

## Micro corrupción en la Policía Nacional del Perú: El caso de las coimas de tránsito en Lima Metropolitana

Edwin Cohaila, Víctor Quinteros, Rafael Castillo & Carlos Chávez

**Resumen:** En su gran mayoría, las denuncias sobre coimas de tránsito que ingresan al sistema de justicia en Lima Metropolitana comprometen a conductores infractores que ofrecieron una coima a un efectivo policial. Por lo general, estos conductores aceptan su responsabilidad en el hecho y se acogen a la terminación anticipada con lo cual, en todos los casos, son condenados a pena privativa de la libertad suspendida. Así, no se registra en la actualidad ningún conductor condenado a prisión efectiva por este tipo de delitos. Sin embargo, como parte de su condena, es frecuente que estos conductores deban pagar S/. 500 en promedio como reparación civil, quedando suspendidos algunos de sus derechos, usualmente por un año.

Por su parte, son pocos los casos en los que policías son denunciados por coimas de tránsito en Lima Metropolitana, lo que no permite establecer regularidades sobre su conducta o sus procesos judiciales. No obstante, entrevistas con abogados de la Procuraduría Anticorrupción a cargo de estos casos han permitido advertir que es improbable que el efectivo sea condenado de no existir un audio o video como medio probatorio. Incluso, existiendo este tipo de prueba, es frecuente que la defensa de los inculcados trate de desvirtuarla o señale vacíos en el proceso a fin de que el efectivo policial no sea condenado.

**Palabras Clave:** policía, corrupción, tránsito, coima, soborno, Lima.

For the most part, the allegations of bribes traffic entering the justice system in the Metropolitan area of Lima undertake to offending drivers who offered a bribe to a police officer. Usually these drivers accept their responsibility in the facts initiating an *early termination* process. As a result, these offenders are sentenced to *suspended imprisonment*. So, today is not registered any driver sentenced to prison for these crimes. However, as part of his sentence, these drivers often have to pay S/. 500 on average in civil damages, leaving some of their rights suspended, usually for a year.

Meanwhile, in Lima are few cases in which police man are reported by soliciting bribes traffic, making impossible to develop regularities about their behavior or judicial processes. However, interviews with lawyers of the Anticorruption Prosecutor Office which are in charge of these cases have noted that it is unlikely that a corrupt police officer can be sentenced without an audio or video as evidence. Even though there is evidence, it is common for the defense of the accused try to dismiss the evidence by the judge or point to gaps in the process so that the police officer cannot be condemned.

**Keywords:** police, corruption, traffic, bribe, bribery, Lima.

## Presentación

El hecho de que un conductor ofrezca o entregue una coima de tránsito a un efectivo policial o que éste la solicite perjudica al Estado y a la sociedad en su conjunto. De un lado, desprestigia a la institución policial<sup>1</sup> (Proética: 2012) y le resta legitimidad para ejercer sus funciones en los ámbitos de la seguridad ciudadana y el orden interno. De otro, promueve la impunidad entre aquellos conductores habituados a contravenir las normas viales, pues se genera dentro del imaginario ciudadano la idea de que toda trasgresión al Reglamento de Tránsito detectada por la autoridad policial puede ser fácilmente evadida mediante una coima.

Las coimas de tránsito se han vuelto parte de la vida urbana de Lima. Se trata de una práctica que instrumentaliza una “dación económica”, generalmente baja, destinada a evitar que a un conductor se le imponga una papeleta luego de haber cometido una infracción de tránsito. Mediante ella se evaden una serie de responsabilidades y sanciones de carácter administrativo: el pago de la multa, acumular puntaje en el sistema de licencias de conducir por puntos, la suspensión de la licencia de conducir o el internamiento del vehículo en un depósito municipal.

Sin embargo, no todas las solicitudes u ofrecimientos de este tipo son aceptados. Un grupo de éstos no logran concretarse y son denunciados, activando el sistema de justicia por tratarse de delitos tipificados en el Código Penal. Así, los casos de coimas de tránsito están relacionados tanto a policías que denuncian a conductores infractores por ofrecerles un soborno, *cohecho activo genérico*<sup>2</sup>, como a conductores infractores que denuncian a un policía quien les habría solicitado una coima, *cohecho pasivo propio*<sup>3</sup>. A partir de la información sistematizada por la Unidad de Análisis de Información (Observatorio Anticorrupción) de la Procuraduría Pública Especializada en Delitos de Corrupción (PPEDC), el presente artículo se divide en dos partes.

---

<sup>1</sup> De acuerdo a la *VII Encuesta Nacional sobre Percepciones de Corrupción 2012* de Proética, la Policía Nacional es la segunda institución en el país más afectada por la corrupción (52%), sólo superada por el Poder Judicial (56%). De igual modo, señala que la probabilidad de sobornar a un efectivo policial se ha incrementado sostenidamente desde el 2006 (66%), 2008 (68%), 2010 (69%) y 2012 (78%). Finalmente, Lima-Callao aparece como la región en la cual la probabilidad de sobornar a un policía es más alta a nivel nacional con un 81%.

<sup>2</sup> Artículo 397° del Código Penal.- Cohecho activo genérico.

*El que, bajo cualquier modalidad, frece, da o promete a un funcionario o servidor público donativo, promesa, ventaja o beneficio para que realice u omita actos en violación de sus obligaciones, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro ni mayor de seis años.*

<sup>3</sup> Artículos 393° del Código Penal.

La primera es una investigación de carácter descriptivo acerca de los casos en giro<sup>4</sup> relacionados a coimas de tránsito en Lima Metropolitana, que ingresaron a la PPEDC entre los años 2011 y 2012 (253 casos). En la segunda parte se desarrolla un análisis de todos los casos por coimas de tránsito en Lima Metropolitana que cuentan con sentencia *condenatoria definitiva* registradas hasta diciembre del 2012 (100 casos). Asimismo, se consideró oportuno complementar los datos procesados con opiniones de los abogados de la PPEDC que litigan este tipo de casos<sup>5</sup>.

