

**UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE
DIOS**

FACULTAD DE EDUCACIÓN

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS
POLÍTICAS**



TESIS

**El Proceso Administrativo Sancionador Frente a la
Desproporcionalidad de la Infracción P. 16, al
Servicio de Transporte de Carga y
Mercancías, en el Distrito
de Tambopata - 2022**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Bach. SAJAMI RUIZ, Pedro Belki

ASESOR:

- Mg. PAYÉ APAZA, David Alberto

Puerto Maldonado, julio 2025

**UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE
DIOS**

FACULTAD DE EDUCACIÓN

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS
POLÍTICAS**



TESIS

**El Proceso Administrativo Sancionador Frente a la
Desproporcionalidad de la Infracción P. 16, al
Servicio de Transporte de Carga y
Mercancías, en el Distrito
de Tambopata - 2022**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Bach. SAJAMI RUIZ, Pedro Belki

ASESOR:

- Mg. PAYÉ APAZA, David Alberto

Puerto Maldonado, julio 2025

DEDICATORIA

Quiero agradecer a Dios y a mi mamá Rudecinda que me acompaña desde el cielo, que, aunque no está presente sé que está viendo mis logros, esa fuerza y paciencia que tuvo para educarme y hacerme una persona de bien al final fueron determinantes para ir logrando mis objetivos. En esa misma línea quiero agradecer a mi hermana Zurley por asumir un segundo rol de segunda madre que me fue muy necesario, asimismo quiero dar las gracias al Padre Xavier, por acogerme en el hogar y darme la oportunidad y facilidad de estudiar. Por último, quiero agradecer a mis hijas y a mi pareja, ellas llegaron a mi vida a dar estabilidad y armonía y con ello, las fuerzas y motivación necesaria para concluir trabajo de investigación.

Pedro Belki

AGRADECIMIENTO

La realización de este trabajo de investigación de tesis fue posible, en primer lugar, a la Dra. Shelni Ady Kuentas Aragón, quien es su afán de ver más profesiones abogados Madredioscences, me alentó a iniciar este proyecto. Asimismo, quiero reconocer el esfuerzo de mi asesor del Dr. David Alberto Paye Apaza, quien me orientó académicamente para desarrollar correctamente esta investigación.

Por otro lado, quiero agradecer a la Universidad Nacional amazónica de Madre de Dios por ser la casa de estudios y fuente de sabiduría para mí y otros jóvenes que desean salir adelante. El reconocimiento también va para la Gerencia de Transporte Caga y Mercancía por abrirme sus puertas para que pueda desarrollar mi trabajo de investigación, y por último es muy importante reconocer a los transportistas que coadyuvaron, en la elaboración del presente trabajo, y espero que este proyecto de investigación, inspire a la lucha contra una reforma en materia de transportes a fin de que las infracciones sean más proporcionales y generen efecto disuasivo en los transportistas, conductores y todos los elementos involucrados en la materia.

Pedro Belki

18%

INDICE DE SIMILITUD

17%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

12%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Nacional Amazonica de Madre de Dios Trabajo del estudiante	6%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	4%
3	portal.mtc.gob.pe Fuente de Internet	2%
4	aap.org.pe Fuente de Internet	2%
5	intra.uigv.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	repositorio.upagu.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	repositorio.utelesup.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	docplayer.es Fuente de Internet	1%
9	repositorio.unamad.edu.pe	

PRESENTACIÓN

Señores Miembros del Jurado:

Es una gratificación académica haber llevado a cabo este trabajo de investigación, denominado: **El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022**, se ha realizado con gran empeño y motivación, con la finalidad de proporcionar un relevante aporte legal a los estudiantes de Derecho y Ciencias Políticas, además de a la población en general. Así pues, destine el tiempo y la energía necesarios para analizar las fuentes documentales que facilitaron el tratamiento y ubicación del tema de investigación.

Por lo tanto, de base en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, este estudio se distingue por su originalidad y autenticidad, asegurando que no representa una copia ni plagio de estudios anteriores.

El objetivo de esta pesquisa o estudio es examinar las causas legales sobre la falta de proporcionalidad en la infracción relacionada con el servicio de transporte de mercancías y carga dentro de un procedimiento administrativo sancionador.

En la presente investigación, se han seguido tanto las normativas establecidas en el Reglamento como los principios del método científico, con el propósito de garantizar el rigor exigido en todo proceso investigativo.

A la postre, presento este estudio al Jurado pertinente para que me otorgue la aprobación y decisión correspondiente. Donde deseo ser apreciado y premiado en su momento.

El Autor

INTRODUCCIÓN

Mediante la ley N° 29380 se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que se encargará de regular, vigilar, inspeccionar y penalizar las actividades de transporte de personas, carga y bienes a nivel nacional e internacional, así como las actividades asociadas al transporte de bienes a nivel nacional.

Al realizar una acción de fiscalización en las estaciones de pesaje de los vehículos de carga pesada, por la SUTRAN, levanta un Formulario de Infracción a las Normas de Pesos y Medidas Vehiculares, cuando detecta que la Constancia de verificación de pesos y medidas, presentada durante las acciones de control, los vehículos consignan un peso bruto total diferente del peso registrado en la balanza de la estación de pesaje, por lo que se incurre en la comisión de la infracción P.16, de conformidad con el numeral 7 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Anexo IV: Pesos y Medidas del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. el al DS 058-2003-MTC, que textualmente dice: Emitir el documento de comprobación de pesos y medidas, consignando pesos y/o medidas que no sean coincidentes con los despachados y/o trasladados, siempre que superen el peso o medidas permitidos por la normativa correspondiente.

Mientras que el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, modificado por los Decretos Supremos N° 005-2004-MTC, 014-2004-MTC, 035-2004-MTC y 002-2005-MTC,

El artículo 5 del Decreto Supremo N° 002-2005- MTC, a partir del 1 de abril de 2005 se restablecerá el control de pesos por eje conforme al Reglamento Nacional de Vehículos a todos los vehículos que circulan en el SNTT, señalándose que para que tengan validez las citadas acciones de control, las balanzas de las estaciones de pesaje fijas y móviles deberán estar calibradas

y avaladas por una entidad especializada que cuente con la debida acreditación ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), con una validez que no exceda los seis (6) meses.

El artículo 1° del Decreto Supremo N° 002-2005-MTC, modifica el artículo 51° del Reglamento Nacional de Vehículos, el mismo que establece que Además de utilizar balanzas que cumplan con los requisitos técnicos y administrativos establecidos, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de mercancías, deberán expedir la correspondiente certificación de pesaje que verifique los límites de peso bruto del vehículo y el peso por eje o grupo de ejes.

Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, se autoriza el procedimiento administrativo sancionador especial, aplicado mediante una tramitación abreviada en el ámbito del transporte y tránsito terrestre, así como en los servicios complementarios relacionados.

Es imprescindible que las autoridades aseguren que llevar a cabo conductas sancionables no sea más beneficioso para el transgresor que acatar las regulaciones violadas o cumplir con la penalización correspondiente. No obstante, las penalidades impuestas deben mantener una proporcionalidad adecuada con respecto a la gravedad de la infracción cometida.

El concepto de proporcionalidad, que se originó en la doctrina alemana y se incorporó dentro del concepto más amplio de la prohibición del exceso, un principio constitucional que orienta la actuación de los poderes públicos cuando estas acciones puedan restringir, afectar o limitar los derechos individuales de los ciudadanos.

En este contexto, los siguientes capítulos se desarrollarán como parte de la investigación actual:

En el Capítulo I, el problema de investigación se conoce como problema de investigación y contiene el planteamiento del problema para llegar a los objetivos de la investigación. Además, en este capítulo se incluyen hipótesis como posibles soluciones al problema de investigación, sin olvidar la operacionalización de las variables. Además, se describen las circunstancias que justifican la elaboración del proyecto, así como sus alcances y limitaciones.

En el Capítulo II, el marco teórico de la investigación contiene los antecedentes de estudios realizados por especialistas o investigadores tanto en el ámbito nacional como internacional, así como en el ámbito local. También se repasa el marco conceptual, destacando algunos modelos teóricos y, finalmente, considerando los términos básicos utilizados.

En el Capítulo III, El término metodología de la investigación se refiere a todas las metodologías empleadas en la investigación, incluido el tipo, nivel, enfoque y diseño de la investigación, la población y la muestra, así como los métodos y técnicas utilizados para recopilar y procesar los datos.

En el Capítulo IV, el análisis y los resultados de la investigación, la presentación de los hallazgos, la validación y contrastación de las hipótesis, así como la presentación de los hallazgos en base a las encuestas. Por último, se discutirán los hallazgos y sugerencias de la investigación.

Finalmente, se puede acceder a una gran cantidad de información bibliográfica, con los anexos correspondientes adjuntos.

RESUMEN

El estudio titulado El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022. Tuvo como objetivo general de la presente investigación fue determinar de qué manera las sanciones en un procedimiento sancionador, las sanciones deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción. La investigación realizada corresponde a la modalidad básica y adoptó un enfoque mixto, combinando elementos cuantitativos y cualitativos. Se trata de un estudio de tipo básico puro, cuyo diseño fue no experimental y de corte transversal. La muestra estuvo compuesta por conductores y/o propietarios de vehículos del distrito de Tambopata, seleccionados mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, conformado por diecinueve conductores y algunos inspectores. Para la recolección de datos, se empleó como instrumento principal el cuestionario. Finalmente, se deduce que, aunque a través del Decreto Legislativo No 1406 que modifica la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se instauró la aplicación de una responsabilidad objetiva en los procesos sancionadores gestionados por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), Existen infracciones y situaciones que demandan una evaluación personal de la responsabilidad, dado que la ejecución estricta de una responsabilidad.

Palabras clave: Sutran, Procedimiento administrativo sancionador, desproporcionalidad de la infracción, servicio de transporte de carga y mercancías.

ABSTRACT

The general objective of this research called The administrative sanctioning procedure against the disproportionality of the P.16 infraction, to the cargo and merchandise transport service, in the district of Tambopata – 2022, was to determine how the sanctions in a sanctioning procedure, the sanctions should be proportional to the non-compliance qualified as an infraction. The type of research was basic, with a mixed approach: quantitative as quantitative. The type of research is basic pure, the design was non-experimental and cross-sectional. The sample was made up of drivers and/or owners of vehicles from the district of Tambopata, the sampling carried out is non-probabilistic for convenience made up of nineteen who are vehicle drivers, as well as Inspectors. The data collection instrument used was the questionnaire. Finally, it is concluded that although Legislative Decree No. 1406 amending Law 27181 - General Law on Land Transport and Transit established the application of strict liability for sanctioning procedures processed by the Superintendence of Land Transport of Persons, Cargo and Goods (SUTRAN), there are infractions and situations that merit a subjective assessment of liability. Since the strict application of strict liability would lead to a possible affectation of the rights of the sanctioned subjects.

