es determinado por los actos irresponsables, atribuidos a factores humanos, señalizaciones, caminos y condiciones climatológicas, de tal manera cuando ocurren accidente de tránsito ocasionalmente pueden darse tanto el daño material y/o la pérdida de la vida humana de los peatones o cualquier persona. Asimismo, se mencionan las clases de accidente, tal como lo señala la página web del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, por lo cual se define las clases de accidente.

- Colisión: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento (Decreto Supremo N° 16-2009-TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento (Decreto Supremo N° 16-2009-TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009) .
- Accidente de tránsito fatales: Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas (Decreto Supremo N° 16-2009-TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).

2.3.1.2 Licencia Suspendida

2.3.1.2.1 Multa Pecuniaria

Están definidas según el Servicio de Administración Tributaria – S.A.T. “Las multas pecuniarias son sanción de carácter pecuniaria que consiste en la imposición del pago de una suma de dinero y que se deriva de la verificación de la comisión de una conducta que contraviene disposiciones administrativas

de competencia municipal” (SAT, 2021). En ese sentido, la multa pecuniaria son infracciones administrativa que traen como causa una sanción al incumplimientos de deberes jurídicos jurídicos u obligaciones establecidas en la norma jurídica administrativa.

Asimismo, para que se produzca la multa pecuniarias, es necesario la notificación al administrado, el cual es efectuado por la autoridad competente entendiéndose como documento de imputación de cargos, el cual es efectuado como papeleta de infracción de tránsito” (Agurto, 2022).

Además, lo define la página web de pasión por el DERECHO.

Las papeletas de infracción, como documentos de denuncia, cumplen una triple finalidad dentro del inicio del Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria de transporte y tránsito terrestre, ya que recogen los hechos verificados durante la acción de control. A su vez, son el documento de incoación del Procedimiento Administrativo Sancionador ya que por medio de ella se da inicio al procedimiento y se da al administrado la información complementaria necesaria para ejercer su defensa. Finalmente, hace las veces de constancia de notificación ya que forma certeza de que el conductor ha tomado conocimiento de la denuncia formulada en su contra (Agurto, 2022).

Bajo el contexto expuesto, el Reglamento Nacional de Tránsito, establece que los efectivos de la Policía Nacional del Perú – P.N.P., son las autoridades asignada al control del tránsito, por ende, la actuación de la Policía Nacional del Perú son los que constata la comisión del hecho infractor y que se formalizan mediante un documento que se le llama papeleta de infracción, el cual se notifica del mismo, tanto a la administración como al administrado

Asimismo, desde el punto de vista normativo, el levantamiento de una papeleta de infracción son consideradas como formato impresos (papeletas) de las denuncias por comisión de infracción al tránsito, tal como lo establece el artículo 325 el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en la cual concluye, las papeletas o Acta de control es el inicio para que la administración expida la resolución de sanción pecuniarias, el cual esta el obligado a cancelar el infractor por haber transgredido el T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N°016-2009-M.T.C.

Bajo los concepto señalado, y la sanción impuesta con la categoría M-01, se impone una multa ascendente a una Unidad Impositiva Tributaria (U.I.T), es decir S/ 4,600.00 (cuatro mil seiscientos con 00/100 soles), esto es la suma ascendente a 4 remuneraciones mínimas vitales y de manera adicional restringe el derecho la capacidad de obtener licencia de conducir lo que resulta en una imposibilidad para el desarrollo de las labores del sancionado, lo que consecuentemente genera que se vea imposibilitado de realizar labores profesionales, por lo cual se ve imposibilitado de obtener ingresos económicos, asimismo, se ve imposibilitado el pago de la multa por no poder trabajar con un vehículo de automotor, por lo que, se le restringe y, a la vez, se vulnera el derecho constitucional al trabajo, y perjudicándolo económicamente y afectando el sustento de su familia.

Cabe resaltar que la infracción con la categoría M-01 no define con claridad cuando define accidente de tránsito con afectación o daño material y/o lesión o muerte al peaton o cualquier ocupante que se encuentre en el vehículo automotor involucrado; dicha multa es excesiva sin medir la proporcionalidad y razonabilidad del accidente de tránsito, cuando se debe establecer rango de afectación del daño material y ser sancionado de acuerdo a los antecedentes del involucrado.

2.3.1.2.2 Arresto

Se denomina arresto al acto de impedir que una persona pueda movilizarse libremente. También es definida como una medida que puede decidir una autoridad judicial o una fuerza policial. Asimismo, el arresto también puede ser realizada u ordenada por un ciudadano.

En la presente investigación, una de las infracciones más frecuentes a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N° 27181; es la conducción en estado de ebriedad. Por lo que, la Policía Nacional del Perú tiene la facultad para prevenir o reprimir esta falta grave, realizando operativos a los vehículos que evidencia realizar maniobras temerarias; de tal manera, el efectivo policial exige la detención del vehículo para su respectiva intervención.

El efectivo policial podrá exigir al intervenido se someta a una serie de pruebas, como la prueba cualitativa de aire en un alcoholímetro, el test “HOGAN” y/o pruebas de coordinación y/o equilibrio, entre otras.

En consecuencia, si el intervenido se niega a someterse a las pruebas, configuraría el delito de desobediencia a la autoridad, tipificado en el artículo 368 del Código Penal, el cual conlleva con una pena privativa de 4 años o prestación de servicios; asimismo, en caso el conductor haya ocasionado un accidente de tránsito y, como consecuencia hay un daño material o la pérdida de vida de cualquier peatón, será arrestado para las investigaciones correspondiente.

2.3.1.2.3 Internamiento del vehículo

Es la medida preventiva que consiste en el traslado de los vehículos a los Depósito Vehicular cercano y accesible, y accesiblemente, el retiro de la placa de rodaje.

Bajo el concepto señalado, hay circunstancia que manejar un vehículo automotor en estado de ebriedad esta considerado como falta Muy Grave por

el T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Las faltas muy graves es haber conducido con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el exámen respectivo o por negarse al mismo; por lo que se le sanciona administrativamente con una multa y suspensión de la licencia de conducir por tres años; asimismo, como medida preventiva el Internamiento del vehículo y retención de la licencia.

2.3.2 Derecho al trabajo

El trabajo es considerado como la actividad humana fundamental para el desarrollo de la vida y, mediante el cual logra su desarrollo personal, asimismo, es una manifestación de la capacidad en cuya finalidad es transformar la naturaleza de las cosas y confiere un valor y procurarse los elementos necesarios para la subsistencia.

El trabajo, esta garantizado en la Declaración Universal de Derechos Humanos, fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948, realizando la definición como lo establece el artículo 23: “Toda persona tiene derecho al trabajo en iguales condiciones y ala vez a la protección contra el desempleo; además toda persona tiene derecho a recibir una remuneración equitativa y sastifactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana”.

Aunado mas sobre el derecho al trabajo, el Tribunal Constitucional del Perú, menciona el derecho al trabajo en virtud en el Exp. N° 008-2005-AI/TC, Fundamento 18, define el trabajo como el ejercicio de las fuerzas humanas para la generación de producción de algo útil, donde se desarrolla todas sus facultades morales, intelectuales y físicas, en aras, de producir un bien, y generar un servicio, etc.

Asimismo, el derecho al trabajo se encuentra expresa en la Constitución Política del Perú, el cual señala “toda persona tiene derecho a trabajar libremente con sujeción a ley”, por tanto, dicha expresión no puede ser restringida por una norma de menor nivel, que es el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, en ese sentido, los derechos fundamentales que están reconocidos en la carta magna no se pueden recortar dichos derechos por normas de inferior jerarquía, ante lo mencionado, no se puede limitar por una sanción administrativa el derecho al trabajo que está proscrito en la Constitución Política del Perú, siendo ello así, está claramente establecido que la suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir resulta inconstitucional, por vulnerar el derecho constitucional al trabajo y afecta la dignidad de la persona, así como afecta de manera directa el desarrollo de las personas y su capacidad para sustentar sus gastos familiares y su propia sustentación.

Cabe mencionar que el trabajo como derecho, es el derecho a conservar el puesto de trabajo, de tal manera, se le otorga una protección contra el despido arbitrario. Esto implica que el Estado debe promover las condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo.

Ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador, por lo que ninguna persona está obligada a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento.

Asimismo, el derecho al trabajo está reconocido en la vigente Constitución Política del Perú, lo define el Artículo 24, el trabajador tiene el derecho a una remuneración digna, mediante el cual, debe procurar, para él y su familia, el bienestar material y espiritual. En ese sentido, el Estado peruano debe de

garantizar no solo el acceso al derecho al trabajo al ciudadano, sino velar y garantizar que la sanción administrativa debe ir acorde con los derechos fundamentales. Siendo ello así, la sanción es desproporcionado con respecto al conductor cuando se le ha determinado, a través de la prueba de alcoholímetro, se encuentre mayor 0.50 gr/l de sangre de alcohol, mediante el cual se le sanciona con una multa pecuniaria y la suspensión de la licencia de conducir por tres años; asimismo, como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir; además, incorporar a la sanción como solidario al propietario del vehículo.

Bajo lo expuesto, consideramos que la sanción administrativa con la categoría M-02, dicha infracción atenta el derecho al trabajo, en el sentido, que al infractor le perjudica con trabajar por tres años en conducir un vehículo automotor sea la categoría de auto que sea, ante dicha situación que atraviesa el sancionado, este no podrá trabajar con la herramienta de trabajo que solventa la economía del hogar.

Asimismo, la sanción es clara al señalar como medida preventiva es el internamiento del vehículo, lo cual conlleva a un menoscabo al infractor, el cual que no solo le prohíbe manejar, sino que le quita el vehículo que es fuente de trabajo, ya que dicho vehículo puede ser útil para poder alquilar a cualquier persona y este le genere una contraprestación por el alquiler del vehículo.

2.3.2.1 Limitaciones del Trabajo

Las limitaciones del trabajo se pueden definir como un menoscabo a tu derecho fundamental, en ese sentido, debemos de mencionar en el presente trabajo de investigación, se determinará que la sanción impuesta por la administración es lesiva por sancionar con una multa pecuniaria y la suspensión de la licencia de conducir por tres (3) años, dicha sanción es para aquellos conductores que se encuentre manejado cualquier vehículo automotor con presencia de alcohol mayor de 0.50 g/l de sangre, el cual se le considera manejar en estado ebriedad.

Cabe precisar, en el vecino país de Chile ha determinado la diferencia entre conducir “bajo la influencia del alcohol” o “estado de ebriedad”, En virtud de la Ley de Tolerancia Cero Alcohol, se debe considerar los siguientes porcentajes de gramos alcohol por litro de sangre.

Se define “bajo la influencia del alcohol” cuando el índice de alcohol en la sangre es superior a 0.30 e inferior a 0.8 gramos por litros de sangre en alcohol; y el estado de ebriedad se define cuando el nivel de alcohol en la sangre es igual o superior a 0.8 gramos por litro de sangre.

Aunando más sobre la Ley de Tolerancia Cero vigente en el país de Chile; cuales son las sanciones aquellos conductores bajo la influencia del alcohol:

- Si no se ha causado daños, van desde multa de entre 1 y 5 Unidades Tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por tres meses.
- Si sólo se han causado daños materiales o lesiones leves: multa de entre 1 y 5 Unidades Tributarias Mensuales y la suspensión de la licencia de conducir de la licencia por nueve meses.
- Si se han causado lesiones menos graves, prisión en grado mínimo (uno a veinte días), multa de 4 a 10 Unidades Tributarias Mensuales y suspensión de la licencia por nueve meses.

Bajo las sanciones mencionada, se tomara en cuenta que manejar en nuestro país con presencia de grado superior a los 0.5 gramos de alcohol por litro de sangre se le considera falta muy grave y a la vez se le considera manejar en estado de ebriedad, el cual como sanción se le suspende por tres (03) años lalicencia de conducir, el cual es una sanción desproporcional que afecta al derecho al trabajo por los tres años que no puede trabajar con cualquier vehículo automotor.

Debemos tener presente la importancia del concepto del derecho de trabajo, resulta importante realizar un breve repaso de las normas internacionales conectada a los derechos humanos que regulan y recogen como un derecho fundamental del ser humano es el derecho al trabajo.

No debemos dejar de mencionar que la Cuarta Disposición Final y Transitoria de la Constitución Política del Perú – 1993, menciona que las normas relativas a los derechos y a las libertades que la Constitución reconoce y se interpreta de conformidad con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los tratados internacionales , las misma han sido ratificados por el Perú.

Definición de tiempo de trabajo en la OIT

El artículo 2 del convenio N° 1 de la OIT, denominado “Convenio sobre las horas de trabajo (industria), 1919” , se refiere en el artículo 2; los estados partes deben de el deber de garantizar y promover el trabajo, tanto en las empresas industriales públicas y privadas cualquier sea su naturaleza.

Bajo los párrafos que precede, se debe promover la modificación en el artículo 294 del Código Penal sobre el límite permitido de alcohol en la sangre y debe establecer la diferencia bajo la influencia del alcohol y manejar en estado de ebriedad, de tal manera la sanción administrativa sobre la suspensión de la licencia de conducir no sea tan grave; debemos de aclara que la presente investigación se refiere a la suspensión de la licencia de conducir en instancia adminsitrativa no sea grave porque causa a muchos conductores no le permita manejar cualquier vehículo sin trabajar por el periodo de la sanción; no obstante, con respecto a la sanción penal y civil deben ser rigido cuando hayan ocasionado daño a la persona.