## **PRIMERA PARTE:**

### **Casos en giro por coimas de tránsito en Lima Metropolitana**

#### **1. Casos en giro por coimas de tránsito. Información general**

Los casos en giro que en general conoce la PPEDC, incluyendo los de la PNP, están clasificados en cuatro tipos (A, B, C, D) según los siguientes criterios establecidos por la Unidad de Análisis de Información de la PPEDC (Observatorio anticorrupción): a) cargo del inculpado; b) monto del daño; y c) impacto mediático del caso<sup>6</sup> (Mujica; Quinteros; Castillo & Chávez: 2012). En el caso específico de la PNP, los dos primeros tipos de casos (A y B) se refieren, principalmente, a actos de corrupción que comprometen a oficiales de alta graduación y grandes sumas de dinero, por lo general delitos de *colusión* y de *enriquecimiento ilícito*. Por su parte, los casos tipo “C”, en su mayoría, son por delitos de *peculado* y *enriquecimiento ilícito* cometidos por oficiales, generalmente hasta el grado de Comandantes, y por montos inferiores a los S/. 100,000. Finalmente, los casos tipo “D” abarcan más del 80% de los casos de la PNP y, según un análisis cualitativo de la información recogida, corresponden a delitos en los que están involucrados oficiales de menor jerarquía así como suboficiales<sup>7</sup> que incurrir en prácticas de pequeña corrupción<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Se trata de casos en investigación y con proceso penal abierto, incluyendo aquellos con sentencia de primera instancia con recurso impugnatorio pendiente de resolver.

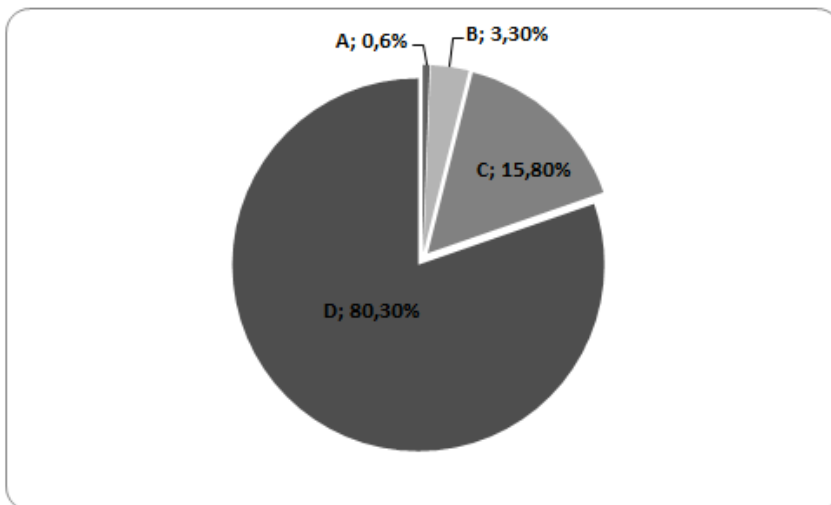
<sup>5</sup> Estas opiniones fueron recogidas en un reunión interna que contó con la participación de seis abogados de la PPEDC.

<sup>6</sup> Estos criterios forman un índice, cuyo valor obtenido determina el tipo de caso.

<sup>7</sup> Los grados policiales superiores son: Coronel, General y Teniente General. Los oficiales de menor rango son: Alférez; Teniente, Capitán, Mayor y Comandante.

<sup>8</sup> Entendemos por pequeña corrupción a la que “involucra el intercambio de pequeñas sumas de dinero a cambio de favores, [...] suele involucrar personal administrativo y funcionarios de mediano y bajo rango.” (CAN: 2012).

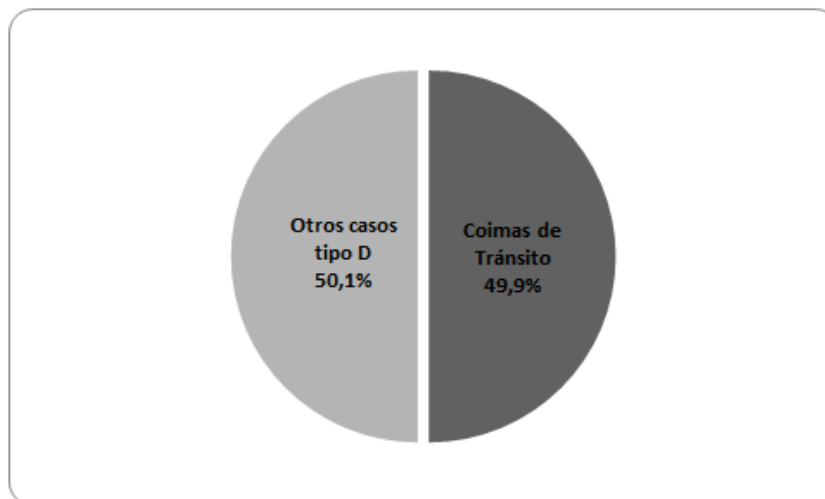
**Gráfico N° 01**  
**Casos de la PNP en la PPEDC por tipo**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Del total de casos tipo “D” de la PNP, casi la mitad (49.9%) están relacionados a coimas de tránsito que comprometen tanto a efectivos de la PNP como a particulares que intentaron sobornar a los primeros a cambio de no ser sancionados por infracciones de tránsito<sup>9</sup>.