Key words: Administrative sanctioning procedure, disproportionality of the infringement, cargo and goods transport service.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO

PRESENTACIÓN

INTRODUCCIÓN

RESUMEN

ABSTRACT

CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1. Descripción del Problema	1
1.2. Formulación del problema	4
1.2.1 Problema General	4
1.2.2. Problemas Específicos	4
1.3. Objetivos.....	4
1.3.1. Objetivo General.....	4
1.3.2. Objetivos Específicos	5
1.4. Variables.....	5
1.5. Hipótesis.....	6
1.5.1. Hipótesis General	6
1.5.2. Hipótesis Específicos	6
1.6. Justificación	6
1.7 Consideraciones Éticas	7
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	8
2.1. Antecedentes de Estudio.....	8
2.1.1. Antecedentes internacionales	8
2.1.2. Antecedentes nacionales	13
2.1.3. Antecedentes locales	17
2.2. Marco Teórico.....	17

2.2.1. El procedimiento administrativo sancionador	17
2.2.2. La desproporcionalidad de la infracción	46
2.3. Definición de Términos	52
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	54
3.1. Tipo de investigación	54
3.2. Diseño de la Investigación	55
3.2.1. Lugar de estudio.....	55
3.2.2. Diseño	55
3.3. Población y Muestra	57
3.3.1. Población.....	57
3.3.2. Muestra	57
3.3.3. Muestreo	58
3.4. Métodos y Técnicas.....	58
3.4.1. Métodos.....	58
3.4.2. Técnicas.....	59
3.4.3 Instrumentos	61
3.4.4. Recolección y de análisis de datos	62
3.5. Tratamiento de los datos	63
3.5.1. Procesamiento de datos.....	63
3.5.2. Descripción del cuestionario.....	63
3.5.3. Confiabilidad del instrumento	63
3.5.4. Validación de instrumento	64
CAPITULO IV: RESULTADOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	66
4.1. Análisis y Resultados	66
4.2. Presentación de resultados	67
4.3. Validación de Hipótesis	80
4.4. Contrastación de Hipótesis.....	82

4.5. Discusión de Resultados	85
CONCLUSIONES	87
SUGERENCIAS	88
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	89
ANEXOS	
ANEXO N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA	
ANEXO N° 2 – A MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE 1	
ANEXO N° 2 – B MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE 2	
ANEXO N° 03 INSTRUMENTOS	
ANEXO N° 4 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA REALIZACIÓN DE ESTUDIO	
ANEXO N° 5 SOLICITUD DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO	
ANEXO N° 6 FICHA DE VALIDACIÓN	
ANEXO N° 7 CONSENTIMIENTO INFORMADO	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Población.....	57
Tabla 2 Muestra.....	58
Tabla 3 Técnicas de estudio.....	60
Tabla 4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	62
Tabla 5 Confiabilidad del instrumento	64
Tabla 6 Validación de instrumento	65
Tabla 7 Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata, ¿Se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía?.....	67
Tabla 8 ¿cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	68
Tabla 9 ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	70
Tabla 10 ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	71
Tabla 11 ¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?	72
Tabla 12 ¿Cree usted que las infracciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?	74
Tabla 13 Para cumplir con el principio de proporcionalidad. ¿Cree usted que las empresas de transporte deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?	75
Tabla 14 ¿Cree Ud. que el código de infracción P.16 contemplado en el D.S. N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a una	

empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infracciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?	76
Tabla 15	78
Tabla 16 ¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario imponer infracción con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?	79
Tabla 17 Prueba de normalidad	81
Tabla 18 Coeficiente de las variables: Procedimiento administrativo sancionador y la variable infracción al servicio de transporte y mercancías	83

ÍNDICE DE FIGURA

Figura 1 Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata ¿Se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía?.....	67
Figura 2 ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	69
Figura 3 ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	70
Figura 4 ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?	72
Figura 5 ¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte de carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?	73
Figura 6 ¿Cree usted que las infracciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?	74
Figura 7 Para cumplir con el principio de proporcionalidad. ¿Cree usted que las empresas de transporte deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?.....	75
Figura 8	77
Figura 9	78
Figura 10 ¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario imponer infracción con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?	80
Figura 11 Recta de regresión lineal entre las variables: procedimiento administrativo sancionador y la infracción al servicio de transporte y mercancías	84

CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del Problema

El Estado, mediante sus distintos organismos, impone sanciones a los administrados cuando incumplen las disposiciones del derecho administrativo. Estas sanciones se aplican siempre que se encuentren dentro de su competencia, jurisdicción, sean típicas y se lleven a cabo en un debido procedimiento. El propósito de estas sanciones es evitar que los administrados cometan estas infracciones en el futuro. No obstante, cuando la sanción impuesta no se aplica bajo estas condiciones, se vuelve totalmente arbitraria, vulnerando los derechos fundamentales y los principios que regulan tanto el derecho administrativo como el derecho administrativo sancionador. La Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías (SUTRAN) sanciona económicamente a los responsables de presuntos delitos con código de tránsito P16, aplicado a los administrados de la Región de Madre de Dios que realizan el servicio de transporte de carga y mercancías en calidad de los tres agentes infractores.

En respuesta a los problemas planteados por los gremios de transporte, relacionados con los costos generados por la pandemia de COVID-19 y el aumento generalizado de los precios de los combustibles, además de las reuniones interinstitucionales realizadas por este Ministerio con la SUTRAN, se ha identificado la necesidad de implementar un nuevo Programa para la Regularización de Sanciones basadas en los Decretos Supremos N° 058-2003-MTC, N° 021-2008-MTC, N° 016-2009-MTC y N° 017-2009-MTC. Este programa tiene como objetivo reducir el monto de las sanciones impuestas por infracciones de bajo riesgo en términos de impacto en la salud, vida, seguridad e integridad de los ciudadanos y usuarios, facilitando el otorgamiento de facilidades de pago a los transportistas.

En caso de que la empresa sea encontrada infringiendo las normativas, será penalizada de acuerdo con el régimen de sanciones estipulado por el organismo supervisor. En el estudio, se aplicó la regla per se, que establece que cualquier violación de la normativa se considera una infracción. Por lo tanto, se descarta la regla de la razón, que únicamente penaliza cuando la infracción es considerada socialmente indeseable mediante pruebas que requieren un análisis específico. La razón de esta diferencia es que la primera regla se ajusta más a la noción de una empresa neutral en cuanto al riesgo, mientras que la segunda depende de juicios subjetivos y arbitrarios.

La intención criminal es una idea inicial que debemos considerar. Un conductor cuidadoso no pone en peligro a la sociedad (aunque sea responsable de la muerte de alguien), pero un conductor negligente sí lo pone en peligro y, sobre todo, de manera excesiva. En consecuencia, debe retribuir a aquellos que sufren daños debido a su comportamiento inadecuado. Sin embargo, ser negligente no significa que cuando un conductor causa daño de manera deliberada a otras personas, dicho daño será clasificado como intencional. En cambio, un conductor imprudente genera riesgos excesivos para los demás, lo que implica que cualquier perjuicio ocasionado será considerado intencional.

La multa será apropiada siempre y cuando su monto sea menor que el total del daño, considerando la probabilidad de imponer la sanción y los costos administrativos asociados. El supervisor emplea la multa como una herramienta sancionadora para mejorar el bienestar social. Sin embargo, cuando las multas son excesivas, es posible que no tengan el efecto disuasivo esperado en las empresas infractoras. De hecho, el bienestar social puede mantenerse incluso con multas menores. En cualquier caso, para lograr una disuasión efectiva, es necesario imponer sanciones que superen los daños causados, especialmente en situaciones donde las posibilidades de castigo son considerablemente menores que la infracción cometida. Por lo tanto, en contextos donde la probabilidad de detección es baja y los beneficios ilícitos son elevados, las sanciones deben ser estrictas.

Vale mencionar que la expresión de la multa óptima se utiliza en varios sectores donde hay un organismo regulador significativo, como el de recursos naturales (OEFA), el eléctrico (OSINERGMIN) y los hidrocarburos (OSINERG). Sin embargo, el transporte público y de carga aún no lo han utilizado. En cualquier caso, el organismo supervisor utilizará las sanciones para castigar a las empresas que cometan infracciones con el fin de prevenir su participación en actividades ilegales, ya que puede utilizar El análisis costo-beneficio que realizan los agentes para decidir si están incumpliendo o no la ley es clave. Es importante destacar que el organismo regulador solo tiene la capacidad de influir en la cantidad de recursos destinados a la fiscalización. Por lo tanto, debe implementar un plan de supervisión que optimice ese nivel de esfuerzo. Además, los costos del organismo podrían disminuirse sin comprometer la disuasión, reduciendo los esfuerzos de fiscalización mientras se aumentan las sanciones. (Vásquez, 2006).

La fiscalización tiene como finalidad monitorear el cumplimiento de la normativa vigente. En caso existan incumplimientos o infracciones por parte de los transportistas, conductores u operadores de terminales terrestres, se deben adoptar medidas correctivas o iniciar procedimientos administrativos sancionadores.

El responsable de la fiscalización y supervisión en materia de transporte es la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) a través de la Subgerencia de Fiscalización de Servicios de Transportes, Pesos y Medidas.

La Ley N° 29380 estableció la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías– Sutran, con la responsabilidad de regular, supervisar, inspeccionar y penalizar conforme a sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías a nivel nacional e internacional, además de aquellos servicios complementarios y relacionados que ofrezcan los entes públicos o privados vinculados con el sector. Además, tiene la capacidad de supervisar y vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito y del Reglamento Nacional de Vehículos.

Mediante Resolución de Superintendencia N° D000027-2020*SUTRAN-SP menciona Transformar los formatos de Papeleta de Infracción y Acta de Control para el Servicio de Transporte Internacional de Personas y mercancías.

1.2. Formulación del problema

1.2.1 Problema General

¿Qué relación existe entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022?

1.2.2. Problemas Específicos

¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022?

¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022?

¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Determinar el nivel de relación que existe entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022.

1.3.2. Objetivos Específicos

OE1: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022.

OE2: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022.

OE3: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022.

1.4. Variables

Variable 1

Procedimiento administrativo sancionador

Dimensiones:

- Medidas correctivas
- Medidas cautelares
- Medidas preventivas

Variable 2

Infracción al servicio de transporte y mercancías

Dimensiones:

- Infracción administrativa
- Infracción vehicular
- infracción penal

1.5. Hipótesis

1.5.1. Hipótesis General

Hi: La relación entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, es directa.

Ho: La relación entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, no es directa.

1.5.2. Hipótesis Específicos

H1: Las infracciones administrativas graves y muy graves se identifican en los Informes de control posterior del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata.

H2: El responsable de la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, tiene el derecho a la defensa, los principios de legalidad y tipicidad, entre otros, conforme lo señala la ley.