2.3.2.1.1 Reducción de ingresos económicos

Traemos a colación la sanción administrativa pecuniaria y la suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir, por haber conducido en estado de ebriedad cualquier vehículo automotor, lo que conllevaría a ser sancionado administrativamente con una multa dineraria, por tal motivo, el cancelar la

referida multa conlleva a ser golpeado seriamente en la economía de la canasta familiar; y agregando otra sanción a la mencionada, sería la suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir; el cual no permitiría a los conductores a realizar el servicio de taxis, trabajar como conductores en las empresas privadas o estatales, por lo que generaría una reducción de ingresos económicos.

La economía familiar tiene como finalidad un manejo prudencial de los ingresos y egresos del núcleo familiar realizando una correcta distribución de los ingresos, así permite cumplir con las necesidades materiales que demanda el hogar, como la educación, la alimentación, la salud, la vivienda, la ropa, etc.

Ante un miembro de la familia que ha sido sancionado con la infracción calificada "M-02" cuya sanción es la suspensión por tres (3) años de la licencia de conducir por manejar cualquier vehículo automotor con un grado mayor de 0.50g/l se le considera manejar en estado de ebriedad, a pesar que en el resultado de alcoholemia pueda dar como resultado 0.55 gms/l de sangre, de tal manera se le sanciona con el 50% de la U.I.T., el cual equivale a S/ 2,300.00 (dos mil trescientos con 00/100 soles), y, accesoriamente, la suspensión de licencia de conducir por tres (03) años de conducir cualquier vehículo automotor, ante esta situación, esta claro que la suspensión de la licencia de conducir resulta inconstitucional por vulnerar sus ingresos económicos y afecta el derecho constitucional al trabajo y afecta la dignidad de la persona, de tal manera afecta el desarrollo de las personas y su capacidad para sustentar sus gastos familiares y su propia sustentación. En consecuencia, los efectos serán negativo en la economía del hogar tales como: obliga a la familia a reducir en los alimentos, los hijos salen a trabajar y dejan los estudios, aumenta la desnutricion, la mala alimentación, entre otros factores.

No debemos dejar de lado, la sanción que determina o califica no solo la multa pecuniaria y la suspensión de la licencia de conducir por tres años; como medida preventiva es el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir, ante esta situación, muy aparte de pagar la sanción administrativa del 50% de la U.I.T. también tiene que realizar el pago para sacar el carro del internamiento, lo cual se evidencia un gasto enorme que perjudica la economía que sustenta la familia.

Aunando con respecto a la sanción, el propietario del vehículo esta en una posición de solidario, en caso, que el infractor no haya cancelado con la sanción pecuniaria, es decir, en caso el infractor no haya pagado con el pago integro de la multa, entonces el cobro lo realizan al propietario del vehículo, la pregunta que debe ser respondida por la Ley, si el propietario del vehículo prestó su auto a un amigo y este fue irresponsable con el vehículo y se le sancionó por haber ingerido bebida alcohólica, la responsabilidad sería del conductor y no del propietario; en consecuencia, se demuestra que una reducción en los ingresos económicos tanto al conductor y al propietario del vehículo por la afectación con la multa pecuniaria y el internamiento del vehículo.

2.3.2.1.2 Perdida de proyección de vida

El proyecto de vida es el conjunto de proyecto que son abordados emocionalmente, cognitivamente y social, dentro de lo cual se incluye acciones conducentes a metas.

Bajo dichas líneas, se analiza que aquellos conductores que han sido sancionado con una multa pecuniaria y con la suspensión de la licencia de conducir, conlleva a no poder realizar el derecho a trabajar como conductor de cualquier vehículo, por lo cual se reduce los ingresos económicos en el hogar, el cual trae como consecuencia, la familia se vuelve más compleja, razones por la que reduce en el apoyo económico a sus hijos en sus estudios o la frustración del proyecto de vida de los miembros que integra la familia.

Al reducir la economía familiar por los ingresos que generaba por prestar servicio de conductor por manejar tanto en las empresas públicas o privadas, dicho conductor, sus efectos son negativos, tales como dejar de lado sus proyectos de vida, a raíz de ayudar con la economía del hogar, muchos jóvenes se obligan a trabajar para apoyar con la economía que atraviesa la familia, entre otros.

2.3.2.1.3 Deterioro de salud

Debemos entender, la Calidad de Vida esta relacionada con la Salud, es por ese motivo, se ha evidenciado que los conductores que han sido sancionados con la suspensión de la licencia de conducir por haber conducido ebrio; y el no poder conseguir trabajo en el campo de conductor, hubo un detrimento en la salud tanto física y mental.

Tal como lo define. La calidad de vida esta relacionada con la salud y a su vez influye en el funcionamiento mental, físico, social y emocional, de tal manera afecta la salud a la capacidad de funcionamiento del bienestar de una persona (Clement, 2020).

Cabe precisar, aquella persona que se encuentra sancionada de manera suspendida por tres (03) años o inhabilitado de por vida de la licencia de conducir, cualquiera de las dos sanciones, por defecto, le causa un efecto negativo en su salud mental como física, incluso en muchas personas llegan a la depresión y por ese motivo se refugian en el Alcohol, abandono de su persona, peleas entre familia, entre otros factores.

2.3.2.2 Principio de legalidad

El referido principio es un principio del estado de derecho el cual se sostiene en que la Ley es la soberana. Asimismo, la soberanía de la Ley se relaciona directamente con la representación de la voluntad popular representada en el Poder Legislativo, dicho de otra manera, este principio debe ser visto como una institución al servicio de un interés colectivo.

De tal manera lo define: “El respeto del principio de legalidad se impone al a Administración quien debe fundar sus decisiones en una norma jurídica superior. El acto administrativo es ilegal cuando no respeta la jerarquía positiva, es contraria al Derecho” (Molina, s.f.).

La legalidad se conceptualiza: “Legalidad es, mucho más, es la comprobación de que la Administración Pública actuó, en todo momento, de acuerdo con el ordenamiento jurídico” (Rhein, s.f.).

Bajo los concepto mencionado, el principio de legalidad, es el principio más importante del derecho administrativo, el cual todas las autoridades que integran el Estado deben actuar con respecto a la Constitución Política vigente y al derecho, norma suprema que otorgan las facultades y las prerrogativas que son atribuidas para los que fueron conferidas dichas facultades.

Dicho de otra manera, la Administración Pública se somete especialmente a la Ley, vale decir, como norma jurídica por quienes representan a la sociedad en su conjunto, esto es, El Poder Legislativo.

Cabe precisar, la Administración Pública a diferencia de los administrados, no goza de la llamada libertad negativa, establecido en el inciso a del artículo 24 de la Constitución Política del Perú “Nadie esta obligado a hacer lo que la ley no manda, ni impedido a hacer lo que esta no prohíbe” (SPIJ, s.f.).

En ese sentido, todo funcionario público esta sujeto a las normas jurídicas vigente, en caso, la Administración Pública expida un acto administrativo que no esta regulado por la Ley, dicho acto es irregular y arbitrario, por lo que se puede solicitar la nulidad, en caso, el acto administrativo no pueda revocado, el afectado puede acudir al Poder Judicial para realice el control jurídico de los actos administrativo emitido por la Administración Pública.

Bajo el párrafo que nos antecede, la Administración Pública ha excedido sus facultades de manera desproporcionada, tal como lo describe: los principios de legalidad, dignidad humana e igualdad y en consonancia con el derecho fundamental al debido proceso, por lo que se evidencia una transgresión a los principios de igualdad y a la dignidad humana (Benítez, 2019).

También mencionamos que la dignidad de la persona humana como valor supremo en el cual reside en el honor a la intimidad personal y familiar, tal como lo señala la Constitución Política del Perú de 1993 (Rivera, 2018).

Cabe precisar que hay una vulneración al artículo 51° de la Constitución Política del Perú, el cual señala: “La constitución prevalece sobre toda norma legal; ley, sobre las normas de inferior jerarquía y si sucesivamente (...)”, sin embargo, una disposición del Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito vulnera transgrede la norma de la carta Magna, bajo esta premisa, cualquier norma, resolución, ley o pronunciamiento jurisdiccional que vulnere lo ordenado en la carta Magna, resulta inconstitucional.

Ante todo lo expuesto, sabemos por concepto general que el principio de legalidad es el respecto a la Constitución Política del Perú, que es la norma de suprema y que deriva todo el ordenamiento jurídico vigente, por lo que nos deja una pregunta que debe ser respondida ¿Puede una norma de menor jerarquía como es el Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por decreto Supremo N° 016-2009-MTC puede recortar un derecho fundamental del trabajo esta consagrado en la Constitución Política del Perú vigente, cuando sabemos que la Carta Magna es la norma suprema?.

2.3.2.2.1 Non bis in idem

La expresión del Ne bis in idem o non bis in idem, significa “no dos veces por una misma cosa”, principio constitucional por el cual se prohíbe a ser sancionado dos veces por una misma sanción, por idénticos hechos, los mismo sujetos y concluye en una resolución final.

Asimismo, el principio ne bis in idem, se encuentra previsto en el artículo 14.7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966, “Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país” (Pasión por el derecho, s.f.).

Siendo ello así, el principio del ne bis in idem tiene dos dimensiones, tal como lo señala: “Por un lado presenta una vertiente procesal, implica el derecho de una persona de no ser enjuiciado dos veces por el mismo hecho; y, la vertiente material, la imposibilidad de ser sancionado por la misma infracción” (Gaceta constitucional & procesal constitucional, s.f.).

El principio non bis in idem es evitar la duplicidad de castigos por una misma actividad determinada, en esa misma línea, la Administración Pública transgrede el ordenamiento jurídico vigente, en el sentido, al momento de sancionar al conductor manejando cualquier vehículo automotor lo sanciona con una multa pecuniaria y la suspensión y/o la inhabilitación de la licencia de conducir.

En ese sentido, la administración ha vulnerado el principio del non bis in idem, a pesar de estar regulado como uno de los principios de la potestad sancionadora administrativa, regulado en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, señalado en el numeral 11 del artículo N° 248: “No se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento” (SPIJ, s.f.).

También el referido principio se detalla en la sentencia del máximo interprete de la Constitución Política del Perú, El Tribunal Constitucional, sentencia Exp. N° 2050-2002-AA/TC

El derecho a no ser enjuiciado dos veces por el mismo hecho, esto es, el principio del non bis in idem procesal, está implícito en el derecho al debido proceso reconocido por el artículo 139°, inciso 3, de la Constitución. Esta condición de contenido implícito de un derecho expreso, se debe a que, de acuerdo con la IV Disposición Final y Transitoria de la Constitución, los tratados sobre derechos humanos en los que el estado peruano sea parte. Asimismo el Principio del ne bis in idem material tiene conexión con los principios de legalidad y proporcionalidad.

Debemos de advertir que la administración pública no solo trasngrede la ley N° 27444, sino que vulnera la Constitución Política del Perú, cuando este sanciona al afectado porque se evidenció, a través del dosaje etílico la presencia de alcohol en la sangre del conductor, el cual puede ser de 0.55 gms/l por sangre, por lo que, la administración lo sanciona con una multa ascendente de S/2,300.00 soles y, adicionalmente se le restringe la imposibilidad de poder trabajar con cualquier vehículo automotor con la suspensión de la licencia de conducir por tres (03) años; ante esta premisa, se evidencia una doble sanción ante un mismo hecho, siendo ello así, hay una flagrancia de vulneración al principio del principio del “Non bis in Idem”, lo cual resulta una sanción ilegal y desproporcionado.

Bajo lo señalado, el estado peruano es una vez más que atenta y vulnera los derechos fundamentales de los ciudadanos, dicho de otra manera, si al conductor que ha sido sancionado por haber conducido en estado de ebriedad se le sanciona con una multa pecuniaria y porque se le vuelve a sancionar con la suspensión de la licencia de conducir, pero no queda atrás con el poder que tiene el Estado, este sigue sancionanado como medida preventiva el internamiento del vehículo y la retención de la licencia de conducir.

Se ha demostrado que el Estado Peruano no respeta los derechos fundamentales y los tratados internacionales que ha suscrito.

2.3.2.2.2 Proporcionalidad

El principio de la proporcionalidad tiene larga data en el Derecho Administrativo sancionador, asimismo, se presenta en dos planos claramente diferenciados. En primer lugar, su aplicación en el plano normativo; y, en segundo lugar, en el plano aplicativo.

Se debe tener en cuenta que el principio de proporcionalidad puede aplicarse tanto respecto de leyes como de actos administrativos, y, además, implica determinar si la medida sancionada por el legislador sea apropiada y necesaria para alcanzar el objetivo perseguido.

Asimismo, el Tribunal Constitucional en la sentencia N° 00012-2006-AI/TC, señala: “El principio de proporcionalidad se constituye en un mecanismo jurídico de trascendental importancia en el Estado Constitucional y como tal tiene por función controlar todo acto de los poderes públicos en los que puedan verse lesionados los derechos fundamentales” (Tribunal Constitucional del Perú, s.f.).

Además debemos de tener en cuenta que al momento de aplicar el principio de Proporcionalidad, debe ser acorde de los antecedentes, tal como lo señala el Tribunal Constitucional en el expediente N° 2192-2004-AA/TC, estableciendo:

[...] esto implica un claro mandato a la administración [...] para que, en el momento de establecer una sanción administrativa, no se limite a realizar un razonamiento mecánico de aplicación de normas, sino que, además, efectúe una apreciación razonable de los hechos en relación con quien los hubiese cometido; es decir, que no se trata solo de contemplar los hechos en abstracto, sino en cada caso [...] Por tanto, una decisión razonable en estos casos supone, cuando menos. a)

La elección adecuada de las normas aplicables al caso y su correcta interpretación, tomando en cuenta no solo una ley particular, sino el ordenamiento jurídico en su conjunto. B) La comprensión objetiva y razonable de los hechos que rodean al caso, que implica no solo una contemplación en abstracto de los hechos, sino su observación en directa relación con sus protagonistas, pues solo así, un hecho resultará menos o más tolerable [...] c) Una vez establecida la necesidad de la medida de sanción, porque así lo ordena la ley correctamente interpretada en relación a los hechos del caso que han sido conocidos y valorados en su integridad, entonces el tercer elemento a tener en cuenta es que la medida adoptada sea la más idónea y de menor afectación posible a los derechos de los implicados en el caso (Tirado, 2011).