**Gráfico N° 02**  
**Coimas de tránsito y otros casos tipo “D” en la PNP**

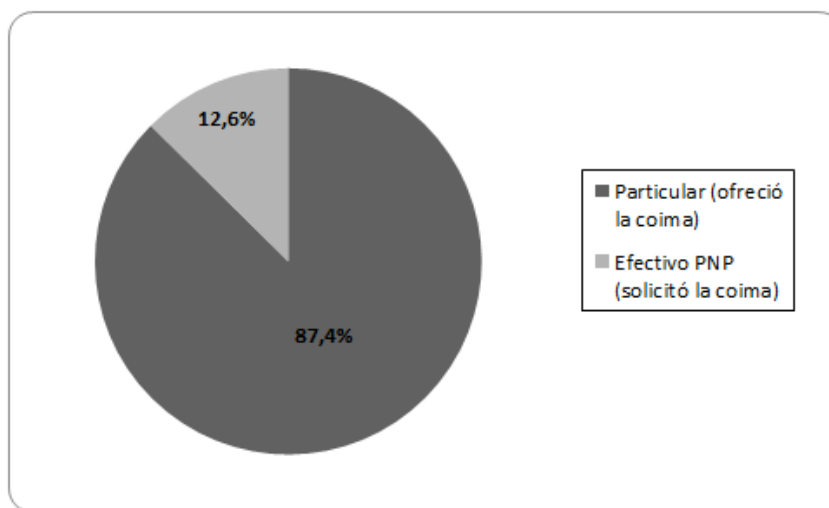


Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

<sup>9</sup> Esta estadística no recoge los casos en los que el soborno fue consumado por iniciativa de cualquiera de ambos actores; dichos casos forman parte de una *cifra negra* aún no estimada.

Del total de coimas de tránsito registradas en Lima Metropolitana, el 87.4% de casos corresponde a conductores infractores del Reglamento de Tránsito que ofrecieron una coima luego de ser intervenidos en flagrancia por un policía de tránsito.

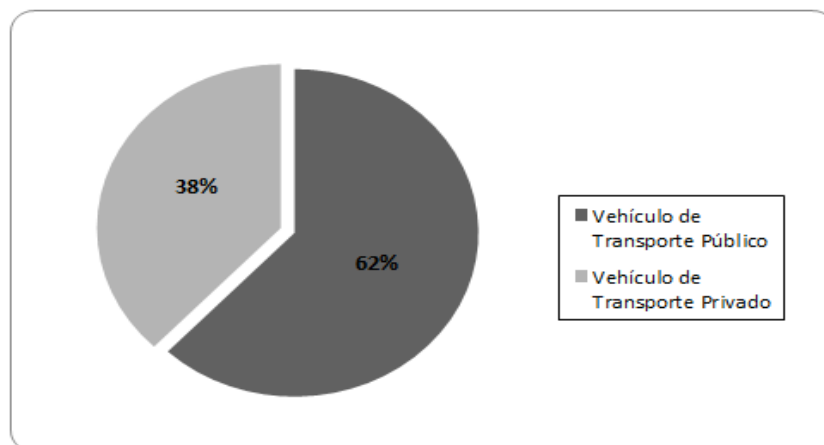
**Gráfico N° 03**  
**Coimas de tránsito en Lima Metropolitana según inculpado**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Un análisis cualitativo de los datos procesados muestra que del total de casos en los que conductores ofrecieron una coima de tránsito, el 62% fueron cometidos por conductores de transporte público.

**Gráfico N° 04**  
**Coimas de tránsito según tipo conductor**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

## 2. Casos en giro por coimas de tránsito que involucran a efectivos policiales

En el año 2009, dos suboficiales de la PNP fueron filmadas recibiendo una coima de S/. 20 de un taxista a quien previamente habían intervenido, comprobando que no contaba con licencia de conducir y que su vehículo no había sido sometido a revisión técnica. En este caso, los pasajeros del taxi intervenido grabaron los hechos y difundieron la filmación a través de internet<sup>10</sup>. Posteriormente, dicho material fue utilizado como prueba en el proceso judicial, recibiendo ambas policías sentencia condenatoria.

Por lo general, en los procesos judiciales por coimas de tránsito, la inexistencia de pruebas concluyentes, entiéndase un video o un audio del hecho, limita las posibilidades de sanción a un efectivo policial y muchas veces termina librándolo de toda condena. Es decir, la no presencia de “pruebas directas” que incriminen irrefutablemente al policía imputado supone, en la mayoría de los casos, su archivamiento. Por otro lado, la existencia de “pruebas directas” no facilita el desarrollo del proceso, debido a que la defensa de los policías procesados tratará de cuestionar su valor o eficacia probatoria; ello acuerdo a una estrategia de defensa que parte de una negación absoluta del policía respecto a los hechos de corrupción imputados.

Al respecto, un abogado de la PPEDC señaló que: “tener una prueba fehaciente del elemento corruptor en los casos de cohecho es complicado. Entonces, si no se llega a terminación anticipada, ¿cómo se prueba el delito? [...] ahí sólo tenemos a un testigo y una imputación [...] ahí ya no es tan fácil. Si nos vamos a un proceso, teniendo un código garantista como éste [*Nuevo Código Procesal Penal*], yo tendría que demostrar que la persona ha cometido un ilícito. Si no hay terminación anticipada no es fácil.”

En otras palabras, el proceso se complejiza sin una prueba fehaciente del hecho, más aún si los imputados son efectivos policiales, pues éstos tienen cierto conocimiento tanto de los alcances ley como de los vacíos legales existentes. En consecuencia, si se ha producido alguna irregularidad, por mínima que sea, durante la intervención policial o en el curso del

---

<sup>10</sup> Ver en: <http://www.youtube.com/watch?v=89HY7Cgf0pY>

proceso, los policías imputados la utilizarán como un recurso legal para desvirtuar el proceso y evitar ser condenados.

Sobre la actuación de los efectivos PNP durante el proceso, un abogado manifestó que “por lo general niegan todo, ellos saben, son bien hábiles [...] su proceso es más complejo...los policías saben perfectamente dónde están los vacíos, dónde están los huecos, y de eso se valen para tumbarse todo el proceso.”