H3: El derecho penal sanciona la afectación de un bien jurídico de tipo penal. El derecho administrativo sancionador, en cambio, sanciona la afectación de un bien jurídico propio de la administración.

1.6. Justificación

Esta justificación se sustenta en una interpretación de la infracción bajo el código P.16 del D. S. N° 004-2020-MTC, que aprueba el procedimiento administrativo sancionador de tramitación sumaria en el ámbito del transporte, tránsito terrestre y servicios complementarios. Está basada en principios interpretativos y marcos jurídicos del derecho, como los derechos fundamentales al trabajo y a la libertad de movimiento, y en los principios de tipicidad, legalidad, verdad material y razonabilidad aplicados al derecho administrativo sancionador, con el propósito de evitar que se vulneren estos derechos al aplicar sanciones por posibles perjuicios a los bienes jurídicos

protegidos por la SUTRAN. Por tanto, la importancia de esta postura radica en que la comunidad jurídica, especialmente los inspectores de la SUTRAN, adoptarán esta posición y aplicarán las infracciones identificadas con el código P16 del D.S. N° 004-2020-MTC de manera responsable y objetiva, asegurándose de que los criterios estén correctamente establecidos. De este modo, se optimizan los principios fundamentales y se previene la imposición de sanciones injustas que puedan afectar el derecho laboral y la libertad de movimiento de los administrados.

1.7 Consideraciones Éticas

La investigación garantizará la protección de la información, asegurando que las respuestas de los participantes se mantendrán en estricta confidencialidad.

Confidencialidad: No se divulgarán los resultados de la investigación.

Consentimiento Informado: El propósito del consentimiento informado es obtener la aprobación del director regional de Transportes y Comunicaciones del distrito de Tambopata para llevar a cabo el trabajo de investigación actual y solicitar la participación voluntaria.

Libre participación: Es la participación voluntaria de los colaboradores, motivándolos a comprender la importancia de los estudios actuales para el progreso de las funciones.

Anonimidad: Los empleados se reservarán la privacidad de sus respuestas honestas por razones éticas.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de Estudio

2.1.1. Antecedentes internacionales

Según Del Hierro (2020), en su tesis titulada El debido proceso en el derecho administrativo sancionatorio frente a las infracciones a las normas de transporte terrestre en Colombia estudio a partir de la legislación, la doctrina y jurisprudencia de la corte constitucional y del consejo de estado. Universidad de Medellín Colombia. Concluye que el derecho sancionador representa la facultad del Estado para castigar conductas que afectan el interés colectivo, asegurando así el cumplimiento de normas, prohibiciones y límites establecidos para los miembros de la sociedad. En esta línea, el derecho sancionatorio se constituye como una categoría específica dentro de ese ámbito general, abarcando sectores particulares como el derecho de transporte. En el contexto jurídico colombiano, entre los años 1991 y 2011, se identificaron diversos procedimientos administrativos con carácter sancionatorio, tales como el regulado por el Código Contencioso Administrativo, el aplicado a contratistas, junto con los regímenes disciplinarios, fiscales, ambientales, de tránsito, tributarios, urbanísticos, financieros, los de Policía y los tribunales de ética profesional, entre otros. Se concluye que, por regla general, el Código Contencioso Administrativo o Ley 1437 de 2011, es la normativa aplicable a la mayoría de estos procedimientos sancionatorios, salvo que existan disposiciones especiales o el Código Disciplinario Único que regulen situaciones concretas relacionadas con infracciones a las normas de transporte, el procedimiento para ejercer esta facultad sancionatoria por parte de las autoridades de transporte, está contenido en la Ley 336 de 1996, Estatuto de Transportes, que es la Ley

especial; pero, en los vacíos que se presenten, se deberá aplicar el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo CPACA.

Por su parte, Marzal (2019), en su investigación tras analizar el régimen sancionador en el ámbito del transporte terrestre desde la óptica de la jurisprudencia española, el Tribunal Constitucional sostiene que el manejo de mercancías peligrosas por carretera a través de vehículos militares y la formulación de planes para responder a emergencias recaen exclusivamente en el Estado, descartando la intervención autonómica en estas materias, como confirman las sentencias 166/90 y 2/93. Del mismo modo, la Corte ha establecido que corresponde al Estado regular los requisitos exigidos a las cooperativas de transportistas encargadas de mediar en la contratación de cargas para sus miembros, conforme a la sentencia 180/89, así como las normas aplicables a las estaciones de transporte y a las agencias que operan en el sector, según lo resuelto en las sentencias 118/92 y 180/92, respectivamente. No obstante, se distingue claramente la competencia que deriva de la titularidad pública de las carreteras, regulada en la sentencia 53/84. Asimismo, el alto tribunal ratifica la prevalencia del ámbito industrial en cuestiones como la fabricación, homologación y verificación de productos industriales, junto con la supervisión de cisternas destinadas al transporte de materiales peligrosos, conforme a la sentencia 203/92. En lo relativo a los centros de información y carga, el Tribunal considera que su regulación debe adecuarse más a las disposiciones mercantiles que a las del transporte, apoyándose en la sentencia 37/81. Por último, la delimitación entre el tráfico y la seguridad vial representa una de las cuestiones más complejas, dada su evidente conexión con el transporte, como queda recogido en el artículo 149.1.21 de la Constitución Española.

Asimismo, Moreira (2018), en su estudio Aplicación de las salvaguardias y su impacto en el transporte de carga pesada Ecuador-Colombia caso de estudio Tulcán-Ipiales, periodo 2014-2016 de la Universidad Internacional SEK de Quito, concluye que la balanza comercial ha sido históricamente deficitaria para Ecuador y que esta situación limita el desarrollo del sector al reducir el volumen de las cargas de importación y exportación. El sector transportista en las zonas fronterizas ha conformado diversas organizaciones gremiales con el objetivo de representar intereses variados, tales como asegurar una participación dentro del transporte, obtener beneficios colectivos y lograr una buena estructura organizativa para las labores diarias. Esto fortalece su capacidad de negociación. Según los resultados obtenidos mediante un formulario de Google Forms, el 90.5% de los encuestados pertenecen a alguna Federación o Asociación dedicada al transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia. Además, el 95.2% manifestó estar en desacuerdo con la implementación de las salvaguardias, argumentando que estas han perjudicado las relaciones comerciales entre ambos países y, por ende, al sector del transporte pesado. Los transportistas consideran fundamental que para reactivar el sector se deben fomentar precios competitivos y mejorar la calidad del servicio. También se observó que la declaratoria de Tulcán como zona deprimida, hecha por el gobierno central, fue una medida que sirvió como herramienta, pero no representó una solución efectiva debido a la ausencia de un cambio significativo en la actividad económica local. En términos generales, aunque las salvaguardias han contribuido a una recuperación gradual del 3% promedio en la balanza comercial de Ecuador, esta sigue mostrando valores negativos. No obstante, dichas medidas han tenido un impacto negativo sobre la participación productiva y en las cadenas de distribución de bienes importados para el sector de transporte pesado de carga internacional por carretera en el marco del comercio internacional entre Ecuador y Colombia.

Por otro lado, Vizñay (2016) en su contribución académica el transporte informal y su incidencia en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil de la Universidad de Guayaquil, muestra cómo la proliferación de servicios informales reduce la rentabilidad de las empresas formales y distorsiona el funcionamiento del mercado local. se concluye que, en primer lugar, las características fundamentales que deben reunir los vehículos para ser categorizados como de carga pesada incluyen, entre otros aspectos, el tipo de cabina y una capacidad mínima de carga de 3,501 kg. Es crucial que el estado general del vehículo —carrocería, motor y chasis— esté en óptimas condiciones para garantizar la seguridad y comodidad tanto de los usuarios como de la mercancía transportada. Por otro lado, se abordó el concepto de trabajo informal, observando su evolución en Ecuador y los principales factores que influyen en su práctica, tales como la edad, nivel educativo y decisiones personales. Una encuesta realizada entre proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en Guayaquil reveló que la totalidad de los participantes considera que el transporte informal afecta negativamente la demanda del sector formal. En detalle, el 64.4% afirma que esta situación reduce de forma considerable sus ingresos, mientras que el 27.1% manifiesta un impacto moderado, y el 8.5% un impacto leve. Además, el 55.9% de los encuestados percibe la pérdida de clientes debido al transporte informal, el 39.8% considera que disminuye la reputación del mercado formal, y solo el 4.2% opina que mejora la calidad del servicio. En conjunto, todos los encuestados coinciden en que mientras el transporte informal continúe, el sector formal de carga pesada en Guayaquil sufrirá consecuencias negativas. Con base en esto, se diseñó una propuesta enfocada en mostrar a los usuarios los beneficios de contratar servicios de transporte formal y las desventajas que implica optar por el transporte informal.

De forma similar, Ordoñez (2015) a través de su investigación Evaluación del impacto de los impuestos que rigen la actividad de transporte pesado por carretera en la ciudad de Cuenca análisis 2014 de la Universidad de Cuenca en Ecuador, concluyen que la metodología empleada fue adecuada, pues combinaron la revisión de la normativa vigente con entrevistas a funcionarios de los organismos competentes. Se realizaron encuestas dirigidas a los transportistas de la Empresa ORMUTRANS S.A. con el propósito de evaluar el nivel de conocimiento que poseen sobre los impuestos que afectan su actividad y el impacto financiero que estos generan. En el estudio de las normativas tributarias, se identificó que dichas leyes resultan algo confusas y presentan vacíos legales, como es el caso del impuesto a las patentes, para el cual no existe un registro claro de la base imponible aplicable a los transportistas de carga pesada. Al examinar la situación particular de ORMUTRANS S.A., se constató que aproximadamente el 65% de sus asociados desconocen las obligaciones tributarias que deben cumplir en el desarrollo de sus actividades económicas, situación atribuida principalmente a la falta de atención y tiempo por parte de estos. Se ha observado en ciertos casos que el administrador de la empresa asume el rol de gestionar diversos trámites para los transportistas, como la matriculación de vehículos y las exoneraciones correspondientes. A partir del análisis fiscal y financiero, se concluyó que los impuestos relacionados con los vehículos, como el Impuesto a la Propiedad de Vehículos y el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, tienen un peso significativo en el sector transporte. Si los transportistas no gestionan adecuadamente las exoneraciones de estos tributos, su rentabilidad podría verse severamente afectada. Para contribuir a la capacitación de los transportistas, se ha diseñado una Guía Tributaria que incluye los principales impuestos vigentes en el sector de transporte pesado, facilitando así el acceso a información clara y oportuna para el cálculo y cumplimiento de estas obligaciones.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Según Bobadilla (2020), en su investigación condiciones menos favorables en los procedimientos administrativos sancionadores de tramitación sumaria en materia de tránsito terrestre y la vulneración a la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General de la Pontificia Universidad Católica del Perú, evidencia que la tramitación sumaria impone condiciones más gravosas para los administrados y contraviene los principios y garantías establecidos en la Ley del Procedimiento Administrativo General. En conclusión, la presente investigación determina que el Procedimiento Administrativo Sancionador está compuesto por un conjunto de normas y actos cuyo propósito es regular la actuación de la Administración pública en los procedimientos iniciados contra los administrados. Estas normas deben garantizar el derecho a la defensa y el cumplimiento del debido proceso administrativo. De acuerdo con lo establecido en el artículo II del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, los procedimientos administrativos sancionadores especiales no pueden imponer condiciones menos favorables a los administrados, modificando la estructura básica preestablecida. Aunque la Administración pública procura resolver las infracciones vinculadas al tránsito terrestre, es indispensable que respete y garantice los derechos fundamentales de las personas, tal como lo establecen tanto la Constitución Política del Perú como la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Por ello, la tramitación rápida de los procedimientos administrativos en materia de tránsito debe asegurar el respeto por la Constitución, la normativa aplicable y los derechos de los ciudadanos, conforme al principio de legalidad, y asegurar el pleno respeto al debido proceso. Esto implica resguardar el derecho a la defensa en todas las fases, tanto de instrucción como de sanción, dentro del Procedimiento Administrativo Sancionador.