Cabe precisar, la necesidad de la aplicación del principio de proporcional para regular las sanciones que impone la administración; debe concurrir las características de un triple juicio de idoneidad, necesidad y proporcionalidad, en sentido estricto, concurriendo los referidos requisitos resultan la aplicación en el campo específico en las sanciones administrativa.

Se advierte que el principio de proporcionalidad está relacionado con el principio de la razonabilidad, en ese sentido, el principio de razonabilidad constituye el paradigma en materia de control de la discrecionalidad en las decisiones de la Administración Pública. Debemos de mencionar que el numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General establece que las decisiones de la autoridad administrativa, cuando creen obligaciones, califiquen infracciones, impongan sanciones, o establezcan restricciones a los administrados, debe adaptarse dentro de los límites de la facultad atribuida y manteniendo la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que deba tutelar, a

fin de que respondan a lo estrictamente necesario para la satisfacción de su cometido.

Bajo los considerando expuestos, se ha analizado que el principio de razonabilidad debe de garantizar que al momento de sancionar administrativamente, se evalúe obligatoriamente la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que deba tutelar.

En esta investigación, ayudan ha establecer sanciones administrativa que deben ir acorde al grado de alcohol para determinar la sanción administrativa sin afectar el derecho al trabajo, sin embargo, dejamos claro que muy aparte de las sanciones administrativa, igual manera se debe condenar a un conductor que haya ocasionado la muerte de algún peatón, en ese sentido, esta investigación sólo se refiere a la sanción administrativa sobre la suspensión de tres años, el cual conlleva a la imposibilidad de no poder trabajar como conductor de cualquier vehículo.

Debemos de mencionar que el principio de proporcionalidad va de la mano con el principio de razonabilidad, vemos una vez más que la norma vigente esta atropellando los derechos fundamentales al no establecer la gradualidad de la sanción al no establecer sanción por periodo corto que vaya desde 1 mes de suspensión hasta los tres años de suspensión de la licencia de conducir, para sancionar con dicha medidas se debe tomar en consideración los antecedentes del conductor, vale decir, si es por primera vez que es sancionado por una infracción de tránsito, es habitual en la sanción materia de estudio sino no participe de un accidente de tránsito, si tiene infracciones de otra categoría, entre otros.

2.3.2.2.3 Derecho comparado de la República de Chile

Mencionaremos el derecho comparado con las sanciones de nuestro país de Chile; la Ley de Tolerancia Cero.

La ley "Tolerancia Cero" entró en vigencia en marzo del 2012, dicha normativa legal establece el "estado de ebriedad" en 0.80 gramos por litros de sangre y "bajo la influencia del alcohol" en 0.30 gramos por litros de sangre.

Procederemos a señalar las sanciones bajo la Ley de Tolerancia cero:

- Si el conductor si es sorprendido manejando bajo los grados de alcohol con la cantidad de 0.31 a 0.79 gramos de alcohol por litros de sangre, se le considera "bajo la influencia del alcohol y no ocasiono daños ni lesiones, y, es la primera vez, la sanción será por tres meses de tiempo de suspensión lalicencia de conducir.
- Si el conductor se encuentra bajo los grados de alcohol con la cantidad de 0.80 + gramos por litros de sangre, se le considera "estado de ebriedad", y no ocasionó daños ni lesiones y es la primera vez que se le detecta, la sanción de suspensión de la licencia de conducir es de 2 años.

Bajo las sanciones aplicables en el país de Chile, es una sanción proporcional y, a la vez, no transgrede el derecho fundamental consagrado en su constitución política, el cual es el derecho al trabajo.

En ese sentido, se ha evidenciado que en el Perú, la administración pública actua de manera arbitraria y desproporcionada, cuyo resultado se han afectado el derecho al trabajo el cual esta señalado en la Constitución Política del Perú, el solo hecho de conducir con grado de alcohol con un mínimo de 0.51 gramos de alcohol por litro de sangre, por ende, se amerita una sanción administrativa con suspensión de tres(03) años de la licencia de conducir, por lo cual, causa un perjuicio económico al sancionado, en ese sentido, se debería de renovar una nueva tabla de infracciones donde se establecer que manejar "bajo la influencia del alcohol" estableciendo de 0.30 gms/l de sangre a 0.79 gms/l de sangre con suspensión que no deben exceder a los tres años, excepcionalmente cuando este haya infringido por reincidencia; asimismo, se debe considerar "estado de ebriedad" cuando se haya establecido desde los 0.80 g/l por sangre, de tal manera ahí calzar la suspensión de tres (03) años de suspensión de licencia de conducir y en caso, se reincida con la misma

sanción, se le sanciona con la cancelación de la licencia de conducir. Bajo dichas líneas, consideramos que la suspensión de la licencia de conducir genera daños económicos, morales y resulta gravosa y desproporcionada por vulnerar el derecho constitucional al trabajo ya que afecta la dignidad de la persona, así como afecta de manera directa el desarrollo de las personas y su capacidad para sustentar sus gastos familiares y su propia sustentación.

2.5 Marco conceptual.

- **Accidente:** Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Acera:** Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Alcoholemia:** Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Autopista:** Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Carretera:** Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Conductor:** Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Licencia de Conducir:** Documento otorgado por la Autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).

- **Peatón:** Persona que circula caminando por una vía pública (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Retención de la Licencia de Conducir:** Incautación del documento, dispuesta por la Autoridad competente (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Retención:** Inmovilización de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Semáforo:** Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Señal de tránsito:** Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Tránsito:** Conjunto de desplazamiento de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Vehículo:** Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Vehículo Automotor:** Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Vía:** Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales (Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).
- **Vía Pública:** Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones

(Decreto Supremo N° 16-2009- TUO del del Reglamento Nacional de Tránsito, 2009).

2.6 Formulación de la hipótesis

2.6.1 Hipótesis General

- HG. La suspensión de la licencia de conducir afecta significativamente el derecho al trabajo en el 16 Juzgado Contencioso en la Corte Superior de Lima 2022.

2.6.2 Hipótesis Específicos

- HE. Existe una relación directa y significativa de la suspensión de la licencia, al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.
- HE. Existe una relación significativa entre la licencia cancelada que afecta el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.
- HE. Existe una relación significativa entre la suspensión de la licencia de conducir que genere limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022.
- HE. Existe una relación directa y significativa entre la suspensión de la licencia de conducir, la vulneración al principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en el Corte Superior de Justicia de Lima 2022.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

3.1.1 Tipo de investigación

El presente trabajo está referido a una investigación cuantitativo, según el alcance de los resultados es de tipo correlacional, que contiene el análisis de cada uno de los procedimientos administrativos sancionadores que devinieron en sanción, pero también al análisis del derecho al fundamental al trabajo aplicado para imponer sanción a los conductores por manejar en estado de ebriedad en los años 2020-2022.

Cabe precisar que la orientación de la presente investigación es de tipo básica: Cuando la investigación se orienta a conseguir un nuevo conocimiento de modo sistemático, con el único objetivo de incrementar el conocimiento de una realidad concreta.

Al respecto, Hernández y Mendoza (2018), expresan que: “En un estudio descriptivo el investigador selecciona una serie de cuestiones (que, recordemos, denominamos variables) y después recaba información sobre cada una de ellas, para así representar lo que se investiga (describirlo o caracterizarlo).” (p.108).

La investigación será transversal a todos los procedimientos administrativos disciplinarios.

3.1.2 Método

El método de la investigación será el inductivo, porque se partirá del análisis de hechos particulares para posteriormente llegar a conclusiones generales. Al respecto Hernández y Mendoza (2018), mencionan que: “Primero explorar y describir individualidades, para posteriormente generar teoría.” (p.9). Para luego, los mismos autores Hernández y Mendoza (2018), afirmar que:

“procede caso por caso, dato por dato, hasta llegar a una perspectiva más general.” (p.9).

3.1.2.1 Identificación de variable

3.1.2.1.1 Variable Independiente (x).

Suspensión de licencia de conducir.

3.1.2.2 Variable Independiente (y).

Derecho al Trabajo.

3.1.3 Operacionalización de variables (Ver Anexo N° 2)

3.1.3.1 Variable 1:

Suspensión de Licencia de Conducir

3.1.3.2 Variable 2:

Derecho al Trabajo

3.2 Población y muestra

• Población

La población estuvo constituida por los Procesos Contencioso Administrativos ante el 16° Juzgado Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, siendo en total de cuarenta (40) demandas interpuestas ante el Servicio de Administración Tributaria – S.A.T.; a través, del cual fueron sancionados con la suspensión y/o inhabilitación de la licencia de conducir del año 2022, por consiguiente, se encuentra conformado por veinte (20) encuestas durante el periodo 2022.

• Muestra

El tipo de muestreo fue el probabilístico, por conveniencia, el cual está constituida por los Procesos Contencioso Administrativos ante 16° Juzgado Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, ya que fueron sancionados con la suspensión y/o inhabilitación de la licencia de conducir del año 2022; para lo cual se utilizó la selección de la muestra veinte (20) encuestas durante el periodo 2022.

. Criterios de Inclusión

- Conductores que han sido suspendido y/o inhabilitado y cancelado la licencia de conducir.

. Criterios de exclusión

- Conductores que no han sido suspendido y/o inhabilitados y cancelado la licencia de conducir.

3.3 Medios de recolección de datos

3.3.1 Técnicas

En el presente trabajo se utilizó como recojo de datos: (i) la técnica se basa en el estudio de las encuestas a los conductores que se le ha suspendido la licencia de conducir; (ii) como instrumento, se utilizará el cuestionario la técnica de análisis documental; y, (iii) la observación que consistirá en obtener la información que se encuentra en la veinte (20) encuestas que forman parte de la muestra.

3.3.2 Instrumentos

El autor Ríos (2017), señala que: “Un instrumento de recolección de datos es una herramienta concreta en la cual el investigador registra datosprovenientes de las unidades de análisis.” (p. 103).

En el presente trabajo se utilizó como instrumento, “**el cuestionario de encuestas**”, puede ser encuesta factible para la presente investigación, considerando que este tipo de instrumento de recolección de datos forman parte de los señalados por el citado autor Ríos.

3.3.3 Técnicas para el procesamiento de la información.

En el presente trabajo se utilizará la técnica de la Encuesta que consistirá en obtener la información de la muestra de la cual se obtendrá y se ordenará en Google Form Drive y los resultados se presentaran de manera ordenada y comprensible al intentar llegar a las conclusiones que estos datos originan.

Los resultados que se presenten serán obtenidos a partir de la encuesta aplicada de Tipo Escala de Likert que fue utilizada para evaluar la suspensión

de la licencia de conducir y el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, 2022.

3.4. Análisis de resultados

El análisis por resultados es la parte final y conclusiva de una investigación, en el vamos a procesar toda la información que vaya apareciendo, en nuestro estudio, a intentar presentarla de manera ordenada y comprensible al intentar llegar a las conclusiones que estos datos originan.

3.5 Aspectos éticos

La ética es un conjunto de costumbres y normas que dirigen el comportamiento de la persona al encontrarse en comunidad; asimismo según el informe Belmont conceptualiza los principios éticos que estarían dirigiendo las conductas de una investigación realizada por el ser humano, los cuales son de suma importancia cuando realice un trabajo de investigación, siendo los siguientes: el respeto por las personas, principio de beneficencia y principio de justicia.

Respecto a los aspectos éticos estos serán basados al informe Belmont, siendo los siguientes: beneficencia, justicia, autonomía y no maleficencia (INCMNSZ, 2017).

Beneficencia. Se respetará la información, siendo solo empleada para fines de información, se verá beneficiados a base de los resultados a encontrar (INCMNSZ, 2017).

Justicia. Se aplicará los principios de igualdad y equidad (INCMNSZ, 2017).

Autonomía. Se respetará la información e identidad de los conductores que han sido sancionado administrativamente, sin faltar el respeto hacia ellos (INCMNSZ, 2017).

No maleficencia. No se hará daño (INCMNSZ, 2017).

Siendo autor de la presente investigación, me responsabilizo por el contenido y concepto expuesta en esta investigación, a su vez de respetar las definiciones y descripciones mencionados por distintos autores referentes al objeto de estudio.

La información será veraz, respetando la autoría de contenido, respetando y cuidando la confidencialidad de cada uno de las unidades de estudio. Los temas serán tratados con objetividad en base a críticas, técnicas e instrumentos imparciales, citando las fuentes que aportarán todo el material bibliográfico bajo el uso de la normativa APA, sin dejar dudas sobre la transparencia con la que será la investigación.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 Resultados

Pregunta N° 1

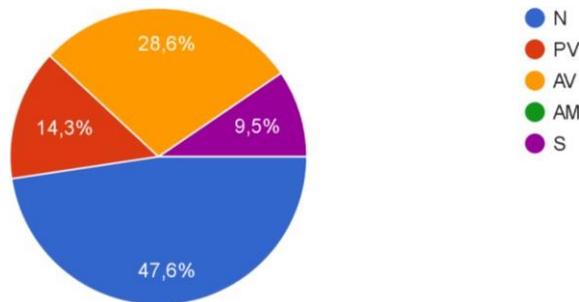
1.- ¿Usted ha conocido alguien que ha conducido bajo los efectos del alcohol en estos últimos seis meses?