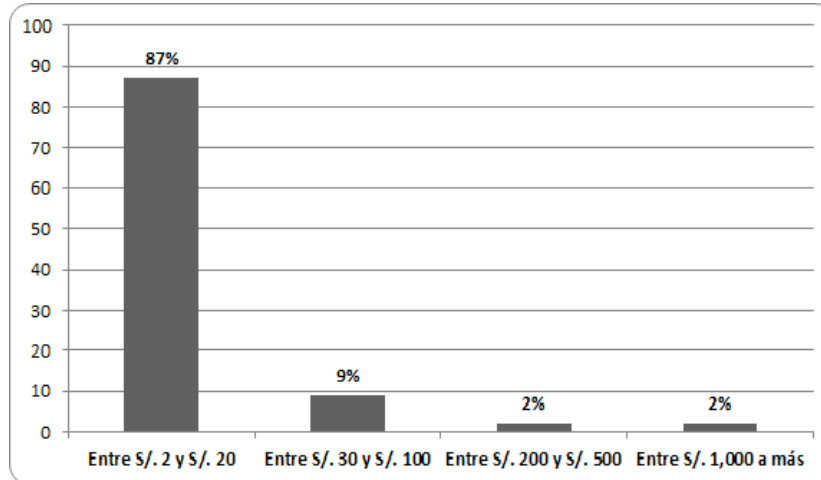
Otro abogado agregó: “si no hay audio o no hay video en todos los casos la Fiscalía [...] dispone que no procede formalizar investigación preparatoria, sólo están pasando a juicio los casos en los que hay grabación o audio, así está trabajando la Fiscalía [...], pero aun así, con video y todo, los policías hacen la lucha hasta el final.” La opinión de un cuarto abogado va en esa misma línea: “... apelan a todo, incluso cuando hay video dicen que lo sembraron, que le arrojaron el dinero, son creativos, tan creativos que ya siembran la duda en el juez.”

Ejemplo de esto último, es el caso de las suboficiales consignado en el párrafo inicial, quienes, pese al video incriminatorio presentado en el proceso, interpusieron un recurso de nulidad a la sentencia condenatoria de seis años de pena privativa de la libertad efectiva emitida en su contra. Actualmente, el caso se encuentra en la Corte Suprema de Justicia con recurso impugnatorio pendiente de resolver.

### **3. Montos comprometidos en las coimas de tránsito**

De la totalidad de casos analizados, el 64.5% corresponden a coimas de tránsito menores a S/. 10, mientras que los montos superiores a S/. 200 representan un porcentaje tan sólo del 4%. Así, la información ordenada en intervalos nos permite advertir con claridad que los montos entre S/. 2 y S/. 20 representan el 87% del total. Observamos, asimismo, que sólo el 13% corresponde a coimas superiores a S/. 30.

**Gráfico N° 05**  
**Intervalos de montos comprometidos en coimas de tránsito**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Tomando en consideración la información extraída de la base de datos de la PPEDC, y los montos precisados en el último gráfico, encontramos una relación entre monto y denuncia. De este modo, cuando el monto de la coima sea menor de S/. 20, es más alta la probabilidad de que un efectivo policial denuncie el hecho. Por el contrario, en los casos donde un conductor infractor se convierte en el denunciante, las coimas de tránsito, por lo general, son mayores a S/. 100. En todo caso, cuando la coima es mayor a este monto el denunciante siempre es un particular.

En consecuencia, puede trazarse una línea divisoria muy clara entre los casos que se originan a partir de una denuncia policial y aquellos donde es un ciudadano el que denuncia el acto de corrupción. El primer grupo de casos es numeroso y permite establecer ciertas regularidades: por ejemplo, que los conductores infractores, en su gran mayoría, no ofrecen coimas superiores a los S/. 20 tras haber cometido una infracción consignada en el Reglamento Nacional de Tránsito. Por lo general, estas infracciones son por exceso de velocidad, dejar y recoger pasajeros en lugares no autorizados (en caso del transporte público), y no contar con certificado SOAT o licencia de conducir, tal como se aprecia en las siguientes síntesis de hechos denunciados:



**Cuadro N° 01**  
**Síntesis de casos tipo – Conductores infractores**

Síntesis del caso
<p>Se atribuye a [nombre del procesado], cobrador de la unidad de transporte público intervenida, entregar la suma S/. 2, "para su gaseosa", con el evidente propósito de que el policía interviniente omitiera la imposición de la papeleta. Ante ello, el efectivo se dirigió hacia el chofer [nombre de procesado] solicitándole sus documentos personales y del vehículo, negándose éste a hacer entrega de los documentos solicitados, e incluso se dio a la fuga con el efectivo policial a bordo del vehículo, lo que motivó a que éste último solicitara apoyo a su compañero, quien logró interceptarlo quince cuadras más adelante, intentando el imputado darse a la fuga, esta vez caminando, negándose a ir a la comisaría del sector, menos aún hacer entrega de la documentación requerida.</p>
<p>La SOT PNP [nombre del efectivo PNP] intervino al vehículo [número de placa de rodaje], cuando prestaba servicios de transporte público en las inmediaciones de la avenida Angamos con Arequipa. Cuando la SOT solicitó al conductor su licencia de conducir, éste le entregó unos documentos y, conjuntamente con ellos, dos monedas de S/. 5, tratando de sobornarla al haber cometido una infracción al Reglamento de Tránsito E-22, que consiste en recoger pasajeros en paraderos no autorizados.</p>
<p>Con fecha 6 de marzo del 2012 siendo las 9.00 am, el efectivo policial SOT de 1era. [nombre del efectivo policial], cuando se encontraba de servicio a la altura del kilómetro 14 de la Panamericana Sur - distrito de San Juan de Miraflores, observó que un vehículo de transporte público se encontraba recogiendo pasajeros en una zona prohibida, por lo que procedió a intervenirlo. Acto seguido, luego de solicitar los documentos al conductor infractor, éste entregó al efectivo policial la suma de S/. 10. Al ser consultado por el policía para qué era el dinero, el chofer del vehículo le respondió: “es un cariño para que no me ponga la papeleta”, lo que motivó que sea conducido a la comisaría.</p>
<p>[Nombre del procesado] fue intervenido con fecha 02 de mayo de 2012, por el [nombre del efectivo policial] por haber incurrido en una infracción al Reglamento de Tránsito, debido a que conducía un vehículo de transporte público recogiendo y dejando pasajeros en un carril no autorizado. Por este hecho el efectivo policial procedió a solicitar la documentación del chofer infractor, momento en que le hizo entrega de ésta conjuntamente con un billete de S/ .20 para evitar la sanción. Este ofrecimiento fue rechazado por el efectivo policial.</p>