Según lo expuesto por Silva (2020) en su trabajo de investigación titulada interpretación de la Infracción F1 del D. S. N° 017-2009-MTC acorde con los derechos fundamentales y principios del derecho administrativo y derecho

Administrativo Sancionador, presentada en la Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo, concluyen que en esta tesis concluye que la interpretación realizada por la SUTRAN para sancionar la infracción con código F1 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del D.S. N° 017-2009-MTC, que corresponde a prestar servicio de transporte de personas en un área no autorizada, afecta derechos fundamentales. Específicamente, compromete la libertad de movilidad tanto en su dimensión legal como física, el derecho al trabajo en sus aspectos de libertad laboral, dignidad humana y condiciones económicas, así como el principio de verdad material en el derecho administrativo y los principios de legalidad, tipicidad y razonabilidad en el derecho administrativo sancionador. De acuerdo con la mencionada Tabla de Infracciones y Sanciones, los conceptos de afectación potencial, intención y tentativa no integran la infracción del código F1. Por ello, esta debe interpretarse de forma estricta, aplicándose exclusivamente a conductores que efectivamente presten el servicio fuera de la jurisdicción que habilita su licencia. Si solo existe la intención de operar fuera del ámbito autorizado pero el conductor permanece en la jurisdicción correcta, los funcionarios de SUTRAN deben ordenar su retorno al punto de origen, resguardando así el derecho al libre tránsito y al trabajo, y respetando los principios de verdad material, legalidad, razonabilidad y tipicidad propios del derecho administrativo y sancionador.

En la investigación realizada por Huamán (2022), titulada fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del art. 273-a del Código Penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general, desarrollada en el marco de una tesis universitaria, se examinan los principales argumentos legales que respaldan la extensión de dicho artículo. Concluye que, para la hipótesis general, se pudo establecer que se presentan como bases legales que respaldan la expansión del tipo penal estipulado en el artículo 273-A del código penal, los objetivos del derecho penal. Como nuestra legislación se rige por la teoría mixta de la pena, considerándola tanto desde un enfoque preventivo (Artículo IX del CP) como retributivo (Artículo VII del CP). El derecho penal tiene la función de sancionar conductas que sean

típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. En este contexto, el transporte de mercancías se asimila al delito de generación de riesgo en el servicio público de transporte de pasajeros, encuadrándose dentro de esta categoría. En primer lugar, el procedimiento penal asociado a la conducta indebida del conductor en casos relacionados con la generación de peligro en el transporte público de pasajeros, regulado por el Artículo 273-A del Código Penal, se caracteriza por la naturaleza objetiva del delito. Esto lo diferencia de otros delitos de peligro común, ya que se enfoca en la conducta del sujeto que presta el servicio público de pasajeros, excluyendo expresamente cualquier otro tipo de servicio público que no cumpla con los requisitos legales para su operación. La normativa vigente no contempla ciertos comportamientos como el transporte de mercancías y carga, lo que plantea la interrogante sobre la situación de los conductores de transporte de carga que no cumplen con los requisitos legales para circular. Al no estar sujetos a sanciones penales, existe un vacío legal que debería ser abordado a nivel regulatorio. Es importante destacar lo dispuesto en el Decreto de Urgencia 019-2020, que incorpora el artículo 273-A, cuyo propósito es garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población mediante el fortalecimiento de la institucionalidad y el marco normativo en materia de seguridad vial. Este decreto busca facilitar la administración y supervisión del transporte terrestre y tránsito, así como de sus servicios asociados, con el fin de prevenir accidentes viales. Por lo tanto, queda claro que el bien jurídico protegido es la seguridad pública en el tránsito terrestre. Al analizar el tipo penal, se concluye que la infracción asociada al delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no es exclusiva de este, ya que el incumplimiento de requisitos legales como la ausencia de SOAT o la falta de revisión técnica también ocurre en el transporte de carga y bienes, sin que se apliquen sanciones correspondientes.

En la tesis elaborada por Panta (2018), titulada incorporación de infracciones y sanciones al reglamento distrital de transporte y tránsito terrestre para mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque, presentada en la Universidad Señor de Sipán, se concluye que

los mototaxis constituyen vehículos modificados a partir de motocicletas lineales y son utilizadas principalmente para el traslado de pasajeros. Estos vehículos cuentan con una estructura metálica que soporta tres ruedas, disponiendo de un espacio para el conductor en la parte frontal y un asiento posterior cubierto tipo toldo, diseñado para el transporte de dos pasajeros. La Municipalidad Distrital es la entidad encargada de otorgar las autorizaciones necesarias para que un transportador pueda operar y brindar el servicio público especial de transporte de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción. El Reglamento Distrital vigente sobre infracciones y sanciones al servicio público especial para pasajeros en vehículos menores, establecido mediante la Ley Distrital O. M. N° 037/2009-MPL del 3 de diciembre de 2009, se encuentra desactualizado respecto a la normativa actual, específicamente la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento aprobado por el D. S. N° 055/2010-MTC. Por tanto, se propone la modificación de este reglamento para aportar a la mejora del sistema de transporte en la Municipalidad de Lambayeque. Finalmente, se recomienda actualizar el reglamento de infracciones y sanciones para vehículos menores (mototaxis) autorizados en asociación que prestan servicio público a pasajeros, beneficiando tanto a los proveedores como a los usuarios del servicio, además de facilitar la gestión administrativa. Esta propuesta se basa en la ausencia de una escala específica de sanciones para vehículos menores por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asignando esta responsabilidad a las municipalidades provinciales.

Según Carpio (2020) en su trabajo de investigación titulada la tercerización de servicios de transporte de carga y su efecto en la utilidad de la empresa Transportes Carpio Cusco, periodo 2017, se analiza el impacto que tiene la externalización de servicios de transporte de carga en la rentabilidad de dicha empresa durante el periodo señalado. Los autores examinan cómo la tercerización influye en la eficiencia operativa y en la optimización de los recursos, llegando a identificar los principales efectos positivos y negativos sobre la utilidad de la organización, Universidad Andina del Cusco. Concluyen que la tercerización de servicios de transporte de carga La operación de la

empresa Transportes Carpio tiene un impacto positivo en el beneficio del 10, 14% al 22%, tal como se muestra en la tabla 4. Esto se debe a que la empresa Transportes 77 S.A. empleaba con más regularidad a la empresa objeto de este estudio, ya que inicialmente transportaba mercancías de Cusco a Lima y retornaba vacía. 2.- La tercerización en la compañía Transportes Carpio ha producido un impacto beneficioso del 22% en beneficio de la empresa objeto de este estudio, tal como se muestra en la tabla 5, representando los fletes que la empresa cobra. Asimismo, se observa que la colaboración con la empresa Transportes 77 S.A. ha permitido a ambas organizaciones operar con mayor regularidad y eficiencia, optimizando las ganancias y consolidando relaciones comerciales más estables, como se evidencia en la tabla 14. Este proceso de externalización no solo ha fortalecido la competitividad en el sector, sino que también ha facilitado la adaptación a las demandas del mercado, mejorando la gestión de recursos y la satisfacción de los clientes.

2.1.3. Antecedentes locales

No se ha encontrado ninguna investigación en nuestra Región de Madre de Dios, distrito y Provincia de Tambopata.

2.2. Marco Teórico

2.2.1. El procedimiento administrativo sancionador

El procedimiento administrativo consiste en una serie organizada y relacionada de actos administrativos que se realizan con la finalidad de emitir un acto administrativo, ya sea iniciado de oficio o por petición de parte. De acuerdo con la Ley N° 27444, conocida como Ley del Procedimiento Administrativo General (con sus modificaciones según el Decreto Supremo N° 006-2017-JUS y el Decreto Legislativo N° 1272, en adelante Ley N° 27444), dicho procedimiento comprende todas las acciones y gestiones efectuadas por entidades públicas orientadas a la producción de un acto administrativo. Este último produce efectos jurídicos individuales o personalizados que impactan los intereses, derechos u obligaciones de los administrados.

Morón (2015) sostiene que el procedimiento administrativo es una serie de etapas interrelacionadas que mantienen un vínculo común y una finalidad única, sin perder la individualidad de cada una. El autor señala que la estructura del procedimiento administrativo se configura como una integración racional y coordinada de actos procesales, diseñados para alcanzar un objetivo unitario y coherente, principalmente de carácter recepticio, que tienen como finalidad preparar una decisión final. Estos actos, a su vez, son generados por los distintos sujetos que participan en el proceso.

Guzmán (2017) sostiene que el procedimiento administrativo es esencialmente un proceso cognitivo, ya que requiere decisiones basadas en un análisis anterior y culmina con la emisión de una resolución. En este contexto, la creación de una manifestación de voluntad no es indispensable, pues dicha declaración se encuentra restringida por el principio de legalidad. Asimismo, el autor señala que el proceso administrativo cumple, entre sus principales finalidades, la protección de los derechos de los administrados.

En consecuencia, puede entenderse que el objetivo fundamental del procedimiento administrativo es dictar un acto administrativo que tenga repercusiones jurídicas.. Esto significa que la entidad o administración toma una decisión que debe estar sometida al marco legal correspondiente, generando consecuencias legales vinculantes para los administrados. Esto complementa la definición inicial que planteamos (Guzmán, 2017).