Tabla 1. Condujo bajo los efectos del alcohol estos últimos meses

Del indicador. Actualización del monto previamente acordado.

Alternativa	Población	%
Nunca	10	47.6
Pocas veces	3	14.3
Algunas veces	6	28.6
A menudo	0	0
Siempre	5	9.5
Total	21	100

Figura 1. Condujo bajo los efectos del alcohol estos últimos meses



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 47,6% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor haber conducido bajo los efectos del alcohol durante los últimos seis meses, el 28,6% respondieron que si a veces han conocido algún conductor manejar con los efectos del alcohol, precisando que el 14,3% señalaron que poca veces, y el 9,5% de los encuestados han expresado que siempre han visto a conductores que han manejado bajo los efectos del alcohol; totalizando el 100% de la muestra.

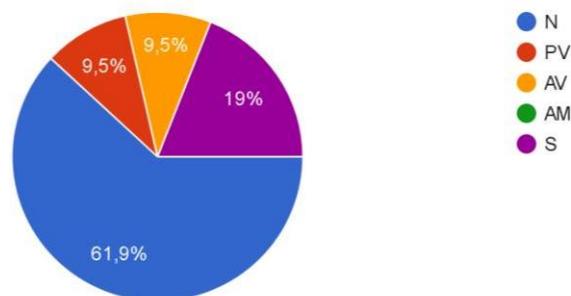
Pregunta N°

2.- ¿Usted ha conocido alguien que cuando ha manejado su vehículo automotor en estado de embriaguez haya perdido algunos de sus sentidos (olfato, oído, vista, tacto y gusto)?

Tabla 2. Cuando ha manejado en estado de embriaguez ha perdido alguno de sus sentidos

Alternativa	Población	%
Nunca	13	61.9
Pocas veces	2	9.5
Algunas veces	2	9.5
A menudo	0	0
Siempre	4	19.0
Total	21	99,9

Figura 2. Cuando ha manejado en estado de embriaguez ha perdido alguno de sus sentidos



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 61,9% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor haber perdido algunos de sus sentidos cuando han manejado bajo los efectos del alcohol, el 19% respondieron que siempre han conocido que los conductores han perdido los sentidos, precisando que el 9.5% han señalado que pocas veces, y el 9,5% de los encuestados han dado respuesta que a veces; totalizando el 99,9% de la muestra.

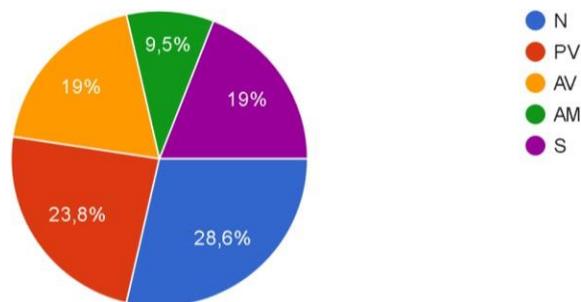
Pregunta N°

3.- ¿Usted ha conocido alguien que estando manejando el vehículo particular ha sentido deseos de dormir estando bajo los efectos del alcohol?

Tabla 3. Cuando manejando tiene deseos de dormir bajo los efectos del alcohol

Alternativa	Población	%
Nunca	6	2.6
Pocas veces	5	23.8
Algunas veces	4	19.0
A menudo	2	9.5
Siempre	4	19.0
Total	21	99,9

Figura 3. Cuando manejando tiene deseos de dormir bajo los efectos del alcohol



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 28,6% de los encuestados, han señalado que nunca han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya sentido deseos de dormir; además, el 23,8% respondieron que pocas veces; asimismo, precisan que el 19% han señalado que a veces han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya sentido deseos de dormir, por lo tanto, el 19% de los encuestados han respondido que siempre han visto a conductores que han sentido deseo de dormir cuando manejan bajo los efectos del alcohol y, finalmente, 9,5% a menudo; totalizando el 99,9% de la muestra.

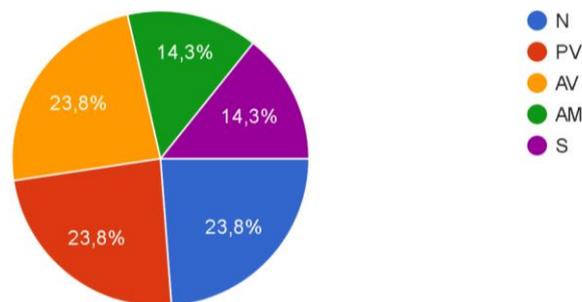
Pregunta N°

4.- ¿Usted ha conocido alguien que conduciendo el vehículo particular haya sentido la sensación de mucho cansancio o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol?

Tabla 4. Cuando conduce se siente cansado o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol

Alternativa	Población	%
Nunca	5	23.8
Pocas veces	5	23.8
Algunas veces	5	23.8
A menudo	3	14.3
Siempre	3	14.3
Total	21	100

Figura 4. Cuando conduce se siente cansado o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 23,8% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor manejando bajo los efectos del alcohol haya sentido la sensación de mucho cansancio o falta de energía, precisando que el 23,8% respondieron que pocas veces, además, el 23,8% han señalados que a veces, sin embargo, el 14,3% de los encuestados han respondido a menudo han conocido a un conductor manejando bajo los efectos del alcohol haya sentido la sensación de mucho cansancio o falta de energía, y, finalmente, 14,3% han respondido que siempre; totalizando el 100% de la muestra.

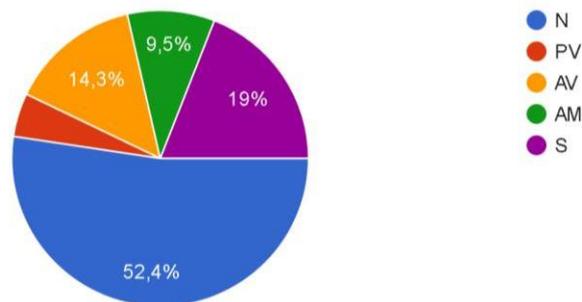
Pregunta N°

5.- ¿Usted ha conocido alguien que ha manejado el vehículo automotor bajo los efectos del alcohol haya realizado maniobras temerarias en las vías públicas?

Figura 5. Cuando maneja un vehículo bajo los efectos del alcohol ha realizado maniobras temerarias en las vías públicas

Alternativa	Población	%
Nunca	11	52.4
Pocas veces	1	4.8
Algunas veces	3	14.3
A menudo	2	9.5
Siempre	4	19.0
Total	21	100

Figura 5. Cuando maneja un vehículo bajo los efectos del alcohol ha realizado maniobras temerarias en las vías públicas



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 52,4% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya realizado maniobra temeraria en las vías públicas, precisando que el 19% respondieron que siempre han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya realizado maniobras temerarias, asimismo, el 14,3% han respondido a veces han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya realizado maniobra temeraria en las vía públicas, sin embargo, el 9,5% de los encuestados han respondido a menudo y, finalmente, 4,8% han señalado que pocas veces; totalizando el 100% de la muestra.

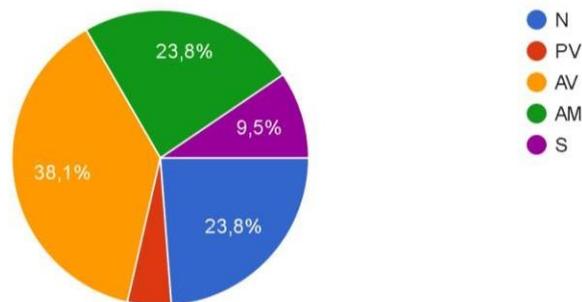
Pregunta N°

6.- ¿Usted ha conocido alguna persona que estando en estado de embriaguez ha querido manejar un automóvil diciendo que no le pasará nada, ni ocasionará un accidente de tránsito?

Tabla 5. Maneja en estado de embriaguez diciendo que no le pasará nada ni ocasionará un accidente de tránsito

Alternativa	Población	%
Nunca	5	23.8
Pocas veces	1	4.8
Algunas veces	8	38.1
A menudo	5	23.8
Siempre	2	9.5
Total	21	100

Figura 6. Maneja en estado de embriaguez diciendo que no le pasará nada ni ocasionará un accidente de tránsito



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 38,1% de los encuestados, han señalados que han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya manifestado que para manejar el vehículo haya diciendo que no le pasará nada, ni ocasionará ningún accidente de tránsito, se precisa que el 23,8% respondieron que nunca han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya querido manejar en ese estado diciendo que no le pasará nada, ni ocasionará un accidente de tránsito, además, el 23,8% han respondido a menudo, sin embargo, el 9,5% de los encuestados han señalado que siempre han visto a un conductor que estando bajo los efectos del alcohol haya querido manejar un automóvil diciendo que no le pasará nada ni ocasionará un accidente de tránsito y, finalmente, el 4,8% han respondido que pocas veces; totalizando el 100% de la muestra.

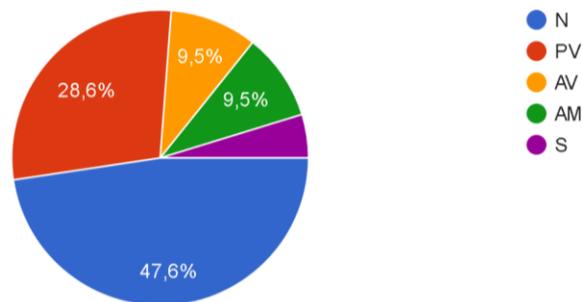
Pregunta N°

7.- ¿Usted conoce o ha conocido alguien que ha sido participe de un choque entre vehículo ocasionando daños materiales?

Tabla 6. Participó en un choque entre vehículo ocasionando daños materiales

Alternativa	Población	%
Nunca	10	47.6
Pocas veces	6	28.6
Algunas veces	2	9.5
A menudo	2	9.5
Siempre	1	4.8
Total	21	100

Figura 7. Participó en un choque entre vehículo ocasionando daños materiales



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 47,6% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya participado en un choque entre vehículo ocasionado daños materiales, precisando que el 28,6% han respondido que pocas veces han sido testigo de un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya ocasionado un choque entre vehículo ocasionando daños materiales, además, el 9,5% han señalado que a veces, asimismo, el 9,5% de los encuestados han respondido a menudo y, finalmente, el 4,8% siempre han conocido a un conductor que manejando un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol haya ocasionado un choque entre vehículo y ocasionando daño materiales; totalizando el 100% de la muestra.

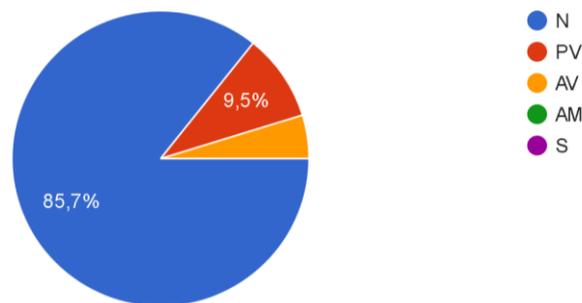
Pregunta N°

8.- ¿Usted conoce o ha conocido alguien que haya ocasionado un accidente de tránsito y haya ocasionado la muerte de una persona?

Tabla 7. Ha ocasionado un accidente de tránsito con muerte de una persona

Alternativa	Población	%
Nunca	18	58.7
Pocas veces	2	9.5
Algunas veces	1	4.8
A menudo	0	0
Siempre	0	0
Total	21	100

Figura 8. Ha ocasionado un accidente de tránsito con muerte de una persona



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 85,7% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que manejando bajo los efectos del alcohol haya ocasionado un accidente de tránsito y ocasionado la muerte de una persona, precisando que el 9,5% ha respondido que pocas veces, y, finalmente, el 4,8% han señalados que a veces; totalizando el 100% de la muestra.

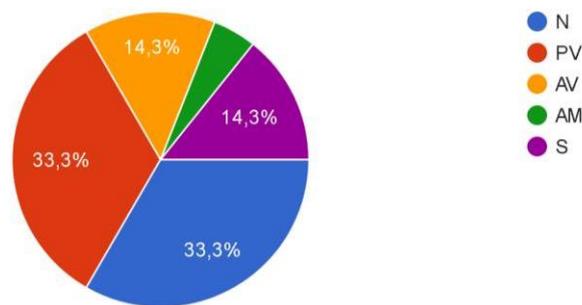
Pregunta N°

9.- ¿Usted conoce o ha conocido algún conductor que haya sido sancionado administrativamente por haber infringido las reglas de tránsito?

Tabla 8. Ha sido sancionado por haber infringido las reglas de tránsito

Alternativa	Población	%
Nunca	7	33.3
Pocas veces	7	33.3
Algunas veces	3	14.3
A menudo	1	4.8
Siempre	3	14.3
Total	21	100

Figura 9. Ha sido sancionado por haber infringido las reglas de tránsito



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 33,3% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que haya sido sancionado por haber infringido la ley, precisando que el 33,3% respondieron que pocas veces ha conocido que algún conductor que haya sido sancionado administrativamente por haber infringido las reglas de tránsito, asimismo, el 14,3% han señalados que a veces, además, el 14,3% han respondido que siempre han conocido a un conductor que haya sido sancionado por haber infringido las reglas de tránsito, y, finalmente, el 4,8% han señalado que a menudo; totalizando el 100% de la muestra.