Por el contrario, el segundo grupo de casos, donde es el policía el que solicita la coima y es denunciado por dicho acto, representa un reducido número de denuncias y no facilita el establecimiento de regularidades. No obstante, un análisis cualitativo de estos casos evidencia que en aquellas ocasiones en las que un efectivo policial “solicita” una coima de tránsito mayor a S/. 100, ésta suele responder a hechos de mayor gravedad. Por ejemplo,

que el intervenido tenga una requisitoria, que presente signos de haber consumido bebidas alcohólicas, entre otros. Al respecto, tenemos las siguientes síntesis de casos:

**Cuadro N° 02**  
**Síntesis de casos tipo – efectivos de la PNP**

Síntesis del caso
[Nombre del denunciante] fue intervenido por efectivos policiales de la Unidad de Peritaje y Unidad de Prevención de Accidentes de Tránsito-DEPIAT UPAT, en las inmediaciones del túnel de la Herradura en el Distrito de Chorrillos, encontrándose conduciendo en estado de ebriedad, solicitándole la suma de S/. 1,000 para no conducirlo a la Comisaría.
Los efectivos policiales denunciados intervinieron al vehículo [placa de rodaje], encontrando en su interior latas de cerveza consumidas y a medio consumir, remitiéndolos a la Comisaría del distrito, solicitándoles a los intervenidos la suma de US\$/. 20 dólares americanos y S/. 100 a fin de beneficiarlos, para después exigirles la suma de US\$/. 1,000 dólares americanos.
Se habría advertido la presunta comisión del delito de Cohecho pasivo propio por parte de los efectivos policiales, quienes habrían solicitado la cantidad de S/. 300 a cambio de dejar en libertad a un motorizado responsable de un atropello.
Dos policías de tránsito intervinieron a los conductores de dos vehículos siniestrados. Uno de los conductores no contaba con licencia de conducir por lo que, a instancia de los efectivos policiales denunciados, les entregó S/. 70 cambio de que éstos facilitaran la suplantación de su identidad, y que su acompañante tome su lugar en calidad de conductor del vehículo siniestrado. Este último admitió haber accedido a dicha suplantación según refiere por solidaridad.

Si bien los casos relacionados a coimas de tránsito pueden resultar poco complejos en términos procesales, y poco significativos en lo que corresponde al monto materia de delito, para atenderlos es preciso movilizar los recursos de todo el Sistema de Justicia, estos es: Fiscalías Especializadas, Procuraduría Pública Especializada en Delitos de Corrupción y Poder Judicial. Como indica un abogado consultado: “por unos cohechos de S/. 10 [...] movilizamos todo un sistema, representantes de la Procuraduría, de la Fiscalía, por montos irrisorios”. Tal movilización de recursos representa una situación análoga a la generada por las denuncias y procesos penales de los casos tipo “A” y “B”, los cuales involucran elevadas sumas de dinero y pueden comprometer a altos funcionarios del Estado.

## **SEGUNDA PARTE:**

### **Casos en ejecución de sentencia por coimas de tránsito en Lima Metropolitana**

Tal como se señaló anteriormente, los procesos judiciales contra policías de tránsito denunciados por solicitar un soborno se caracterizan por ser prolongados y de difícil probanza dado el tipo de defensa asumida por los efectivos policiales imputados. Ello explica que de los cien (100) casos con sentencias condenatorias por coimas de tránsito en Lima Metropolitana que obran en los archivos de la PPEDC, noventa y seis (96) corresponden a conductores que intentaron sobornar a un policía de tránsito y sólo cuatro (4) corresponden a policías condenados por solicitar una coima a un conductor infractor, lo cual dificulta un análisis profundo a fin de establecer ciertas regularidades.

Sin embargo, la cobertura de este tipo de casos por los medios de comunicación les otorga cierta relevancia. Al respecto, la sentencia más reciente corresponde al 13 de julio del 2012; dicha sentencia condena a un Teniente PNP a 4 años y 10 días de pena privativa de libertad efectiva, al mismo tiempo de inhabilitación y al pago de una reparación civil de S/. 8,000. El referido oficial intervino a un taxista y al descubrir que éste había cometido una falta al Reglamento de Tránsito le solicitó S/. 200 y retuvo sus documentos solicitándole más dinero. El taxista lo denunció ante la Fiscalía, la que preparó un operativo en la Comisaría de San Juan de Lurigancho. Tras ser descubierto el policía se tragó los billetes a fin de desaparecer la evidencia. Este hecho fue difundido por los medios de comunicación a nivel nacional<sup>11</sup>.

A continuación, desarrollaremos un análisis de los casos que concluyeron con una sentencia condenatoria a conductores de tránsito.

#### **1. Duración de casos por coimas de tránsito**

A diferencia de otros delitos de corrupción, en el caso de las coimas de tránsito es común que se consigne el lugar, la fecha y la hora exacta de su comisión. Esta característica permite determinar el tiempo que le toma al sistema de justicia ocuparse de este tipo de casos, desde

---

<sup>11</sup> Ver el siguiente link: <http://peru21.pe/2011/11/30/actualidad/policia-se-traga-coima-evitar-detencion-2001169>.

la ocurrencia del hecho (que generalmente coincide con la fecha de la denuncia) hasta la fecha en que es emitida la sentencia definitiva. Al respecto, es interesante observar cómo el cambio de modelo procesal penal ha significado una mayor celeridad en la resolución de este tipo de casos.

**Cuadro N° 03**  
**Duración de los casos por coimas de tránsito según modelo procesal**

<b>Nuevo Código Procesal Penal</b>	
<b>N° de meses</b>	<b>Porcentaje</b>
1 mes	27.3%
2 meses	38.6%
3 meses	20.5%
4 meses	9.1%
10 meses	4.5%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

<b>Código de Procedimientos Penales</b>	
<b>N° de Años</b>	<b>Porcentaje</b>
1 año	6.3%
2 años	18.8%
3 años	31.3%
4 años a más	43.8%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Existe una marcada diferencia según el tipo de norma procesal aplicable. De este modo, mientras que en el Nuevo Código Procesal Penal un caso de coima de tránsito puede durar hasta 3 meses (86.4% de los casos), en el antiguo Código de Procedimientos Penales un caso de las mismas características podría extenderse hasta 6 ó 7 años. Si consideramos el tiempo en que los casos son resueltos, la relación entre uno y otro código penal es inversamente proporcional.