Clases del procedimiento administrativo

Conforme a la Ley N° 27444, se reconocen tres tipos de procedimientos administrativos, de los cuales se abordarán brevemente el procedimiento ordinario y el procedimiento trilateral.

a) Procedimiento ordinario. Según lo expuesto por Guzmán (2017), el procedimiento administrativo hace referencia al conjunto de actuaciones que desarrollan las entidades públicas con la finalidad de emitir una decisión o resolución sobre un caso concreto. Estas acciones administrativas se ejecutan

siguiendo una secuencia determinada y respondiendo a las normas y principios que rigen la función pública.

b) Acto administrativo. Este procedimiento tiene como finalidad generar consecuencias jurídicas concretas que inciden en los intereses, deberes o derechos de los administrados, ya sea de manera individual o en casos específicos que puedan ser identificados (Guzmán, 2017).

Morón (2017) expone que, desde el punto de vista doctrinal, la estructura del procedimiento administrativo se configura como una secuencia organizada y coherente de actos procesales, cuyo objetivo es articular de manera racional y coordinada las diferentes etapas del procedimiento para alcanzar una decisión final eficaz, predominantemente de carácter recepticio, que tienen como propósito principal conducir hacia la preparación de una decisión final. Estos actos surgen de la participación de los distintos sujetos involucrados en el proceso administrativo.

El procedimiento administrativo general puede entenderse como una secuencia organizada y lógica de actos administrativos, ya sea iniciados por particulares o de manera oficiosa, cuyo objetivo es lograr la emisión de una resolución administrativa con efectos jurídicos. Dicha decisión, adoptada por la entidad o administración correspondiente, debe estar enmarcada dentro de lo establecido por la ley. Es fundamental destacar la relevancia del procedimiento administrativo general radica en que representa el compromiso asumido por las diferentes entidades de la administración pública ante los ciudadanos o administrados. Este procedimiento constituye el camino formal que todos los ciudadanos deben seguir para acceder y ejercer ciertos derechos dentro de la sociedad, estando respaldado por principios y garantías que aseguran el ejercicio efectivo de dichos derechos y la obtención de beneficios para todos (Morón, 2017).

c) Procedimiento trilateral. De acuerdo con Guzmán (2017), el procedimiento administrativo trilateral, también conocido como triangular, posee características casi jurisdiccionales o contenciosas según la jurisprudencia. Este tipo de procedimiento se distingue por su carácter litigioso y por desarrollarse cuando dos o más particulares acuden ante organismos de la Administración Pública para resolver sus controversias. Además, según lo establecido en el inciso 8 del artículo I del Título Preliminar de la ley, este mecanismo abarca también a empresas privadas que intervienen bajo autorización, delegación o concesión otorgada por el Estado.

Por otro lado, Morón (2017), tras realizar una breve reseña histórica sobre el origen del procedimiento trilateral, señala que a lo largo de su evolución se han reconocido en especial, esto se observa en los procedimientos lineales convencionales, donde la Administración Pública, ya sea por iniciativa propia, entabla una relación directa con una persona o grupo con el fin de resolver cuestiones relativas a sus derechos o intereses, implicando además la salvaguarda de un interés público. En este tipo de procedimientos, prevalecen principios como la oficialidad, la búsqueda de la verdad material, la unidad de criterio y el informalismo, lo que implica que la autoridad conserve el papel de liderar y resolver el procedimiento mediante una decisión clara.

En consecuencia, se puede afirmar que el procedimiento administrativo trilateral constituye un mecanismo de carácter contencioso que es iniciado por los propios administrados, sean estos personas naturales o jurídicas incluyendo aquellas empresas que brindan servicios públicos o desarrollan funciones administrativas, ante la Administración Pública, con la finalidad de resolver una controversia o reclamación existente en contra de otro administrado. Es decir, este tipo de procedimiento se activa cuando surge un conflicto entre particulares que requiere la intervención y decisión de la autoridad administrativa competente.

Principios de la potestad sancionadora administrativa

En el artículo 230 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley 27444, se establecen los diez principios del procedimiento sancionador.

1. Principio de legalidad. El poder de sancionar que poseen las autoridades solo puede originarse en una norma legal expresa, la cual también debe prever las consecuencias administrativas aplicables a los administrados. No obstante, dicho poder no faculta a las autoridades para imponer penas que impliquen la privación de la libertad.

2. Principio del debido procedimiento. Las entidades deberán aplicar sanciones respetando el procedimiento previamente establecido, asegurando en todo momento el cumplimiento de las garantías propias del debido proceso.

3. Principio de razonabilidad. Las autoridades tienen la obligación de asegurarse de que el cumplimiento de las normas o la aceptación de una sanción no resulte menos conveniente para el infractor que cometer la infracción misma. Sin embargo, toda sanción impuesta debe guardar una proporcionalidad adecuada con la gravedad de la conducta infractora. Para determinar el grado de la sanción, se deben considerar los criterios establecidos, siguiendo el orden de prioridad correspondiente:

- a. La magnitud del impacto sobre el interés público y/o sobre el bien jurídico tutelado.
- b. Las pérdidas económicas generadas como consecuencia.
- c. La reincidencia o persistencia en la realización de la infracción.
- d. Las condiciones en que se llevó a cabo la conducta infractora.
- e. Las ventajas obtenidas de manera ilícita.
- f. La presencia o ausencia de intención por parte de quien incurrió en la infracción.

4. Principio de tipicidad. Únicamente aquellas conductas que están expresamente contempladas en normas con rango de ley pueden ser consideradas como infracciones administrativas, excluyéndose la posibilidad de interpretaciones extensivas o por analogía. Los reglamentos pueden precisar o graduar estas conductas y sanciones para facilitar su identificación o aplicación, pero no pueden crear nuevas infracciones, salvo que la ley autorice expresamente la tipificación reglamentaria.

5. Principio de irretroactividad. Las conductas sancionables se evalúan conforme a la normativa vigente al momento en que se cometieron los hechos, salvo que una disposición posterior resulte más favorable para el administrado, en cuyo caso se aplicará esta última.

6. Principio de concurso de infracciones. Cuando una misma conducta constituye varias infracciones, pero una de ellas es de mayor gravedad, se impondrá la sanción prevista para la infracción más grave. Ello no excluye la posibilidad de exigir otras responsabilidades que la ley determine.

7. Principio de continuación de infracciones. Para que proceda la imposición de sanciones en casos de infracciones continuadas, es necesario que hayan transcurrido al menos treinta (30) días hábiles desde la última sanción impuesta. Asimismo, debe haberse requerido al administrado que acredite el cese de la infracción dentro de ese plazo, a fin de determinar la pertinencia de nuevas sanciones por la persistencia en la conducta infractora.

Las entidades públicas, so pena de nulidad, tienen prohibido aplicar la figura de la continuidad ni imponer la sanción respectiva en los casos que se detallan a continuación:

- a. Cuando exista un recurso administrativo en trámite que haya sido presentado dentro del plazo establecido contra el acto administrativo que impuso la última sanción.
- b. Cuando el recurso administrativo presentado no haya sido resuelto mediante un acto administrativo firme.
- c. Cuando la conducta que motivó la sanción administrativa inicial deje de ser considerada una infracción administrativa debido a cambios en la normativa, sin que ello afecte la aplicación del principio de irretroactividad mencionado en el inciso 5.

8. Principio de causalidad. Será considerado responsable aquel sujeto que, mediante una acción u omisión, haya dado origen a la conducta constitutiva de infracción.

9. Principio de presunción de licitud. Se presume que los administrados han cumplido con sus obligaciones, salvo que exista prueba en contrario que

demuestre lo opuesto. Las entidades, por tanto, deben partir de la buena fe y legalidad en las actuaciones de los administrados.

10. Principio de non bis in ídem. No es posible imponer una sanción administrativa ni una pena dos veces por el mismo hecho cuando existe identidad de sujeto, hecho y fundamento. En este sentido, ningún acto infractor puede ser objeto de doble sanción, ya sea de manera sucesiva o simultánea, y tampoco distintos reglamentos pueden sancionar la misma conducta infractora.

Procedimiento administrativo sancionador (PAS)

En relación con este tema, Huamán (2017) enfatiza que, al ejercer su facultad sancionadora, la administración pública a pesar de su posición de poder debe actuar con especial cautela y respeto por su doble rol como juez y parte. Esto resulta fundamental, ya que un proceder inadecuado en este ámbito puede impactar de manera negativa o desproporcionada en la situación jurídica del administrado.

Por otro lado, Guzmán (2017) explica que el objetivo principal del procedimiento sancionador es permitir que la Administración Pública pueda imponer sanciones a los administrados que incurren en conductas consideradas infracciones por la ley. Las sanciones, entendidas como consecuencias negativas o restricciones que afectan al administrado debido a la realización de una infracción puede dar lugar a sanciones tales como multas, suspensiones, inhabilitaciones e incluso la cancelación de licencias o autorizaciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable al procedimiento administrativo sancionador.

Por otro lado, conforme a los principios establecidos en el artículo 248° de la Ley N° 27444¹, se puede observar que el procedimiento administrativo sancionador (PAS) es un proceso eminentemente garantista para los administrados. Esta característica coincide con lo señalado por diversos

¹ Art. 246° de la Ley N° 27444: Las entidades solo podrán dictar medidas cautelares y correctivas siempre que estén habilitadas por Ley o Decreto Legislativo y mediante decisión debidamente motivada y observando el Principio de Proporcionalidad.

autores. Sin embargo, el examen detallado y las consideraciones personales respecto a los principios y salvaguardias del PAS serán tratados más adelante. Por ahora, basta señalar que el PAS constituye un procedimiento que otorga especiales protecciones a los administrados.

Según la Guía Práctica del Ministerio de Justicia, el Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) se entiende como el conjunto de medidas encaminadas a determinar si un administrado ha cometido una infracción administrativa y, por tanto, si procede o no la aplicación de una sanción (MINJUS, 2015).

De acuerdo con la Ley N° 27444, una de las principales distinciones entre el Procedimiento Administrativo General (o común) y el Procedimiento Administrativo Sancionador es que este último está orientado a establecer la responsabilidad administrativa del administrado, regulándose de forma que se garanticen sus derechos. Por otro lado, el Procedimiento Administrativo Sancionador se inicia siempre de oficio, a diferencia del Procedimiento Administrativo General, que puede comenzar tanto por iniciativa propia de la administración como a solicitud de los particulares.

El PAS ha sido establecido legalmente con el objetivo de salvaguardar los derechos fundamentales de los administrados en los casos en que la Administración inicia un procedimiento de oficio. En términos generales, el PAS representa la facultad estatal de determinar la responsabilidad administrativa y de imponer sanciones a los administrados que, presuntamente, hayan incurrido en conductas contrarias a las normas administrativas vigentes. Este proceso asegura que las actuaciones administrativas se realicen de forma ordenada, respetando un mínimo de garantías para el administrado, tales como los principios de legalidad, debido proceso, razonabilidad y tipicidad.