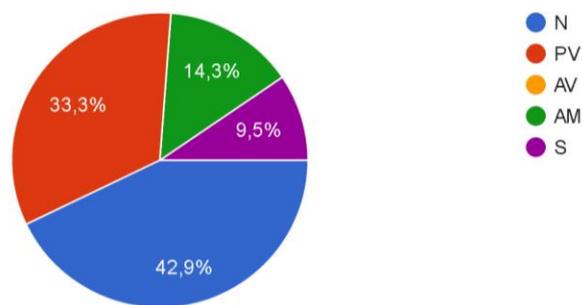
Pregunta N° 64

10.- ¿Usted conoce o ha conocido algún conductor que haya reincidido en una misma falta de tránsito?

Tabla 9. Ha reincidido en la misma falta

Alternativa	Población	%
Nunca	9	12.9
Pocas veces	7	33.3
Algunas veces	0	0
A menudo	3	14.3
Siempre	2	9.5
Total	21	100

Figura 10. Ha reincidido en la misma falta



Interpretación.

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 42,9% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que haya reincidido en una misma falta, precisando que el 33,3% respondieron que pocas veces han conocido a un conductor que haya reincidido en una misma falta, sin embargo, el 14,3% han señalado que a menudo, y, finalmente, el 9,5% han respondido que siempre han conocido a un conductor que haya reincidido en una misma falta; totalizando el 100% de la muestra.

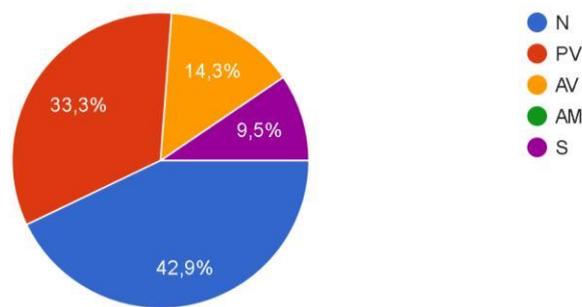
Pregunta N° 65

11.- ¿Usted conoce algún conductor que haya sido arrestado por la P.N.P. por haber manejado en estado de embriaguez?

Tabla 10. Ha sido arrestado por haber manejado en estado de embriaguez

Alternativa	Población	%
Nunca	9	12.9
Pocas veces	7	33.3
Algunas veces	3	14.3
A menudo	0	0
Siempre	2	.5
Total	21	100

Figura 11. Ha sido arrestado por haber manejado en estado de embriaguez



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 42,9% de los encuestados, han señalado que nunca han conocido a un conductor que haya sido arrestado por la PNP por haber manejado ebrio, asimismo, se precisa que el 33,3% ha respondido que pocas veces han conocido a un conductor que haya sido arrestado por haber conducido en estado de ebriedad, además, el 14,3% ha señalado que a veces ha conocido que un conductor haya sido arrestado por PNP por haber manejado en estado de embriaguez, y, el 9,5% ha respondido que siempre; totalizando el 100% de la muestra.

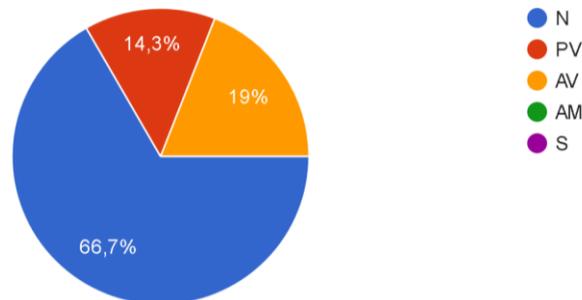
Pregunta N° 66

12.- ¿Usted conoce alguien que haya sido arrestado por haber manejado el vehículo con la licencia cancelada?

Tabla 11. Ha sido arrestado por haber manejado sin licencia de conducir

Alternativa	Población	%
Nunca	14	66.7
Pocas veces	3	14.3
Algunas veces	4	19
A menudo	0	0
Siempre	0	0
Total	21	100

Figura 12. Ha sido arrestado por haber manejado sin licencia de conducir



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 66,7% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que haya sido arrestado por haber conducido con la licencia cancelada, precisando que el 19% respondieron que a veces ha ocurrido que un conductor haya sido arrestado por haber manejado con la licencia cancelada, y el 14,3% han señalado que pocas veces han conocido a un conductor que haya sido arrestado por haber manejado un vehículo con la licencia cancelada; totalizando el 100% de la muestra.

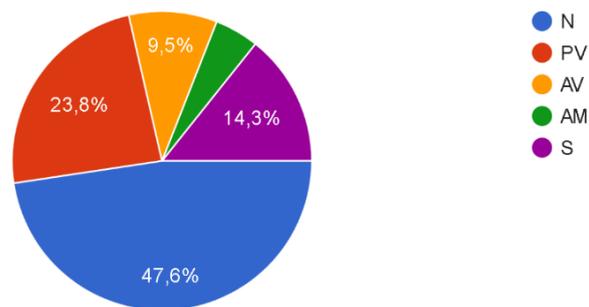
Pregunta N° 67

13.- ¿Usted conoce alguien que debido a la cancelación de la Licencia de conducir ha reducido o perdido sus ingresos económicos por no volver a manejar un vehículo automotor?

Tabla 12. Debido a la cancelación de su licencia de conducir ha reducido o ha perdido sus ingresos económicos

Alternativa	Población	%
Nunca	10	47.6
Pocas veces	5	23.8
Algunas veces	2	9.5
A menudo	1	4.8
Siempre	3	14.3
Total	21	100

Figura 13. Debido a la cancelación de su licencia de conducir ha reducido o ha perdido sus ingresos económicos



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 47,6% de los encuestados, han señalado que nunca han conocido a un conductor afectado por tener la licencia cancelada, el cual le haya ocasionado una reduciendo o perdida de sus ingresos económicos por no volver a manejar un vehículo automotor, precisando que el 23,8% respondieron que pocas veces han sido testigo, asimismo, el 14,3% ha señalado que siempre han conocido a un conductor que le haya ocasionado un perjuicio económico por haberle cancelado la licencia de conducir, además, el 9,5% han respondido que a veces, y, 1% ha señalado que a menudo conoce a persona que se le haya reducido o la perdida de sus ingresos económicos por tener la licencia de conducir cancelada; totalizando el 100% de la muestra.

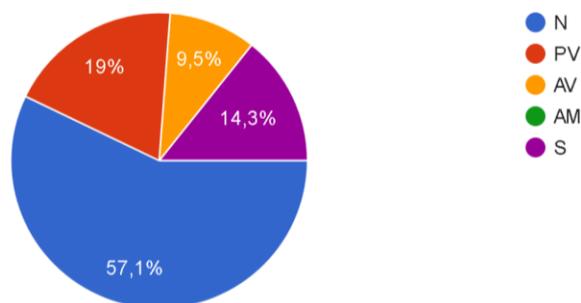
Pregunta N° 14

14.- ¿Usted conoce alguien que haya sufrido un daño moral por la cancelación de la Licencia de conducir?

Tabla 13. Ha sufrido algún daño moral por la cancelación de su licencia de conducir

Alternativa	Población	%
Nunca	12	57.1
Pocas veces	4	19
Algunas veces	2	9.5
A menudo	0	0
Siempre	3	14.3
Total	21	100

Figura 14. Ha sufrido algún daño moral por la cancelación de su licencia de conducir



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos, han opinado el 57,1% de los encuestados que nunca han conocido a un conductor que haya sufrido un daño moral por la cancelación de la licencia de conducir, asimismo, el 19% respondieron pocas veces han sido testigo de haber conocido a un conductor que haya sufrido un daño moral por la cancelación de la licencia de conducir, más aún, el 14,3% han respondido que siempre han conocido a un conductor que haya sufrido un daño moral por tener la licencia cancelada, y, finalmente, el 9,5% han señalado a veces; totalizando el 100% de la muestra.

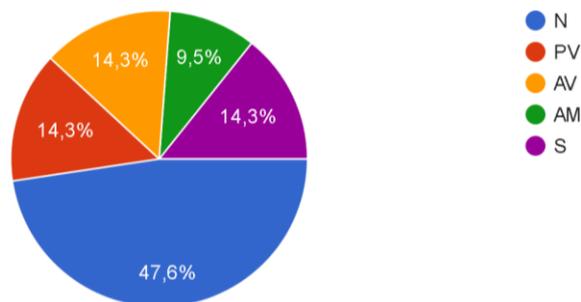
Pregunta N° 69

15.- ¿Usted conoce algún conductor que cuando se le ha cancelado la Licencia de conducir, ha tenido dificultades de solventar los gastos de su familia?

Tabla 14. Ha tenido dificultades económicas por la cancelación de su licencia de conducir

Alternativa	Población	%
Nunca	10	47.6
Pocas veces	3	14.3
Algunas veces	3	14.3
A menudo	3	14.3
Siempre	2	9.5
Total	21	100

Figura 15. Ha tenido dificultades económicas por la cancelación de su licencia de conducir



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos, que el 47,6% de los encuestados han señalados que nunca han conocido a un conductor haya tenido dificultad de solventar los gastos familiares por tener la licencia cancelada, sin embargo, el 14,3% respondieron que pocas veces conoce que si han conocido , además, el 14,3% ha señalado que a veces ha conocido un conductor que haya tenido dificultad de solventar los gastos de su familia por tener la licencia cancelada, más aún, el 14,3% han respondido que siempre han conocido, y, finalmente, el 9,5% ha mencionado que a menudo; totalizando el 100% de la muestra.

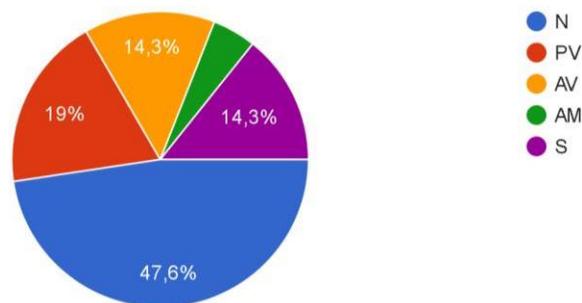
Pregunta N° 70

16.- ¿Usted conoce algún conductor que, debido a la suspensión de la Licencia de Conducir, se ha visto afectado en su conducta emocional?

Tabla 15. La suspensión de la licencia de conducir ha afectado su conducta emocional

Alternativa	Población	%
Nunca	10	47.6
Pocas veces	4	19
Algunas veces	3	14.3
A menudo	3	14.3
Siempre	1	4.8
Total	21	100

Figura 16. La suspensión de la licencia de conducir ha afectado su conducta emocional



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 47,6% de los encuestados, han señalados que nunca han conocido a un conductor que haya afectado en su conducta emocional por la suspensión de la licencia de conducir, mientras que el 19% respondieron que pocas veces ha conocido algún conductor que haya sido afectado su conducta emocional por tener la licencia de conducir cancelada, sin embargo, el 14,3% han señalado que siempre, mientras que el 14,3% han respondido que a veces han conocido un conductor afectado su conducta emocional por tener la licencia de conducir suspendida, y, finalmente, el 4,8% ha mencionado que a menudo; totalizando el 100% de la muestra.

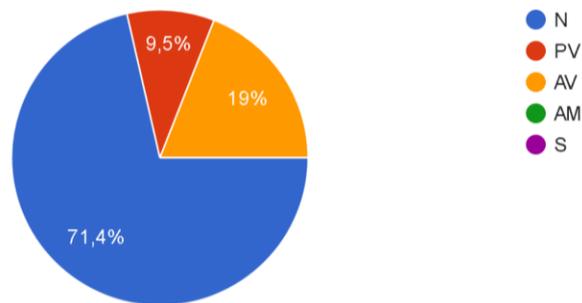
Pregunta N° 71

17.- ¿Usted conoce algún conductor que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito?

Tabla 16. Ha conocido a alguien que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito

Alternativa	Población	%
Nunca	15	71.4
Pocas veces	2	9.5
Algunas veces	4	19
A menudo	0	0
Siempre	0	0
Total	21	99,9

Figura 17. Ha conocido a alguien que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 71,4% de los encuestados, han manifestado que nunca han conocido a un conductor que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente tránsito, mientras que el 19% respondieron que a veces ha conocido un conductor que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito, y, sin embargo, el 9,5% han señalado que pocas veces; totalizando el 99,9 % de la muestra.

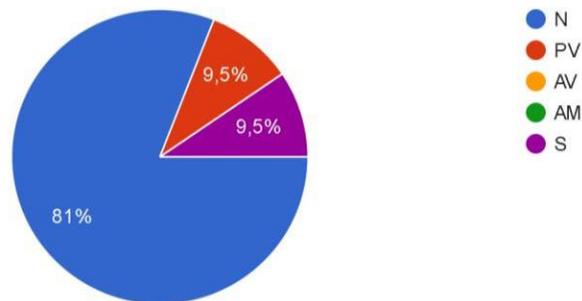
Pregunta N° 72

18.- ¿Ud. conoce de conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria?

Tabla 17. Conoce conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria

Alternativa	Población	%
Nunca	17	81
Pocas veces	2	9.5
Algunas veces	0	0
A menudo	0	0
Siempre	2	9.5
Total	21	100

Figura 18. Conoce conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenido que el 81% de los encuestados, han mencionado que nunca han conocido a un conductor que haya perdido la vida por conducir en forma temeraria, mientras que el 9,5% respondieron que pocas veces han conocido algún conductor que haya perdido la vida por haber manejado en forma temeraria, y, finalmente, el 9,5% han señalado que siempre han conocido a un conductor que haya perdido la vida por manejar de manera temeraria; totalizando el 100% de la muestra.