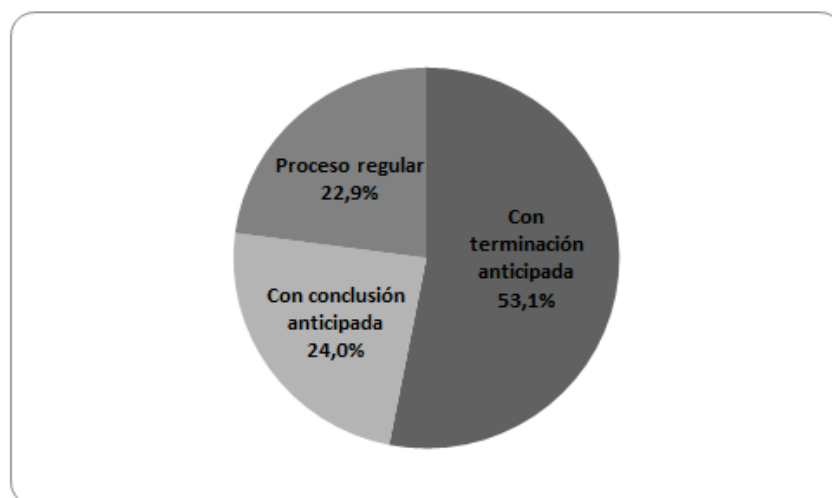
## 2. Formas de terminación de casos por coimas de tránsito

Con relación a la forma de terminación de los procesos penales por coimas de tránsito seguidos contra conductores infractores, éstos se resuelven en su gran mayoría con la aceptación de responsabilidad por parte del imputado, denominada *confesión sincera*<sup>12</sup>. En efecto, independientemente de la norma procesal aplicable, sólo el 22.9% de conductores procesados sigue todo el proceso penal, esto es, desde la fase de investigación hasta la

<sup>12</sup> Artículos 160° y 161° del Nuevo Código Procesal Penal (sobre confesión sincera).

sentencia definitiva. El 77.1% de los casos restantes concluye cuando los procesados se acogen a la *terminación anticipada*<sup>13</sup> o la *conclusión anticipada*<sup>14</sup>.

**Gráfico N° 06**  
**Casos de coimas de tránsito por tipo de terminación**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Con esta decisión, el conductor infractor tiene la posibilidad de: a) reducir su pena y b) evitar la dilación del proceso penal. Según la ley procesal penal, la reducción de la pena puede ser de hasta una tercera parte por debajo del mínimo legal, de acogerse a la *confesión sincera*, y hasta de una sexta parte si el imputado se acoge al proceso de *terminación anticipada*.

### 3. Las penas privativas de libertad por coimas de tránsito

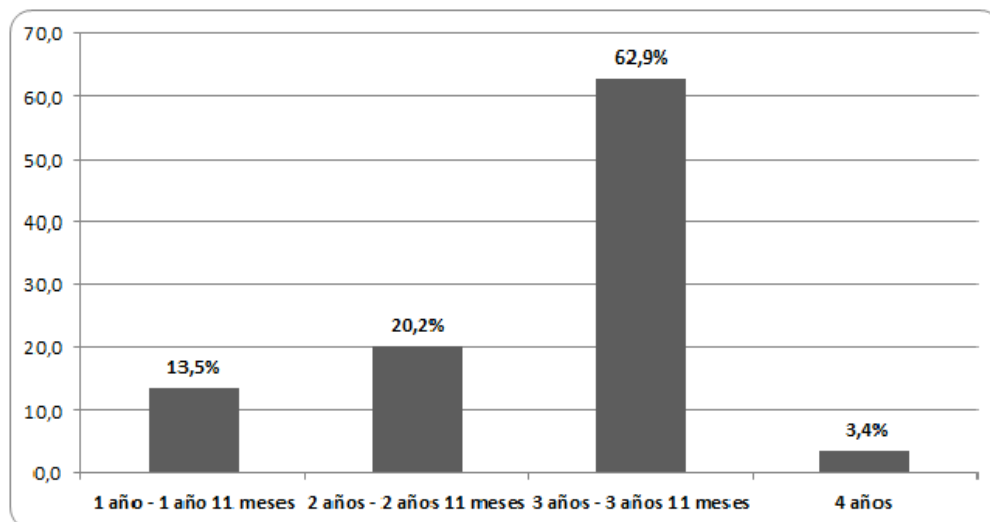
Todos los conductores denunciados por ofrecer una coima a un policía de tránsito fueron condenados a pena privativa de libertad suspendida, lo que implica que ninguno recibió condena superior a los cuatro años<sup>15</sup>. En consecuencia, el 100% de conductores condenados por coimas de tránsito no ingresó a prisión. Además, el mayor porcentaje de condenas son menores a 4 años debido a que los conductores infractores se acogieron a la *confesión sincera*. Tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

<sup>13</sup> Artículo 468° y siguientes del Nuevo Código Procesal Penal.

<sup>14</sup> Artículo 372° del Nuevo Código Procesal Penal y artículo 136° del Código de Procedimientos Penales.

<sup>15</sup> El art. 57 del Código Penal señala que el juez podrá suspender la ejecución de la pena siempre que se cumplan los siguientes requisitos: 1) que la condena se refiera a pena privativa de libertad no mayor de cuatro años (...)

**Gráfico N° 07**  
**Años de pena privativa de la libertad**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Por su parte, el cuadro N° 02 nos muestra que en la mayoría de las sentencias condenatorias (74,1%) se dispuso que la suspensión de la pena privativa de la libertad sea de un año; así, durante dicho periodo de tiempo el condenado debió ceñirse a ciertas normas de conducta para que su pena sea declarada como cumplida. El mismo cuadro nos muestra que las penas privativas de la libertad de 3 años son las que concentran el mayor porcentaje de penas suspendidas.