Fundamento jurídico teórico

La Guía Práctica del Ministerio de Justicia sobre el Procedimiento Administrativo Sancionador, MINJUS (2015) señala que, en la actualidad, tanto la doctrina como la jurisprudencia reconocen la existencia de una

potestad sancionadora del Estado, entendida de forma unificada, se manifiesta tanto en el Derecho Penal como en el Derecho Administrativo Sancionador. Desde esta perspectiva, la teoría del ius puniendi estatal actúa como un marco conceptual que revela el origen común de ambas expresiones, las cuales, pese a sus diferencias formales, comparten una naturaleza esencial que las caracteriza y distingue.

En relación con este tema, Danos, citado por Guzmán (2017), describe la potestad como una facultad conferida por la legislación, fundamentalmente por la ley, que otorga al titular la capacidad de imponer conductas a terceros, incluso si ello implica consecuencias desfavorables para quienes están sujetos a dicho poder. De esta manera, el sujeto pasivo establece una relación de sujeción frente a la autoridad correspondiente. En el contexto de la potestad sancionadora, las consecuencias de este poder resultan especialmente severas, aplicándose de manera uniforme a todos los administrados dentro de un determinado ámbito.

Por su parte, Huamán (2017) resalta que el legislador, de manera acertada, amplía las posibilidades de ejercicio de las potestades sancionadoras al establecer, mediante el artículo 245°, el ámbito de aplicación del procedimiento sancionador.

El propósito de este ámbito es explicar a los ciudadanos cuál es el alcance del poder punitivo administrativo, quiénes lo utilizan y por qué es necesario. Esto se debe a que el legislador debe justificar la utilización de este poder sancionador, que, aunque no implica privación de libertad, sí implica una acción agresiva.

En esa misma línea, Morón (2017) aclara que, a diferencia de otras atribuciones de la Administración Pública, la función sancionadora tiene como objetivo exclusivo la aplicación del poder sancionador del Estado mediante un procedimiento específico, garantizando que el administrado cuente con las suficientes protecciones para el ejercicio de su defensa. En este contexto, la intención de la Administración Pública no es esclarecer los hechos, investigar lo ocurrido o resolver dudas o incertidumbres. Por el contrario, se trata de una

acusación directa cuya finalidad es alcanzar una certeza legal y material basada en la convicción lograda mediante procedimientos habituales de verificación o inspección, para luego determinar de manera razonable las consecuencias jurídicas correspondientes.

Por consiguiente, la base teórica y jurídica del procedimiento administrativo sancionador radica en la potestad estatal para imponer sanciones y corregir conductas, con el fin de asegurar el adecuado funcionamiento del orden administrativo. Esta facultad encuentra su fundamento en la doctrina del *ius puniendi*, que a su vez sustenta el Derecho Penal. El objetivo principal de este mecanismo no se reduce únicamente a sancionar las transgresiones a las normas administrativas, sino que también pretende prevenir acciones inadecuadas. Además, este procedimiento opera dentro de un Estado democrático de derecho, en el cual las garantías constitucionales salvaguardan a los administrados frente a eventuales excesos por parte de la autoridad.

Principios del Procedimiento Administrativo Sancionador

Los principios específicos aplicables al Procedimiento Administrativo Sancionador se encuentran recogidos en el artículo 248° del nuevo Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, entre los cuales se destacan:

a) Legalidad: El inciso 1) del artículo 248° de la Ley N° 27444 establece el principio de legalidad, señalando que únicamente mediante una norma con rango de ley se puede conferir a las entidades la facultad de imponer sanciones, así como establecer las consecuencias administrativas derivadas de tales sanciones para los administrados. Además, en ninguna circunstancia esta facultad permite disponer la privación de la libertad.

Por consiguiente, Guzmán (2017) explica que el principio de legalidad implica que la Administración debe actuar en estricto cumplimiento del marco jurídico, con especial sujeción a la ley. Este principio constituye una garantía fundamental del Estado de derecho y representa uno de sus pilares esenciales. En el ámbito del procedimiento administrativo sancionador, dicha garantía adquiere particular relevancia, ya que exige que la facultad de

imponer sanciones derive directamente de una norma con rango de ley. Asimismo, a diferencia de los particulares, la Administración Pública carece de la denominada libertad negativa o principio de no coacción, puesto que solo puede ejecutar aquellas acciones que se encuentren expresamente autorizadas por la ley. En consecuencia, la discrecionalidad de la administración es limitada, lo cual se ajusta a la teoría administrativa actual, especialmente cuando se trata de facultades que restringen derechos de los administrados.

Como se puede observar, solo la Administración Pública posee la facultad sancionadora únicamente cuando esta le ha sido expresamente otorgada por una ley o, excepcionalmente, por una norma con rango de ley. Esta regulación evita que se altere o amplíe arbitrariamente dicha competencia sancionadora establecida por la ley.

Morón (2017) afirma que El legislador reconoce de manera explícita el principio de legalidad al determinar que únicamente a través de una norma con rango de ley puede otorgarse a las entidades la facultad sancionadora, así como definir las posibles consecuencias administrativas que pueden imponerse como sanción a un administrado. No obstante, aclara que tales sanciones no pueden, en ningún caso, autorizar la privación de la libertad. Este aspecto constituye una manifestación particular del principio de legalidad recogida en el Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG).

En síntesis, la puesta en práctica de este principio garantiza que todo administrado tenga certeza sobre cuál es la autoridad administrativa responsable de su procedimiento sancionador, lo que supone que la actuación de dicha autoridad siempre debe ajustarse y estar supeditada a lo dispuesto por la ley. Además, es importante no confundir este principio con los de legalidad y tipicidad penal, ya que el primero se refiere a la exigencia de que las infracciones, delitos y sanciones estén definidas por la ley, mientras que el principio de reserva de ley implica que ciertos aspectos solo pueden ser regulados mediante una norma con rango de ley.

b) Debido procedimiento: Según el inciso 2 del artículo 248° de la Ley N° 27444, el principio de Debido Procedimiento establece que ninguna sanción puede imponerse sin que se lleve a cabo el proceso correspondiente, garantizando así el respeto al debido proceso. Además, los mecanismos que regulan el ejercicio de la potestad sancionadora deben asegurar la adecuada separación entre la fase de instrucción y la de sanción, asignando cada una a autoridades distintas.

Así, Guzmán (2017) indica que, en materia sancionadora, el debido procedimiento exige que las entidades impongan las sanciones siguiendo el proceso legalmente establecido y respetando en todo momento las garantías propias del debido proceso.

Huamán (2017) señala que el inciso 2 del artículo 246° subraya la imperativa obligación de que la autoridad sancionadora no actúe arbitrariamente, sino que esté vinculada a la entrega del expediente administrativo correspondiente, el cual debe incluir el procedimiento requerido que cumpla con los aspectos formales y rituales establecidos, además de contar con el respaldo obligatorio en observancia de los principios de razonabilidad y proporcionalidad, asegurando en todo momento el respeto tanto a los derechos legales del administrado como a los de la propia administración.

Entre las características más relevantes del nuevo Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley N° 27444, se encuentra en primer término la exigencia de que la función sancionadora separe de manera clara la fase instructora de la fase sancionadora. Además, la normativa actual pone especial énfasis en el respeto a las garantías del debido proceso, lo cual representa un avance respecto a la versión anterior de la ley, que también incluía tales garantías. Si bien ambos conceptos pueden suscitar un extenso debate en torno a sus diferencias y semejanzas, tanto la doctrina nacional como internacional aconsejan interpretarlos en un sentido amplio, ya que cualquier acción punitiva del Estado, como el procedimiento sancionador, encuentra su fundamento en el *ius puniendi*. Por ello, considerando su relevancia para los administrados, es apropiado concebir el debido procedimiento y proceso como nociones equivalentes y abarcadas de manera integral.

c) Razonabilidad: El inciso 3) del artículo 248° de la ley N° 27444, prescribe el principio de Razonabilidad, de la siguiente forma: Solo las entidades podrán emitir medidas preventivas y correctivas siempre que estén autorizadas por Ley o Decreto Legislativo, a través de una decisión adecuadamente fundamentada y respetando el Principio de Proporcionalidad. No obstante, las penalidades impuestas deben guardar proporción con la gravedad de la infracción cometida, considerando para su determinación los criterios que a continuación se establecen para su adecuada graduación.

- a) La ganancia obtenida de manera ilegal como consecuencia de la infracción cometida;
- b) El grado de probabilidad de que la conducta infractora sea descubierta;
- c) La magnitud del perjuicio ocasionado al interés público o al bien jurídico resguardado;
- d) Las consecuencias económicas adversas generadas;
- e) La reincidencia que se configura cuando el infractor vuelve a cometer la misma infracción en el plazo de un año desde que la primera sanción quedó firme.
- f) Las condiciones bajo las cuales se llevó a cabo la infracción;
- g) La presencia o ausencia de dolo en las acciones del infractor resulta relevante. En este sentido, es importante destacar que el nuevo Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley N° 27444 incluye explícitamente el Principio de Proporcionalidad.

Al respecto Guzmán (2017) No obstante, el Decreto Legislativo N° 1029 introdujo una modificación relevante al texto original de la normativa en análisis, incorporando como novedad que las sanciones impuestas deben guardar proporcionalidad con el incumplimiento tipificado como infracción. Para determinar el grado de la sanción, se deben tener en cuenta diversos factores, tales como la gravedad del daño ocasionado al interés público o al bien jurídico protegido, las repercusiones económicas, así como la reincidencia o continuidad en la conducta infractora. En un primer momento, la Ley del Procedimiento Administrativo General no contemplaba expresamente el principio de proporcionalidad dentro del principio de

razonabilidad. Sin embargo, este principio exige que exista una correspondencia entre la infracción cometida, los fines que persigue la sanción y sus consecuencias. Aunque la doctrina ya reconocía este principio dentro de la normativa, su incorporación explícita se consideró necesaria en la referida modificación.

Es relevante considerar que, al momento de imponer sanciones, la Administración Pública comúnmente incurre en el defecto del exceso de sanción o penalización. Esto generalmente se debe a la falta de una adecuada formación jurídica por parte de los funcionarios encargados de ejercer la autoridad sancionadora, quienes son responsables de resolver el procedimiento sancionador.

Para Morón (2017), el abuso en la determinación de sanciones representa uno de los vicios más notorios y frecuentes cometidos por la Administración Pública. Este no se refiere a infracciones al principio de legalidad, tipicidad o debido proceso derivadas del ejercicio ilícito de la potestad sancionadora, sino a situaciones en las que, habiéndose comprobado que un administrado ha incurrido en una conducta ilícita según la legislación y habiendo respetado los estándares del debido proceso, la sanción impuesta resulta desproporcionada o excesiva. Por otra parte, al analizar el principio en cuestión, Huamán (2017) destaca que el inciso 3° constituye un respaldo fundamental para valorar la relación entre la conducta infractora y el interés público vulnerado. Según el autor, el personal encargado de conducir el procedimiento sancionador debe evaluar si la sanción propuesta, dada su gravedad, contribuye efectivamente a restablecer el orden jurídico afectado y a disuadir futuras conductas similares. De lo contrario, si la sanción resulta excesivamente leve, el mensaje punitivo de la administración se diluye, lo que podría propiciar la reincidencia no solo por parte del infractor, sino también de otros administrados.