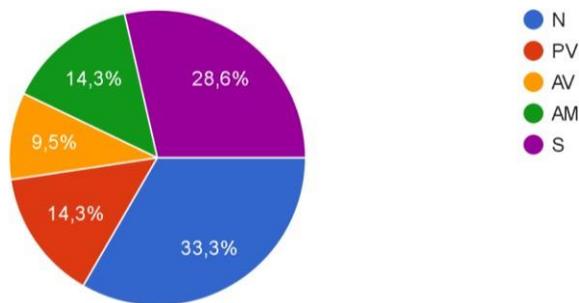
Pregunta N° 73

19.- ¿Usted cree que el servicio de administración tributaria duplica los cobros por una papeleta de infracción?

Tabla 18. El servicio de administración tributaria duplica los cobros por papeleta de infracción

Alternativa	Población	%
Nunca	7	33.3
Pocas veces	3	14.3
Algunas veces	2	9.5
A menudo	3	14.3
Siempre	6	28.6
Total	21	100

Figura 19. El servicio de administración tributaria duplica los cobros por papeleta de infracción



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos, han mencionado el 33,3% de los encuestados, han opinan que nunca la administración tributaria duplica los cobros por una papeleta de infracción, sin embargo, el 28,6% respondieron siempre duplican los cobros, mientras que el 14,3% ha señalados que pocas veces conoce que la administración tributaria han realizado un doble cobro por una misma infracción, además, se señala el 14,3% ha respondido que a menudo, y, finalmente, el 9,5% ha mencionado que a veces; totalizando el 100% de la muestra.

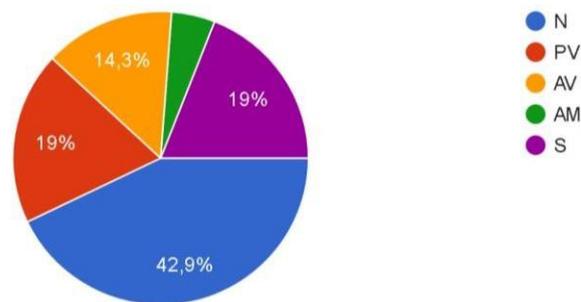
Pregunta N° 74

20.- ¿Esta Ud. de acuerdo con la doble amonestación que recibe un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativa?

Tabla 19. Está de acuerdo con la doble amonestación para un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativas

Alternativa	Población	%
Nunca	9	12.9
Pocas veces	4	19
Algunas veces	3	14.3
A menudo	1	4.8
Siempre	4	19
Total	21	100

Figura 20. Está de acuerdo con la doble amonestación para un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativas



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenidos que el 42,9% de los encuestados, han mencionado que nunca están de acuerdo con la doble amonestación que recibe un conductor por un mismo hecho, mientras que el 19% ha respondido que pocas veces, asimismo, el 19% ha señalado que siempre, además, el 14,3% ha mencionado que a veces está de acuerdo con dicha medida de la doble amonestación, y, sin embargo, el 4,8% han respondido que a menudo; totalizando el 100% de la muestra.

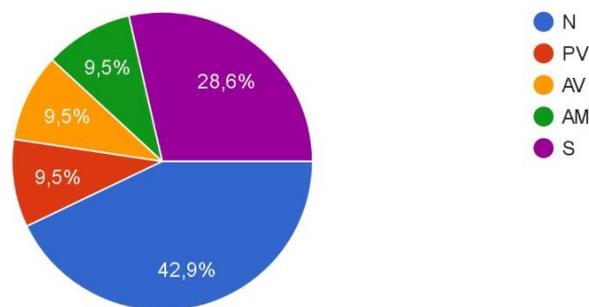
Pregunta N° 75

21.- ¿Está Usted de acuerdo con la sanción impuesta de tres años de suspensión de la licencia de conducir por haber manejado un vehículo automotor con presencia de alcohol de 0.55 g/l por litro de sangre sin haber ocasionado ningún accidente de tránsito?

Tabla 20. Está de acuerdo con la sanción de 3 años de suspensión de la licencia de conducir

Alternativa	Población	%
Nunca	9	12.9
Pocas veces	2	9.5
Algunas veces	2	9.5
A menudo	2	9.5
Siempre	6	28.5
Total	21	100

Figura 21. Está de acuerdo con la sanción de 3 años de suspensión de la licencia de conducir



Interpretación

Se aprecia de los resultados obtenido, que el 42,9% de los encuestados, han señalados que nunca estarán de acuerdo con la suspensión de tres años de suspensión de la licencia de conducir por haber manejado con presencia de alcohol de 055 g/l por litro de sangre, sin embargo, el 28,6% respondieron que siempre está de acuerdo con la sanción de suspensión de tres años de conducir por haber manejado con el porcentaje de 0.55 g/l, además, el 9,5% ha señalado que pocas veces, mientras que el 9,5% ha mencionado que a veces, y, finalmente, el 9,5 ha respondido que a menudo está de acuerdo con la sanción; totalizando el 100% de la muestra.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

5.1 Discusión

1.- Del análisis se confirma en parte, nuestra primera hipótesis específicas, que consiste en determinar si existe una relación directa y significativa de la suspensión de la licencia al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, este resultado concuerda parcialmente con la investigación realizada por Mejía (2018), en su tesis titulada “Dosaje etílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca Enero – Marzo 2018”, quien concluye que uno de los problemas principales que afronta nuestro país está relacionado con los diversos factores, tales como: la falta de seguridad vial, el conducir en estado de ebriedad y la ausencia de ejecución de las normas y leyes, por lo que existe un sin número de normativa, el cual conlleva una falta de coordinación de la policía, ya que ellos son los encargados de mantener el orden público de nuestro país.

De lo mencionado coincidimos en parte con la investigación, dicha postura reside en la falta de capacitación de los conductores de vehículo automotor con respecto a la seguridad vial; de tal manera, la tarea que debe desarrollar las autoridades es implementar el curso de educación y seguridad vial tanto para los peatones y conductores, por ende, se debe empezar el curso de educación vial desde los colegios, academias, institutos y universidades, en ese sentido, los efectos que genera la referida asignatura tanto a los estudiantes y a los ciudadanos les permite tener la información y gestar una conciencia de responsabilidad de que manejar un vehículo automotor bajo la influencia del alcohol, no solo genera un peligro latente no sólo para el conductor, sino que puede ocasionar un accidente de tránsito conllevando no solo daño materiales, a la vez puede ocasionar las lesiones orgánicas e incluso que puede llevar a la muerte del peatón.

2.- Asimismo, se confirma, con respecto a los resultados de la segunda hipótesis específicas, que existe una relación significativa entre la licencia cancelada que afecta el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, que concuerda con la investigación realizada con Deybi (2021) en su tesis titulada “El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad”, quien concluye que los operadores de justicia emplean los delitos de tránsito por muertes culposa como instrumento para utilizar la teoría de imputación para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, asimismo, se puede apreciar la gran problemática se da por falta de cultura de educación vial sobre el respecto de las reglas de tránsito y el conocimiento jurídico con respecto a las infracciones y sanciones que conlleva al incumplimiento de las normas.

De lo expuesto de las líneas anteriores, se concuerda con la tesis desarrollada por Deybi Patricio, de tal manera, se infiere que las sanciones administrativa que recae hacia los conductores con la cancelación de la licencia de conducir por haber ocasionado un accidente de tránsito que conlleva la muerte de la persona debe ser sancionado tanto administrativamente, civilmente, y penalmente. Sin embargo, debemos de advertir que hay una desidia por parte de nuestras autoridades por no querer implementar un curso de educación y seguridad vial en las asignaturas de los centros de educación para poder gestar desde los colegios y, de tal manera, se logre formar la conciencia sobre los riesgos y las sanciones que manejar un vehículo automotor en estado de ebriedad es un peligro latente.

3.- De los resultado de la tercera hipótesis confirma, que existe una relación significativa entre la suspensión de la licencia de conducir que genera limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, este resultado concuerda con la investigación realizada por Agudo (2020) En

la tesis titulada “El derecho fundamental al trabajo y la estabilidad laboral de empleados y trabajadores en las empresas públicas municipales del cantón ambato”, quien concluye, el Estado intenta resolver particularidades sobre la relación a la aplicación de la normativa vigente y las dudas que resultan debido a ciertos vacíos jurídicos que no solo requieren interpretación urgente, por lo que se busca una pronta solución para garantizar el Derecho al trabajo y fomentar los mecanismos para que en el futuro no se mantenga esta inestabilidad jurídica. Mas aún, la falta de solución a las controversias manifestadas entre estado y particulares se sigue prolongado por la falta de precisión de la ley, por lo que la clase trabajadora terminará sufriendo pérdidas económicas, en la cual se evidencia el desempleo y, en cierta medida, la pérdida de ingresos, sacrificando la calidad de vida que promulga el Estado en torno a condiciones básicas de desarrollo enmarcado en la política del buen vivir.

De lo mencionado coincidimos con la investigación realizada por Agudo, sabemos que el Estado peruano reside su estructura orgánica en la Constitución Política del Perú, la norma suprema de toda nación, dicho de otra manera es la carta magna donde se ha establecido y se garantiza los derechos fundamentales de las personas, y dentro de todos los derechos fundamentales, se encuentra establecido en el artículo 22 de la Constitución Política del Perú “El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona” (Constitución Política del Perú, 1993), en ese sentido, la sanción de suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir, por conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, como resultado de la infracción es sancionado con una multa pecuniaria el valor de una U.I.T, y, a la vez, con la suspensión de la licencia de conducir por tres años, además, las sanciones impuestas son desproporcionado por parte de la autoridad administrativa, el cual conlleva un menoscabo al derecho fundamental del trabajo, por lo que dichas sanciones impartidas por la administración ha causado no sólo un perjuicio económico, sino moral, en esa misma línea, se ha determinado que

la sanción administrativa no solo le ha causado un atentado al derecho al trabajo de volver a conducir un vehículo automotor sino que puede llevarlo incluso al daño a la persona.

4.- Finalmente, de igual manera, se confirma los resultados de la cuarta hipótesis específicas, existe una relación directa y significativa entre la suspensión de la licencia de conducir, la vulneración al principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, este resultado concuerda con la investigación realizada por Cocaña (2020) en la tesis titulada “La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico, penal y criminalística”, dentro de sus conclusiones señala, para poder corregir las conductas de los conductores que manejan en estado de ebriedad y, a la vez, ocasiona accidente de tránsito y producto de dicho evento produce la muerte y/o las lesiones a las personas, es necesario que se expida una legislación donde se implemente un curso de seguridad vial y sea obligatorio, además, a lo señalado, se debe implementar las campañas de sensibilización de la población y conductores para que cumpla con la función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes y en la labor de prevención, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

Con respecto a la tesis mencionada, se orienta en la misma línea, en el sentido que la legislación actual no se cuenta con un curso sobre la educación y seguridad vial, en ese sentido, se debe precisar que la educación vial tiende a la adquisición de normas que permitan evitar los accidentes de tránsito tanto de los peatones como de los conductores y sobre todo fomentar actitudes de convivencia ciudadana donde el respeto por el prójimo sea un soporte vivencial de primer orden, es decir, la educación vial es un tema de mucha sensibilidad social, que tiene que ver con fomentar una convivencia con respeto, tolerancia, responsabilidad y sobre todo solidaridad, de tal manera, se enriquezcan las relaciones humanas.

5.2 Conclusión

1.- Conclusión de la Hipótesis General:

En la presente investigación se ha determinado sobre la hipótesis general que si existe una relación directa de la suspensión de la licencia de conducir que afecta significativamente el derecho al trabajo en el 16 Juzgado Contencioso en la Corte Superior de Lima 2022, en ese sentido, al establecer que la cancelación o suspensión de la licencia de conducir, si afecta el derecho a trabajar libremente en conducir un vehículo automotor, por ende, está reconocido el derecho al trabajo en la Carta Magna del Perú, asimismo, la administración al imponer la sanción administrativa de suspensión de la licencia de conducir por el plazo de tres años, dicha sanción colisiona con los principios de igualdad ante la ley, de proporcionalidad y de resocialización del sancionado. Por lo que de aplicar dicha restricción de la inhabilitación definitiva o suspensión para desarrollar su labor conduciendo cualquier vehículo automotor, se puede considerar como una medida excesiva, desproporcionada que afectaría al sancionado. Más aún si de las estadísticas se ha determinado que hay un alto porcentaje de conductores que respetan la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.- Conclusión de la Hipótesis Específicas 1:

En la presente investigación se ha determinado que si existe una relación directa y significativa sobre la suspensión de la licencia de conducir por haber conducido bajo los efectos del alcohol y como perjudica la suspensión de la licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, se infiere como un atentado por parte del Estado Peruano a los derechos fundamentales, al utilizar de manera arbitraria como la única sanción administrativa contemplada de tres años de suspensión de la licencia de conducir por haber conducido un vehículo automotor, dicha sanción es impuesta solo por haber bebido como mínimo dos copas de vino o tres vasos de cervezas, ante dicha sanción se ha visto afectado el sancionado de no volver a trabajar como conductor de un vehículo automotor por un tiempo determinado, tal como lo demuestra las

estadísticas relacionado con las pregunta del número trece al dieciséis, donde se evidencia un alto porcentaje de conductores afectados por la suspensión de la licencia de conducir, de tal manera, no sólo se le ha causado un perjuicio económico, sino también un daño emocional.

Por lo que se ha concluido que la sanción administrativa por tres años de suspensión de licencia de conducir si afecta directamente al trabajo por no establecer de manera progresiva las sanciones a los conductores por el hecho de haber bebido sólo dos copas de vino o tres vasos de cervezas.