**Cuadro N° 02**  
**Años de suspensión según años de pena privativa de la libertad**

Años de suspensión	<i>Años de Pena Privativa de la Libertad</i>				Total
	1 año - 1 año 11 meses	2 años - 2 años 11 meses	3 años - 3 años 11 meses	4 años	
<b>1 año</b>	13,5%	20,2%	40,4%	0,0%	<b>74,1%</b>
<b>2 años</b>	0,0%	0,0%	18,0%	0,0%	<b>18,0%</b>
<b>3 años</b>	0,0%	0,0%	4,5%	3,4%	<b>7,9%</b>
<b>Total</b>	<b>13,5%</b>	<b>20,2%</b>	<b>62,9%</b>	<b>3,4%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

En la práctica, el conductor infractor cumple su pena en libertad, siendo su principal sanción, en virtud a las normas de conducta derivadas de la suspensión de la pena, verse restringido en el ejercicio de algunos de sus derechos. Por ejemplo, tiene prohibido

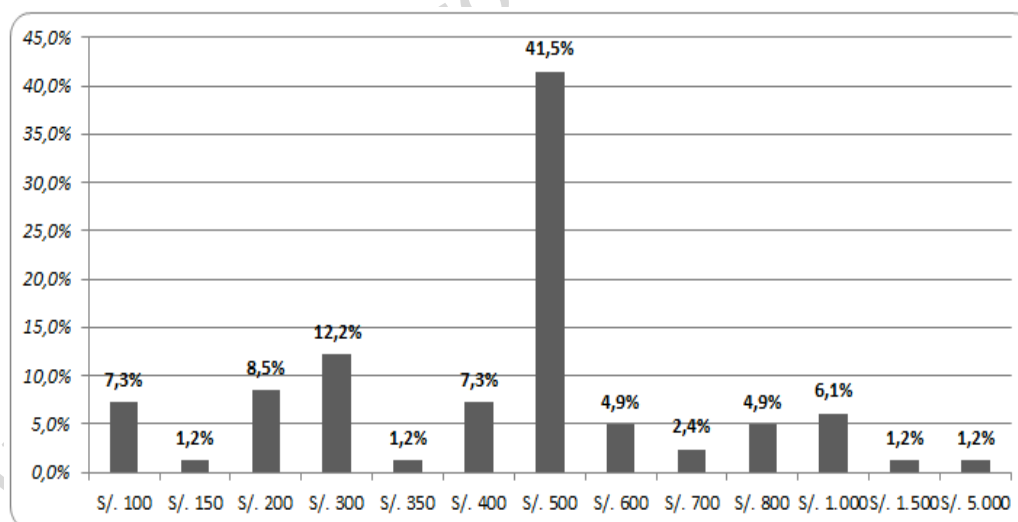
ausentarse del lugar de su residencia sin previa autorización del juez; está obligado a comparecer mensualmente al Juzgado de Investigación Preparatoria a efectos de que informe y justifique sus actividades o a firmar el Libro Registro que se disponga para dicho fin; entre otras.

#### 4. Reparaciones civiles impuestas a los conductores infractores

Casi el 80% de las reparaciones civiles impuestas a conductores infractores no excede los S/. 500, monto exiguo si lo comparamos con los S/. 6,000 de costo que representa para la PPEDC participar en un caso al año<sup>16</sup> (Mujica; Quinteros; Castillo & Chávez. 2012: 205). Esto sin considerar la inversión de tiempo, esfuerzo y demás recursos que destinan tanto el Poder Judicial como el Ministerio Público para la atención de este tipo de casos.

Gráfico N° 08

Intervalos de reparación civil impuestas a conductores infractores



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

Sin embargo, no se registra una correspondencia entre el monto comprometido en las coimas de tránsito y las reparaciones civiles impuestas. Así, una coima de S/. 10 puede ser

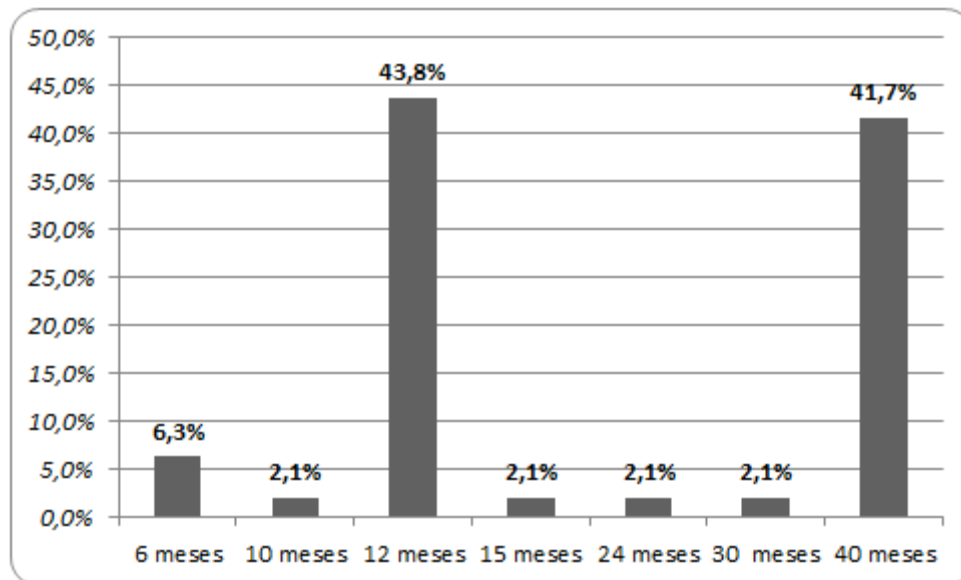
<sup>16</sup> Asumiendo el costo anual de litigio de un caso (CPAL) como el promedio del sueldo promedio mensual (SP) entre el número promedio de casos por abogado al mes (NC), más el costo promedio mensual de transporte (T), papelería (P), mensajería (M) y presión de servicios (S) multiplicado por 12 meses al año:  $[(SP/NC) + T + P + M + S] \times 12 = CPAL$ .

sancionada con reparaciones civiles de S/. 100, S/. 500 o hasta S/. 1,000, según la discrecionalidad del órgano jurisdiccional competente, evidenciando la falta de uniformidad de criterio al imponer esta sanción.