De acuerdo con la referencia citada y las directrices con especialistas en Derecho Administrativo, el principio de razonabilidad constituye un pilar esencial para restringir las acciones de los funcionarios encargados de aplicar sanciones a los administrados. Dichos servidores públicos están en la obligación de analizar exhaustivamente cada uno de los criterios de

graduación antes de determinar la sanción correspondiente, lo cual implica la emisión de resoluciones fundamentadas sancionadoras con un mayor sentido de equidad.

d) Tipicidad: El inciso 4) del artículo 248° de la Ley N° 27444 establece el principio de tipicidad, señalando que únicamente los comportamientos previstos de manera expresa en normas con rango de ley pueden ser considerados infracciones administrativas. Esto implica que no se admite la interpretación extensiva ni la aplicación por analogía para calificar una conducta como sancionable. Los reglamentos pueden precisar o clasificar estas conductas o las sanciones correspondientes, siempre y cuando no creen nuevas infracciones diferentes a las ya reconocidas legalmente, salvo en aquellos supuestos en que la propia ley o un decreto legislativo autoricen expresamente la tipificación reglamentaria (Huamán, 2017).

La clasificación de las infracciones no permite imponer a las administradas obligaciones que no se encuentren previamente determinadas en una ley o reglamento, según corresponda. Asimismo, al diseñar los regímenes sancionadores, se procura evitar la duplicidad de infracciones que respondan al mismo supuesto de hecho o fundamentación, tanto respecto de delitos o faltas ya tipificados en la legislación penal, como de aquellas conductas ya contempladas en otras normas administrativas sancionadoras.

En relación a este tema, Guzmán (2017) indica que dicho principio presenta semejanzas con el que se aplica en el ámbito penal, puesto que, en ambos sistemas, solo la ley tiene la facultad de establecer cuáles son las infracciones y las sanciones correspondientes, sin importar el campo jurídico. No obstante, el autor resalta una diferencia esencial: mientras que en el derecho administrativo sancionador se admite que la ley permita definir infracciones mediante reglamentos, esta posibilidad está excluida en el derecho penal.

Así pues, lo que podemos afirmar es que: aunque la ley permite categorizar comportamientos infractores en términos reglamentarios, a menudo conlleva una excesiva flexibilización del principio mencionado y, consecuentemente, un escaso control del derecho de sancionar al estado en términos

administrativos. Esto es porque a menudo resulta dañino para los administrados enfrentarse a resoluciones sancionadoras sin bases legales para justificar su resolución. Además, conceder tal facultad a la Administración sin un sistema apropiado para supervisar sus decisiones, ya sea interna o externa, empeora dicho escenario (Guzmán, 2017).

e) Irretroactividad: El inciso 5 del artículo 248° de la ley N° 27444, dispone que las disposiciones sancionadoras aplicables son aquellas vigentes en el momento en que el administrado comete la conducta sancionable, salvo que las normas posteriores le resulten más favorables. En tal caso, las disposiciones sancionadoras pueden aplicarse de forma retroactiva, beneficiando al presunto infractor o infractor en cuanto a la tipificación de la infracción, la sanción impuesta y los plazos de prescripción, incluso en relación con sanciones ya en ejecución al momento de la entrada en vigor de la nueva norma.

A demás, Guzmán (2017) expone que gran parte de la doctrina administrativa reconoce la aplicación de la retroactividad benigna en materia sancionadora administrativa, considerando la estrecha relación que existe entre las infracciones administrativas y los ilícitos penales, ambos entendidos como manifestaciones del poder punitivo del Estado. El autor sostiene que resultaría incongruente admitir la retroactividad benigna en el ámbito penal y negarla respecto de las infracciones administrativas. Sin embargo, advierte que esta afirmación debe ser considerada con cautela, ya que la responsabilidad administrativa y la penal no son equivalentes. Además, recuerda que la facultad de imponer sanciones no recae exclusivamente en el Estado, pues también existen entidades no estatales, como los colegios profesionales, que ejercen potestad sancionadora en el marco de funciones administrativas.

En relación con este principio, conviene señalar que no existe un acuerdo general sobre su alcance, ya que persiste la duda sobre si incluye o no la fase de ejecución de las sanciones. A pesar de ello, la doctrina coincide en afirmar que dicho principio no resulta aplicable a las sanciones que ya han sido impuestas. Además, cabe destacar que su función principal es disuadir conductas indebidas, pues la sanción administrativa suele ser, en muchos

casos, más eficaz que la penal. Por otra parte, su implementación procura que la Administración Pública sirva como un mecanismo eficaz de control social, disminuyendo la necesidad de que los administrados acudan ante el órgano jurisdiccional para aprovechar la retroactividad favorable.

f) Concurso de Infracciones: El inciso 6 del artículo 248° de la ley N° 27444, dispone que cuando una misma conducta configure más de una infracción, se aplicará exclusivamente la sanción correspondiente a la infracción de mayor gravedad. No obstante, esto no impide que se puedan exigir otras responsabilidades que correspondan según las leyes vigentes.

En tal sentido, Guzmán (2017) señala que este principio determina que, cuando una misma conducta sea considerada como varias infracciones, únicamente se debe imponer la sanción correspondiente a la infracción más grave, sin que puedan exigirse las demás responsabilidades previstas en la ley. Este planteamiento es comparable al abordaje que se da a los concursos de delitos en el derecho penal, distinguiéndose entre concursos ideales y reales, distinción que igualmente se presenta en el contexto del procedimiento administrativo sancionador. En el concurso ideal, un solo acto afecta a diferentes bienes jurídicos, mientras que en el concurso real se trata de múltiples acciones independientes que repercuten sobre distintos bienes jurídicos. Bajo este enfoque, el principio se aplica principalmente al concurso ideal de infracciones, ya que en el concurso real corresponde sancionar cada conducta de manera individual según la infracción respectiva. La finalidad de este principio es impedir que, en un solo procedimiento, se impongan varias sanciones por un mismo hecho, asegurando la adecuada separación y diferenciación de las infracciones que surgen en un único proceso administrativo. Asimismo, es importante distinguir las responsabilidades accesorias a la sanción, puesto que estas últimas únicamente cumplen una función reparatoria.

g) Continuación de infracciones: El inciso 7) del artículo 248° de la ley N° 27444, prescribe el principio de Continuación de Infracciones, de la siguiente forma: para que sea legal imponer sanciones por infracciones cometidas de

manera continua por un administrado, deben cumplirse los siguientes requisitos: que hayan transcurrido al menos treinta (30) días hábiles desde la fecha en que se aplicó la sanción más reciente, así como la exigencia al administrado de acreditar el cese de la infracción durante dicho período. Las entidades, bajo pena de nulidad, no podrán considerar la continuidad de la conducta infractora ni imponer la sanción correspondiente en los siguientes supuestos:

- a) En aquellos casos en que aún esté en trámite un recurso administrativo oportunamente interpuesto contra el acto que estableció la última sanción.
- b) Cuando el recurso administrativo interpuesto no hubiera recaído en acto administrativo firme.
- c) Cuando la conducta que determinó la imposición de la sanción administrativa original haya perdido el carácter de infracción administrativa por modificación en el ordenamiento, sin perjuicio de la aplicación de principio de irretroactividad a que se refiere el inciso 5.

Tal como expone Guzmán (2017), el principio, pese a que inicialmente podría considerarse una técnica propia del proceso administrativo, tiene como finalidad principal prevenir la apertura de distintos procedimientos sancionadores frente a infracciones conexas cometidas por un particular. Asimismo, este principio posibilita la aplicación del criterio de continuidad para ajustar de manera adecuada la sanción administrativa. Por consiguiente, para imponer sanciones en casos de infracciones continuadas conforme a la normativa que incumpla el administrado, es requisito que hayan transcurrido al menos treinta (30) días desde la última sanción, y que la autoridad haya requerido al administrado que acredite haber corregido la infracción durante ese lapso.

La ausencia de estos requisitos no excluye la posibilidad de iniciar procedimientos de cumplimiento forzoso contra el administrado que no acate la medida correctiva, la cual tiene como finalidad poner término a la conducta ilícita. Tales mecanismos pueden incluir la imposición de sanciones coercitivas, como ocurre en el caso de las entidades reguladoras o el INDECOPI.

Es importante señalar que no procede aplicar la continuidad de las infracciones cuando se ha presentado un recurso administrativo de manera formal. De igual modo, no corresponde imputar la continuidad si el recurso interpuesto no está relacionado con un acto administrativo firme. Finalmente, la continuidad tampoco resulta aplicable si el acto en cuestión ya no es considerado una infracción administrativa.

h) Causalidad: De acuerdo con el principio de Causalidad, recogido en el inciso 8 del artículo 248 de la Ley N° 27444, la responsabilidad administrativa corresponde a aquel que incurra en una conducta, ya sea por omisión o por acción, que sea considerada infracción sancionable.

Como sostiene Guzmán (2017), la responsabilidad es un principio rector, presente tanto en el derecho administrativo sancionador como en el derecho sancionador en sentido amplio recae directamente sobre la persona que realiza la conducta, ya sea por acción u omisión, que constituye una infracción susceptible de sanción. No obstante, al igual que en el ámbito penal y en la responsabilidad civil, el criterio utilizado para determinar dicha responsabilidad es el de la causalidad adecuada. Esto implica que solo puede atribuirse responsabilidad a quienes, mediante sus actos, han generado infracciones que normalmente producen los resultados previstos por la norma.

Según Huamán (2017), este principio concede particular relevancia al sujeto infractor, ya que de ello depende en buena parte la correcta gestión del proceso sancionador y la garantía del debido proceso. Asimismo, la sanción se entiende como una reacción proporcional ante la infracción jurídica derivada de la conducta inapropiada del administrado. Del mismo modo, el principio comprende también aquellas acciones destinadas a restablecer la legalidad, buscando devolver la situación de los hechos a su estado original.

En este sentido, el principio está orientado a salvaguardar la conexión causal entre el infractor y la infracción, de modo que solo el responsable directo, ya sea por acción u omisión, puede ser sancionado, excluyendo a quienes solo colaboraron o instigaron. Para quedar exento de esta responsabilidad, es necesario acreditar que el vínculo causal se ha roto; es decir, aunque se

configure una infracción, debe probarse que no fue consecuencia de la conducta del administrado, sino de factores externos como caso fortuito, fuerza mayor, intervenciones de terceros o incluso acciones propias del sujeto (Huamán, 2017).

i) Presunción de licitud: De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 9 del artículo 248 de la Ley N° 27444, corresponde a las entidades presumir la legalidad de las acciones de los administrados, a menos que se disponga de elementos probatorios en sentido contrario.