3.- Conclusiones de la Hipótesis Específicas 2:

Se ha concluido sobre la investigación realizada, que si existe una relación significativa entre la licencia cancelada que afecta el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, tal como se describe en la presente investigación, se infiere que la cancelación de la licencia de conducir definitivamente, ha atentado y, a la vez, se ha vulnerado los derechos fundamentales, el derecho al trabajo que se encuentra transcrito en el numeral 15 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, “Artículo 2: Toda persona tiene derecho: (...). 15. A trabajar libremente, con sujeción a Ley” (Constitución Política del Perú, 1993). El artículo 139° numeral 22 que señala: “Artículo 139: Son principios y derechos de la función jurisdiccional: (...) 22. El principio de que el régimen penitenciario tiene por objeto la reeducación, rehabilitación y reincorporación del penado a la sociedad” (Constitución Política del Perú, 1993); y el artículo 200 que dispone: “Artículo 200: son garantías constitucionales; (...) cuando se interponen acciones de esta naturaleza en relación con derechos restringidos o suspendidos, el órgano jurisdiccional competente examina la razonabilidad y la proporcionalidad del acto restrictivo. Bajo dichas líneas, las autoridades que administra justicia en la vía administrativa, están inobservando que las sanción administrativa de cancelación definitiva de la licencia de conducir está conculcando los derechos fundamentales porque está restringiendo el derecho a trabajar en la modalidad de conducir cualquier vehículo automotor,

por lo que se ha demostrado de los resultados de las estadísticas de este trabajo de investigación, hay conductores que han sufrido daño moral, económico, por la cancelación definitiva de la licencia de conducir, ante dicha situación, se observa que el Estado no cumple con el rol de salvaguardar los derechos fundamentales que rigen en la Constitución Política del Perú de 1993.

Por lo que se concluye, en esta investigación que cuando un conductor conduce un vehículo automotor en estado de ebriedad y ocasione un accidente de tránsito con daño material, como consecuencia de la infracción debe ser sancionado tanto en la vía penal, civil y administrativa, sin embargo, cuando el sancionado haya culminado con las sanciones en la vía penal, civil y administrativa, también tiene el derecho a la resocialización y a la reinserción laboral.

4.- Conclusiones de la Hipótesis N° 3

Con respecto a la tercera hipótesis específicas se ha demostrado que si existe una relación significativa entre la suspensión de la licencia de conducir que genera limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, se puede observar de las estadísticas que un gran número de conductores han sido sancionado por la administración pública, con suspensión de tres años de la licencia de conducir un vehículo automotor, de tal manera, el sancionado viene sufriendo un menoscabo en los ingresos económicos que sustenta el desarrollo de la familia, asimismo, se le ha ocasionado un daño moral, dicho daño le causa un perjuicio en el desarrollo de la persona, es decir, hay muchas personas que el único medio de trabajo que realizan en su vida es el de conducir un vehículo automotor, bajo dichas premisas, nos remitimos a las encuestas realizadas en la presente investigación, el cual arroja que si han conocido a muchas personas que han sido sancionado por un tiempo determinado por haber manejado en estado ebriedad, dicho sea de paso estos

viene sufriendo tanto el daño moral y económico, por ende, se demuestra que la sanción de suspensión por tres años es excesiva y desproporcionado

Cabe precisar, una vez más que las sanciones impuestas al infractor han sido lesivas no solo a los infractores, sino que transgrede los derechos fundamentales que establece la Constitución Política del Perú.

5.- Conclusiones de la Hipótesis N° 4

Finalmente, con la cuarta hipótesis específicas se ha demostrado que si existe una relación significativa entre la suspensión de la licencia de conducir, la vulneración el principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022, se puede observar de las estadísticas que un gran número de encuestados se refieren que la administración pública aprovechando la competencia que tiene para sancionar administrativamente a los conductores por infringir la normas de tránsito, dicha autoridad utiliza esa competencia para sancionar de manera discriminada, ocasionando doble cobro por una misma sanción, siendo ello así, se evidencia una clara transgresión y vulneración a las normas supremas que rigen en la constitución política del Perú, de tal manera, hay una clara flagrancia al principio de legalidad, asimismo, cabe precisar que el principio de legalidad impone que la Administración Pública esté sujeta a la Ley y que encuentra su fundamento en esta, es decir, este principio significa que la acción administrativa no es contradictoria a la ley, se debe dar cumplimiento formal y sustancial de la ley, en ese sentido, se infiere que cuando la administración pública sanciona de manera desproporcionado al conductor por un periodo de suspensión de tres años de no volver a conducir, dicha sanción le afecta el derecho al trabajo, por lo cual, la autoridad viene transgrediendo el principio de legalidad.

Concluyendo, en esta hipótesis se debe enfatizar que la administración debe realizar un estudio pormenorizado de ponderar derechos y así no afectar al conductor de suspender por tres años la licencia de conducir, de tal manera, se le esta afectando el derecho al trabajo.

5.3 Recomendación.

1.- El Estado peruano, a través del Poder Legislativo debe crear leyes, aprobarlas, promulgarlas y asimismo se debe establecer los nuevos criterios de proporcionalidad y razonabilidad, de tal manera, para establecer los nuevos límites de sanción por conducir en estado de ebriedad, y establecer una separación con accidente de tránsito con daño material y el otro con daño que cause lesión orgánica a cualquier peatón o cualquier ocupante del vehículo, Siendo ello así, se debe establecer la gradualidad en la sanción, cabe precisar que el límite permitido sobre la cantidad de ingesta de alcohol para conducir un vehículo automotor esta establecido en el Código Penal, estableciendo que aquel que maneje con mayor 0.50 gms/l de alcohol será sancionado; por consiguiente, se debe emitir una nueva Ley donde se debe establecer dos nuevas modalidades para manejar un vehículo automotor, la cual lo llamaremos como “manejar bajo la influencia del alcohol” y “manejar en estado de ebriedad”. Se define “manejar bajo la influencia del alcohol” cuando el índice de alcohol en la sangre es superior a 0.30 gramos –litros e inferior a 0.79 gramos-litros, la sanción debe ser graduado desde 1 mes a 5 años de suspensión de la licencia de conducir; mientras “manejar en estado de ebriedad” se define cuando el nivel de alcohol en la sangre es igual o superior a 0.80 gramos-litros, cuya sanción será desde la suspensión de la licencia de conducir hasta la cancelación, por lo cual se debe de tomar los antecedentes o la reincidencia del conductor para poder sancionar de manera gradual.

2.- Se debe implementar un curso de educación vial que se implemente desde el colegio, de tal manera, se permita gestar desde muy niños la creación de una cultura de conciencia que manejar bajo los efectos del alcohol, no solo es un peligro sino que puede acarrear las consecuencias que trae los accidentes de tránsito tales como la pérdida de la vida humana, dicho esto, la educación vial conocida como educación para la seguridad vial, es el proceso de adquisición, desarrollo e integración de las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad en el tránsito, mejorar las relaciones y

conductas viales, y prevenir los siniestros en las vías, asimismo, permite evitar que los conductores no deben manejar un vehículo bajo los efectos del alcohol, de tal manera, permita evitar los accidentes de tránsito tanto de los peatones como de los conductores y sobre todo fomentar actitudes de convivencia ciudadana donde el respeto por el prójimo sea un soporte vivencial de primer orden, de tal manera que se enriquezcan las relaciones humanas.

3.- Bajo el párrafo que antecede, se ha presentado un proyecto de Ley N° 7517/2020-CR, presentado por Alexander Lozano Inostroza, cuyo proyecto de Ley es para que se incorpore la asignatura de Educación vial en la currícula primaria de Educación Básica Regular, cuyo objetivo es incorporar el dictado de la asignatura de educación vial en la currícula de primaria de educación básica regular, sin embargo, dicho proyecto fue presentado en la mesa de partes el 15 abril del 2021, de tal manera, hasta el momento no se pone a debate en el pleno del congreso. (Inostroza, 2021)

4.- Además, se debe tomar en cuenta que no solo se debe reformular las nuevas graduación con respecto a las sanciones administrativa establecidas a los conductores que manejen “bajo los efectos del alcohol” y “en estado de Ebriedad”, sino que se debe suprimir la responsabilidad solidaria del propietario, pues, en caso de no cumplir con la sanción pecuniaria el infractor, entonces se ejecuta la medida de sanción contra el propietario del vehículo, a pesar de que no haber conducido el vehículo es también sancionado, sin embargo, la sanción con categoría “M-02” es una de las sanciones que afecta de manera indiscriminada y, por tanto, vulnera los derechos fundamentales del propietario del vehículo a pesar de no haber conducido el vehículo.

5.- También consideramos que las infracciones establecida en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre se debe de establecer la atenuación y la gravedad para sancionar a un conductor que haya manejado bajo los efectos del alcohol, de tal manera, debe tomar y revisar sus antecedentes, tales como,

si el infractor ha tenido sanción administrativa con respecto a las multas de tránsito, si ha manejado por primera vez el vehículo automotor “bajo los efectos del alcohol”, de tal manera, la sanción que se impondrá respetará los principios de proporcionalidad y razonabilidad, por lo tanto, la sanción administrativa no afectaría los derechos fundamentales del sancionado; cabe precisar que dicha sanción sólo se daría en el caso que se encuentre en el rango de 0.30 g/l de sangre hasta 0.79 g/l de sangre de alcohol y que no sea participe de accidente de tránsito.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- **Referencias bibliográficas**

Agudo, J. (2020). *El derecho fundamental al trabajo y la estabilidad laboral de empleados y trabajadores en las empresas públicas municipales del cantón Ambato*. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato:

<https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/31347>

Agurto, M. (2022). *¿Es la papeleta de infracción de tránsito un acto administrativo?* Obtenido de pasión por el derecho:

<https://lpderecho.pe/es-la-papeleta-de-infraccion-de-transito-un-acto-administrativo/>

Amancha, J. (2015). *Universidad Técnica de Ambato*. Obtenido de El consumo de Alcohol en los conductores y los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato:

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/9919/1/FJCS-DE-796.pdf>

American Cancer Society. (s.f.). *Cansacion y debilidad*. Obtenido de

<https://www.cancer.org/es/tratamiento/tratamientos-y-efectos-secundarios/efectos-secundarios-fisicos/cansancio/que-es-el-cansancio-relacionado-con-el-cancer.html>

Aula Fácil. (2014).

Beltrán, J. (2018). *La progresividad: un principio para la defensa de los derechos laborales de los trabajadores"un aporte para el análisis de la ampliación del trabajo diurno en Colombia"*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia:

<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/68614>

- Benítez, A. (2019). *Principio de legalidad de la sanción en Colombia tratamiento diferencial de la sanción disciplinaria de autoridades administrativas y judiciales*. Obtenido de Universidad Libre Seccional Barranquilla:
<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/17736/Trabajo%20de%20Grado%20CC.%2023028919.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cabanellas, G. (1993). *Licencia* (Undécimo ed.). Diccionario jurídico elemental (HELIASTA S.R.L.) . Recuperado el 08 de julio de 2022, de <https://issuu.com/ultimosensalir/docs/diccionario-juridico-elemental---quillermo-cabanel>
- Castillo, D. (2021). *El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad*. Universidad Estatal Península de Santa Elena Instituto de Postgrado, Informe de Investigación previo a la obtención del título de Magister en Derecho - Cohorte N° 1, Santa Elena. Obtenido de <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/6703/1/UPSE-MDR-2022-0001.pdf>
- Chávarry, L. (2018). *Dosaje ético y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca*. Tesis para obtener el grado académico Maestro en Gestión de los servicios de la Salud, Universidad César Vallejo, Chiclayo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/27826/mejia_al.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Clement, V. (2020). *Evaluación de la calidad de vida relacionada con la salud en el envejecimiento saludable y deterioro cognitivo leve* . Obtenido de Universidad de Alicante:
<http://hdl.handle.net/10045/110612>