## 5. La inhabilitación

El 50% de las sentencias dictadas contra conductores infractores incluyen como sanción la inhabilitación para ejercer un cargo público, hecho que muestra la ausencia de uniformidad de criterio en decidir si se impone o no este tipo de pena. En atención a este tipo de sanción, el particular condenado queda “incapacitado para obtener mandato, cargo, empleo o comisión de carácter público”<sup>17</sup>. Conforme se observa en el siguiente gráfico, la mayor parte de sentencias imponen 12 ó 40 meses de inhabilitación de acuerdo a la discrecionalidad del juez<sup>18</sup>.

**Gráfico N° 09**  
**Meses de inhabilitación para ejercer la función pública**



Fuente: Observatorio Anticorrupción, elaboración propia

De lo hasta aquí visto, podemos afirmar que la mayor proporción de casos con sentencia da cuenta de conductores infractores condenados por actos de corrupción, cuyo castigo

<sup>17</sup> Los efectos de la sanción de inhabilitación se precisan en el artículo 36° del Código Penal.

<sup>18</sup> Según el artículo 38° del Código Penal, el tiempo máximo de inhabilitación es de 60 meses.



efectivo está representado por: i) ciertas limitaciones a su derecho al libre tránsito, ii) al pago de sumas exiguas de dinero; y, iii) la inhabilitación para ejercer la función pública, independientemente que el condenado haya ejercido o no esta función al momento de cometer el delito.

## Conclusiones

1. Las coimas de tránsito constituyen una modalidad de pequeña corrupción que involucra a efectivos de la PNP y conductores de tránsito. Sin embargo, los casos que se registran en la PPEDC se refieren casi en su totalidad (tanto casos con procesos en giro como los que están en ejecución de sentencia) a los conductores infractores. Ello contrasta con la percepción ciudadana reflejada en la *VII Encuesta Nacional sobre Percepciones de Corrupción 2012*. Según esta encuesta, la alta probabilidad de que un policía sea sobornado por lo menos sugiere la existencia de una *cifra negra* en torno a la incidencia de esta modalidad de delito (coimas de tránsito) en Lima Metropolitana.
2. En relación a las investigaciones y procesos penales por coimas de tránsito seguidos contra policías y conductores infractores, existen notorias diferencias en cuanto a niveles de dificultad en la prueba del delito, las formas de terminación de los procesos y el tipo de sanciones que en uno y otro caso impone la justicia penal. Tales diferencias advierten la necesidad de evaluar políticas anticorrupción que resulten más eficaces para la prevención, investigación y sanción de las conductas corruptivas. Ello tomando en cuenta, entre otras razones, el tipo de condenas impuestas a los conductores infractores; así como las dificultades probatorias y reducida posibilidad de sanción que caracteriza a los procesos penales seguidos contra policías de tránsito involucrados en estos delitos.
3. En los casos de los conductores infractores denunciados, la mayor parte de ellos reconoce el delito y se acoge a formas de conclusión o terminación anticipada. No obstante, la información obtenida nos lleva a cuestionar la efectividad y rigurosidad de las penas impuestas como para asegurar efectos disuasivos ante los posibles actos de corrupción. En todo caso, el *quantum* de la pena y la reparación civil impuesto a este tipo de imputados no justifica la activación y movilización de recursos al interior del sistema de justicia penal,

menos aún, cuando las sanciones a nivel administrativo podrían ser incluso más drásticas y expeditivas.

4. Con relación a los efectivos de la PNP involucrados en coimas de tránsito, las dificultades probatorias para la verificación del hecho ilícito exigen la necesidad de generar medios de prueba convincentes para la efectiva y ejemplar sanción del delito. En ese sentido, el uso de cámaras de video y la ejecución cotidiana de operativos a policías intervenidos en flagrancia constituyen medios eficaces para lograr dicho objetivo.
5. Tanto en el primer y segundo caso, es imprescindible evaluar la implementación de políticas preventivas, orientadas a la ciudadanía y que tengan por objetivos: desalentar los actos de corrupción y estimular la denuncia de este tipo de prácticas dentro de la cotidianidad vial. Esto último, constituiría un medio efectivo para la realización de los operativos a efectivos policiales involucrados en este tipo de casos, todo ello pensado en una rigurosa aplicación de *las políticas de represión del delito*, tomando en consideración su condición de funcionarios públicos y las consecuencias negativas que generan a la institución policial y al Estado.

### Referencias bibliográficas

Comisión de Alto Nivel Anticorrupción – CAN

2012 Plan Nacional de Lucha Contra la Corrupción. Lima: CAN.

Proética

2012 VII Encuesta Nacional sobre Percepciones de Corrupción. Lima: Proética.

MUJICA Jaris; QUINTEROS, Víctor; CASTILLO, Rafael & CHÁVEZ, Carlos.

2012 La Procuraduría Anticorrupción en perspectiva crítica: reparaciones civiles, investigación y sistemas de información. En: *La lucha contra la corrupción en el Perú. El modelo peruano: la experiencia de las Procuradurías Anticorrupción*. Lima: MINJUSDH y Cooperación Alemana al Desarrollo Internacional-GIZ, pp.197-223.

Código Penal y Nuevo Código Procesal Penal: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

Sistema Peruano de Información Jurídica (*Spj*). Disponible en:

<http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default->

[codpenal.htm&vid=Ciclope:CLPdemo](http://spij.minjus.gob.pe/CLP/contenidos.dll?f=templates&fn=default-codpenal.htm&vid=Ciclope:CLPdemo) [última consulta: 27 de marzo de 2013]