- Coaquira, C. (2021). *Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Medician, Enfermería, Nutrición y Tecnología Médica Unidad de Postgrado* . Obtenido de Mortalidad por Accidente de tránsito en varones en el municipio de La Paz gestión 2017:
<https://repositorio.umsa.bo/xmlui/bitstream/handle/123456789/28850/TM-1872.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cocaña, J. F. (2020). *La imprudencia con resultado de muerte y lesiones en los siniestros viales: aproximación jurídico, penal y criminalística*. Obtenido de Universidad Nacional de Educación a Distancia:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=286266>
- Congreso de la República del Perú. (29 de diciembre de 1993). *Constitución Política del Perú*. Obtenido de <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682678>
- Flores, M. (2008). *Resiliencia y proyecto de vida en estudiantes del tercer año de secundaria de la UGEL 03*. Obtenido de Universidad Nacional Mayor de San Marcos: Resiliencia y proyecto de vida
- Fundación MAPFRE. (s.f.). *Sueño y fatiga y su influencia al volante*. Obtenido de <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/temas-conduccion-segura/enfermedades-neurologicas/sueno-fatiga/>
- Gaceta constitucional & procesal constitucional. (s.f.). *El Principio Ne Bis In Idem*. Obtenido de <https://gacetaconstitucional.com.pe/index.php/2019/02/28/el-principio-ne-bis-in-idem/>
- Garrampie, R. (2016). *Gestión de la calidad en la Oficina de Licencia de Conducir de la Dirección General de Transporte Terrestre Lima 2015"*. Obtenido de Universidad César Vallejo:
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/8550/Garrampie_YRE.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Guerra, L. (2018). *La aplicación del principio de non bis in idem en los actos de Competencia Desleal con énfasis particular en el sector de las Telecomunicaciones*. Obtenido de Universidad Andina Simón Bolívar: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6125/1/T2632-MDEM-Guerra-La%20aplicacion.pdf>
- Guía de Educación en Seguridad vial. (Diciembre de 2008). *Seguridad Vial Compromiso de Todos*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Comunicaciones: <https://www.mtc.gov.pe/cnsv/documentos/Guia%20Ed.Vial%20Primaria.pdf>
- Inostroza, A. L. (2021). *CONGRESO DE LA REPÚBLICA*. Obtenido de [https://www.leyes.congreso.gov.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos de Ley y de Resoluciones Legislativas/PL07517-20210415.pdf](https://www.leyes.congreso.gov.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL07517-20210415.pdf)
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (22 de abril de 2009). Decreto Supremo 16-2009-MTC- TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito. Obtenido de <https://spij.minjus.gov.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985332>
- Marcenaro, R. (2009). *Losa Derechos Laborales de Rango Constitucional*. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Perú: [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/1133/MARCENARO FRERS RICARDO ARTURO DERECHOS LABORALES.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/1133/MARCENARO_FRERS_RICARDO_ARTURO_DERECHOS_LABORALES.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Márquez, S. (2014). *Universidad Pompeu Fabra*. Obtenido de El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia: <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/283751/tsrhc.pdf?sequence=1>
- Mejía, L. (2018). *Dosaje etílico y su relación con la suspensión de la licencia de conducir en la provincia de Cajamarca enero - marzo 2018*. Obtenido de Universidad César Vallejo: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/27826/mejia_al.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Mendo, J. M. (2018). *El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017*. Obtenido de Universidad César Vallejo: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/20856/Mendo_MJM.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Molina, C. (s.f.). *El control de la legalidad de los actos administrativos en Colombia*. Obtenido de Revista opinión jurídica: <https://revistas.udem.edu.co/index.php/opinion/article/view/1297/1263>
- Montes, J. (2017). *El Derecho Al Trabajo y Su Protección Constitucional*. Obtenido de Universidad Nacional Federico Villareal: http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/UNFV/5346/UNFV_EU_PG_Montes_Abrequ_Juan_Cristian_Maestria_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ortiz, M. (2011). Pasión por el derecho. (s.f.). *¿En qué consiste el principio Ne bis in idem*". Obtenido de <https://lpderecho.pe/principio-ne-bis-in-idem-no-dos-veces-por-una-misma-cosa/>
- PEPSIC. (2005). *Reacciones fisiológicas y neuroquímicas del alcoholismo*. Obtenido de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-99982005000200003
- Real Academia Española. (s/f). *Suspensión*. En Diccionario de la Lengua Española (edición de tricentenario). Recuperado el 08 de julio de 2022, de www.rae.com
- Rhein, V. (s.f.). *Legitimidad procesal y tipos de Proceso Administrativo* . Obtenido de Universidad Pontificia Católica del Perú: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13713/14337>

- Ríos, B. (2019). *Calidad de servicio y satisfacción del usuario en el área de licencias de conducir de la región Callao 2019*. Obtenido de Universidad César Vallejo:
<https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/36519/R%20ad%20LBC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rivera, R. (2018). *La dignidad de la persona humana como valor supremo y el derecho al honor en la legislación civil peruana*. Obtenido de Universidad Inca Garcilaso de la Vega:
<http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/3135/TE%20SIS%20DOCTORADO%20DERECHO%20ROLANDO%20NOLBERTO%20RIVERA%20PAREDES.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Romero, A. (2019). *Principales Formas de Vulneración de los Derechos Laborales en Colombia*. Obtenido de Universidad Católica de Colombia:
<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23567/1/trabajo%20de%20grado.pdf>
- Roxin, C. (1997). *Derecho Penal*. Civitas, S.A. Obtenido de
https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/03/derecho_penal_-_parte_general_-_claus_roxin-LP.pdf
- Sarabia, E. (2017). *La Economía Familiar y el rendimiento académico de los estudiantes del área de historia, geografía y economía de la institución educativa secundaria técnico artesanal Uros Chilluni*. Obtenido de Universidad nacional del Altiplano:
http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/6670/Sarabia_T%20Edith.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- SAT. (2021). *información de multas administrativas*. Obtenido de Gerencia de gestión de cobranza:
<https://www.sat.gob.pe/websitev9/TributosMultas/MultasAdministrativas/Informacion#:~:text=Es%20la%20sanci%C3%B3n%20de%20car%C3%A1cter,disposiciones%20administrativas%20de%20competencia%20municipal.>

- SPIJ. (s.f.). *Constitución Política del Perú*. Obtenido de <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H682678>
- SPIJ. (s.f.). *Justicia y derechos humanos*. Obtenido de <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/detallenorma/H1226958>
- Tirado, J. (2011). *Derecho PUCP*. Obtenido de PUCP: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/2996/3548>
- Tribunal Consitucional del Perú. (s.f.). *Jurisprudencia Constitucional* . Obtenido de https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/principal-jurisprudencia/?action=categoria_detalle&id_post=144130#:~:text=El%20principio%20de%20proporcionalidad%20se,fundamentales%2C%20entre%20otros%20bienes%20constitucionales.
- Velarde, K. (2021). *Resiliencia y proyecto de vida en adolescentes de 12 a 17 años de la aldea infantil San Antonio, Cajamarca, 2021*. Obtenido de Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo: <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/2091/VELARDE%2C%20K.%20%20%282021%29%20-%20%20INFORME%20DE%20TESIS%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Velásquez, S. (2017). *Resiliencia y proyecto de vida en estudiantes de cuarto grado de secundaria, Pativilca 2017*. Obtenido de Universidad César Vallejo: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/14809/Vel%c3%a1squez_OSE.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Yeckle, R. (2019). *Calidad del servicio en la expedición de licencias de conducir en la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de Lambayeque 2017*. Obtenido de Universidad César Vallejo: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/29182/Yeckle_ARM.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXOS

						Estadístico de prueba: Google drive Técnica: Bibliográfica, documentos Instrumentos Cuestionario cerrado
PROBLEMAS ESPECIFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	V. DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS 1: ¿De qué manera afecta la suspensión de la licencia al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?	OBJETIVOS ESPECÍFICOS 1: Identificar de qué manera afecta la suspensión de la licencia, al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022	HIPÓTESIS 1.- Existe una relación directa y significativa de la suspensión de la licencia, al haber conducido bajo los efectos del alcohol, y como perjudica la suspensión de licencia de conducir el derecho al trabajo del 16 juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022	DERECHO AL TRABAJO	*Limitaciones al derecho al trabajo	*Reducción de ingresos económicos *Perdida de Proyección de vida *Deterioro de la salud	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS 2: ¿De qué forma el conductor que se encuentra con la licencia cancelada se ve afectado con el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso	OBJETIVOS ESPECÍFICOS 2. Determinar de qué forma el conductor que se encuentra con la licencia cancelada se ve afectado con el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso	HIPÓTESIS 2: Existe una relación significativa entre la licencia cancelada que afecta el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022			*Non Bis In Ídem *Proporcionalidad *Derecho Comparado Chileno	

Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?	Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022			* Principio de legalidad		
PROBLEMAS ESPECÍFICOS 3:	OBJETIVOS ESPECÍFICOS 3:	HIPÓTESIS 3:				
¿De qué forma la suspensión de la licencia de conducir, genera limitaciones al conductor en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?	Determinar de qué forma la suspensión de la licencia de conducir genera limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022	Existe una relación significativa entre la suspensión de la licencia de conducir que genere limitaciones al conductor en el derecho al trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022				
PROBLEMAS ESPECÍFICOS 4:	OBJETIVOS ESPECÍFICOS 4:	HIPÓTESIS 4:				
¿De qué manera afecta la suspensión de la licencia de conducir, cuando se ha vulnerado el principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022?	Determinar de qué manera afecta la suspensión de la licencia de conducir, cuando se ha visto vulnerado el principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022	Existe una relación directa y significativa entre la suspensión de la licencia de conducir, la vulneración al principio de legalidad en el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima 2022				

Anexo N° 2: Operacionalización de variables

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR	Es aquella que pierde el derecho de conducir un vehículo automotor por un determinado tiempo	Son aquellas sanciones que están tipificadas con código M-02	Conducir bajo efecto del alcohol Licencia suspendida	Reduce todos los sentidos Causa fatiga y cansancio Exceso de confianza Accidente de tránsito Multa pecuniaria Arresto Internamiento del vehículo	Variable Cualitativa Nominal
DERECHO AL TRABAJO	Es la actividad humana fundamental para el desarrollo de la vida y mediante el cual logra su desarrollo personal	El suspender la licencia de conducir por tres años afecta el derecho al trabajo	Limitación al derecho al trabajo Principio de legalidad	Reducción de ingresos económicos. Pérdida de proyección de vida. Deterioro de la salud. Non bis in ídem. Proporcionalidad. Derecho comparado chileno	Variable Cualitativa Nominal

Anexo N° 3: Encuesta

ENCUESTA SOBRE SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR Y EL DERECHO DE TRABAJO EN EL 16° JUZGADO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO EN LA CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

Buen día, estamos realizando una encuesta para evaluar sobre la suspensión de licencia de conducir y el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Lima - 2022. Conteste usted con honestidad, precisando que la encuesta es anónima.

Instrucciones:

A continuación, encontrarás una lista de preguntas sobre la suspensión de licencia de conducir y el derecho de trabajo en el 16° Juzgado Contencioso Administrativo en la Corte Superior de Justicia de Lima, las mismas que están desarrolladas en función a la problemática que atraviesan los conductores de vehículos automotor que se les han suspendido la licencia de conducir por haber manejado en estado de ebriedad, mediante el cual le afecta el derecho al trabajo. Deberás calificar tus respuestas marcando cada uno de los casilleros que se describen a continuación, de acuerdo con los siguientes puntajes:

- Marca 1 si tu respuesta es NUNCA
- Marca 2 si tu respuesta es POCAS VECES
- Marca 3 si tu respuesta es ALGUNAS VECES
- Marca 4 si tu respuesta es A MENUDO
- Marca 5 si tu respuesta es SIEMPRE

V₁ SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR					
DIMENSIÓN: CONDUCIR BAJOS LOS EFECTOS DEL ALCOHOL	N	PV	AV	AM	S
REDUCE TODOS LOS SENTIDOS	1	2	3	4	5

¿Usted ha conocido alguien que ha conducido bajo los efectos del alcohol en estos últimos seis meses?					
¿Usted ha conocido alguien que cuando ha manejado su vehículo automotor en estado de embriaguez haya perdido algunos de sus sentidos (olfato, oído, vista, tacto y gusto)?					
CAUSA FATIGA Y CANSANCIO					
¿Usted ha conocido alguien que estando manejando el vehículo particular ha sentido deseos de dormir estando bajo los efectos del alcohol?					
¿Usted ha conocido alguien que conduciendo el vehículo particular haya sentido la sensación de mucho cansancio o falta de energía por encontrarse bajo los efectos del alcohol?					
EXCESO DE CONFIANZA					
¿Usted ha conocido alguien que ha manejado el vehículo automotor bajo los efectos del alcohol haya realizado maniobras temerarias en las vías públicas?					
¿Usted ha conocido alguna persona que estando en estado de embriaguez ha querido manejar un automóvil diciendo que no le pasará nada, ni ocasionará un accidente de tránsito?					
ACCIDENTE DE TRÁNSITO					
¿Usted conoce o ha conocido alguien que ha sido participe de un choque entre vehículo ocasionando daños materiales?					
¿Usted conoce o ha conocido alguien que haya ocasionado un accidente de tránsito y haya ocasionado la muerte de una persona?					

DIMENSIÓN: LICENCIA SUSPENDIDA	N	PV	AV	AM	S
MULTA PECUNIARIA	1	2	3	4	5
¿Usted conoce o ha conocido algún conductor que haya sido sancionado administrativamente por haber infringido las reglas de tránsito?					
¿Usted conoce o ha conocido algún conductor que haya reincidido en una misma falta de tránsito?					
ARRESTO					
¿Usted conoce algún conductor que haya sido arrestado por la P.N.P. por haber manejado en estado de embriaguez?					
¿Usted conoce alguien que haya sido arrestado por haber manejado el vehículo con la licencia cancelada?					
V₂ DERECHO AL TRABAJO					
DIMENSIÓN: LIMITACIONES AL DERECHO DEL TRABAJO	N	PV	AV	AM	S
REDUCCIÓN DE INGRESOS ECONÓMICOS	1	2	3	4	5
¿Usted conoce alguien que debido a la cancelación de la Licencia de conducir ha reducido o perdido sus ingresos económicos por no volver a manejar un vehículo automotor?					
¿Usted conoce alguien que haya sufrido un daño moral por la cancelación de la Licencia de conducir?					
PÉRDIDA DE PROYECCIÓN DE VIDA					
¿Usted conoce algún conductor que cuando se le ha cancelado la Licencia de conducir, ha tenido dificultades de solventar los gastos de su familia?					

¿Usted conoce algún conductor que debido a la suspensión de la Licencia de Conducir, se ha visto afectado en su conducta emocional?					
DETERIORO DE LA SALUD					
¿Usted conoce algún conductor que haya quedado incapacitado físicamente por haber ocasionado un accidente de tránsito?					
¿ Ud conoce de conductores que perdieron la vida por conducir en forma temeraria?					
DIMENCIÓN: PRINCIPIO DE LEGALIDAD	N	PV	AV	AM	S
NOM BIS IN IDEM	1	2	3	4	5
¿Usted cree que el servicio de administración tributaria duplica los cobros por una papeleta de infracción?					
¿Esta Ud. de acuerdo con la doble amonestación que recibe un conductor por un mismo hecho en las instancias administrativa?					
PROPORCIONALIDAD					
¿Está Usted de acuerdo con la sanción impuesta de tres años de suspensión de la licencia de conducir por haber manejado un vehículo automotor con presencia de alcohol de 0.55 g/l por litro de sangre sin haber ocasionado ningún accidente de tránsito?					