Guzmán (2017) explica que, conforme al principio de presunción de licitud, las entidades públicas deben asumir que los administrados han actuado conforme a sus obligaciones, salvo que existan pruebas que demuestren lo contrario. Este principio guarda cierta semejanza con la presunción de inocencia prevista en la Constitución dentro del ámbito penal; sin embargo, es importante no confundirlo con el principio in dubio pro-reo, ya que ambos tienen distintos orígenes y naturalezas. Además, mientras la presunción de inocencia opera en el marco de un proceso legal caracterizado por la imparcialidad, la presunción de licitud se aplica en procedimientos donde dicha imparcialidad puede estar en entredicho. Por otro lado, en el proceso penal, la carga de la prueba recae en el fiscal, mientras que, en el procedimiento administrativo sancionador, esta responsabilidad corresponde a la propia Administración que resuelve el caso.

Según Huamán (2017), el proceso judicial relacionado con sanciones debe iniciarse siguiendo criterios similares a los del Derecho Penal, presuponiendo que la persona acusada o señalada como infractora no tenía la intención de realizar la conducta ilícita. De acuerdo con lo establecido en el inciso nueve del artículo 246°, el legislador exige que las entidades públicas tomen este principio como fundamento esencial para sus procedimientos.

Es importante tener en cuenta el objetivo que el legislador ha buscado con la instauración de este principio, que es limitar su capacidad sancionadora a la total comprobación de la comisión de la infracción por el administrado, y que dicha carga de prueba recae sobre la Administración. Por lo tanto, sucesos

como la falta de compromiso de los administrados en proporcionar sus declaraciones o exponer sus descargos, no son presupuestos que demuestren o que al menos permitan presuponer la responsabilidad.

j) Culpabilidad El inciso 10 del artículo 248° de la ley N° 27444, prescribe el principio de Culpabilidad, de la siguiente forma: La responsabilidad administrativa es subjetiva, salvo los casos en que por ley o decreto legislativo se disponga la responsabilidad administrativa objetiva.

Según Guzmán (2017), al analizar la naturaleza de la responsabilidad administrativa, se observa que el Decreto Legislativo N° 1272 incorporó el principio de culpabilidad, estableciendo que esta responsabilidad recae de manera personal sobre el administrado, salvo en aquellos casos en que la ley o un decreto legislativo determine la responsabilidad objetiva. En resumen, la normativa aplica el principio de culpabilidad de forma residual, de modo que la responsabilidad subjetiva adquiere importancia únicamente cuando la regulación no señala expresamente la aplicación de la responsabilidad objetiva.

En relación con este principio, se considera que su aplicación en el ámbito administrativo no es necesaria, dado que no resulta pertinente analizar la presencia de dolo o culpa en este tipo de infracciones. Esto se explica porque, en el campo de la responsabilidad administrativa, se asume que el administrado que incurre en una infracción al menos ha incumplido con el deber de cuidado requerido. De igual manera, este principio no permite sancionar directamente a las personas jurídicas, ya que la responsabilidad administrativa, sea dolosa o culposa, solo puede atribuirse a sus representantes. Por lo tanto, se propone que dicho principio sea excluido del régimen sancionador administrativo.

k) Non bis in ídem: Según lo dispuesto en el inciso 11 del artículo 248 de la Ley N° 27444, el principio de Non bis in ídem impide que se apliquen, por un mismo hecho, tanto una sanción administrativa como una pena y de manera sucesiva o simultánea por el mismo hecho, siempre que se identifique igualdad en el sujeto, el hecho y el fundamento. Esta prohibición se extiende

también a las sanciones administrativas, salvo en los casos en que concurra el supuesto de continuación de infracciones previsto en el inciso 7.

Según señala Guzmán (2017), este principio impide que, por un mismo hecho, se imponga tanto una pena como una sanción administrativa, siempre que exista coincidencia entre la persona implicada, la acción realizada y la causa que la motivó.

Igualmente, cuando la legislación hace referencia a la pena, se debe comprender que se está aludiendo a la penalización de carácter penal. En otras palabras, no se permite la instauración simultánea o consecutiva de diversas sanciones administrativas, o que estas se fusionen con sanciones penales. Huergo, citado por Huamán (2017), destaca que el principio de non bis in ídem constituye un elemento esencial dentro del derecho penal y no mantiene una conexión directa con el régimen de sanciones administrativas.

Es un precepto que resguarda la libertad personal ante el poder sancionador del Estado e implica que este no pueda ejercerse sobre un ciudadano más de una vez por el mismo acto. En resumen, el Estado utiliza diversas herramientas legales para enfrentar a los ciudadanos sospechosos de haber cometido delitos. Sin embargo, las sanciones administrativas pueden entrar en conflicto con el principio del non bis in ídem, ya que surge la duda sobre su aplicación, es decir, si es posible imponer tanto una pena como una sanción administrativa por el mismo hecho. Es importante distinguir las dos dimensiones de este principio: por un lado, la vertiente sustantiva, que evita la doble sanción por un único acto y previene el abuso del poder punitivo estatal; y, por otro lado, la vertiente procesal, que prohíbe que un mismo acontecimiento sea sometido a dos procedimientos distintos (Huergo, citado por Huamán, 2017).

Aunque las acciones de la Administración pública están sujetas a diversas formas de control, nunca podrían estar libres de cometer errores, independientemente de cuán competente y eficaz sea el organismo administrativo. Por esta razón, el control jurisdiccional funciona como el último

paso para solucionar definitivamente las posibles disputas (Huergo, citado por Huamán, 2017).

Etapas del Procedimiento Administrativo Sancionador

Para comprender las diferentes fases del Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS), resulta esencial considerar lo dispuesto en el segundo párrafo del Principio de Debido Procedimiento. Este principio indica que, para ejercer la potestad sancionadora, los procedimientos deben asegurar una separación adecuada entre la etapa de instrucción y la de sanción, delegando cada una a autoridades distintas. Así, conforme a la normativa vigente, el PAS debe dividirse en dos fases: una dedicada a la instrucción y otra a la imposición de la sanción. Además, la legislación atribuye la gestión de cada una de estas etapas a funcionarios diferentes. Esto refleja la importancia de las garantías procesales que deben proteger a los administrados tanto en la fase instructora como en la sancionadora.

Este procedimiento especial se debe a que, un procedimiento sancionador como instrumento que puede provocar circunstancias y castigos desfavorables para los administrados requiere un control más estricto que asegure la actuación equitativa de la autoridad administrativa, asegurando el derecho a la defensa, entre otros derechos y garantías. Por ello, surge la figura de la autoridad instructora, que es la encargada y tiene la facultad de formular imputaciones, solicitar medidas cautelares y conducir la fase de instrucción.

Cuando se habla de situaciones desfavorables, se refiere a que cualquier administrado sometido a un procedimiento administrativo sancionador enfrenta una circunstancia en la que, aun presumiendo su inocencia, debe formular sus observaciones o impugnar las determinaciones adoptadas por la autoridad administrativa. Con ese propósito, es necesario contar con asesoría legal, cuyo costo debe ser cubierto por el propio administrado. Además, si el caso llega a la instancia judicial, el administrado deberá asumir además las tasas judiciales, costos y costas del proceso, los cuales, en la práctica, no suelen ser reembolsados, incluso si se determina su inocencia (Huergo, citado por Huamán, 2017).

Esto ha demostrado que, en contraposición con la parte administrada, la entidad encargada de sancionar dispone de todo un cuerpo jurídico institucional, cuyos gastos y honorarios son solventados por el Estado durante el proceso de investigación, además de tener la facultad de proponer la imposición de sanciones. Por otra parte, corresponde a la autoridad judicial determinar si la infracción imputada existe o no, imponer la sanción respectiva, fijar tanto medidas preventivas como correctivas, así como resolver los recursos de reconsideración que se presenten. Por esta razón, el Decreto Legislativo N° 1272 dispone obligatoriamente la separación entre las autoridades y las distintas etapas del procedimiento, implementando así un enfoque garantista en favor de los administrados, lo que consideramos apropiado y conveniente.

El Debido Procedimiento Sancionador como Principio y como Garantía

El Debido Procedimiento Sancionador funciona siendo un principio orientador en la conducción del Procedimiento Administrativo Sancionador, y, a la vez, una garantía reconocida a nivel constitucional. Aunque la doctrina no ha profundizado suficientemente en las diferencias entre ambos conceptos, que en realidad presentan más semejanzas que diferencias, esta investigación destaca la importancia de su observancia. Su incumplimiento por parte de las entidades públicas no solo vulnera un procedimiento especialmente respaldado, pero que, también implica la violación de un derecho constitucional. Esta infracción representa un uso indebido del poder sancionador del Estado, en detrimento de los administrados, quienes resultan afectados en sus derechos y garantías. Asimismo, cuando se dictan resoluciones sancionadoras sin cumplir adecuadamente el procedimiento, se obliga a los administrados a agotar todas las instancias administrativas para poder impugnar decisiones injustas y, en numerosos casos, a acudir a la vía judicial contencioso-administrativa, lo que genera elevados costos y gastos procesales (Huergo, citado por Huamán, 2017).

Se entiende que las reformas incorporadas por el Decreto Legislativo N° 1272 buscan reforzar el control sobre el ejercicio del ius puniendi estatal, así como sumar nuevas disposiciones vinculadas a los principios del Procedimiento

Administrativo Sancionador. Asimismo, puede inferirse que el legislador reaccionó frente a la reiterada transgresión de dicho principio. Atendiendo a la distinción planteada, es posible precisar que el debido procedimiento, entendido como principio, tiene como finalidad principal regular los aspectos formales del procedimiento administrativo sancionador; en cambio, cuando se concibe como garantía, su propósito esencial es asegurar que las decisiones administrativas se fundamenten en el estricto cumplimiento de las normas constitucionales. Además, la gestión pública debe estar orientada a la consecución y satisfacción de intereses legítimos. Por esta razón, para asegurar una aplicación efectiva del debido procedimiento, tanto en el ámbito general como en el sancionador de tránsito, la tramitación debe seguir las normas generales del derecho administrativo y, en su ausencia, las del derecho civil. Si esto no ocurre, y los asuntos se resuelven sin estas garantías mínimas, se estaría actuando con base en criterios meramente subjetivos. Para que el debido procedimiento opere efectivamente como garantía, resulta necesario contar con un órgano de control que supervise previamente, antes de que los asuntos lleguen a la instancia judicial. Esta supervisión permitiría asegurar la correcta aplicación de los principios constitucionales en las resoluciones sancionadoras, siguiendo el ejemplo de entidades como SUNAT, OSCE y SUNARP.

El Procedimiento Administrativo Sancionador especial en materia de tránsito terrestre

Dentro del contexto del Procedimiento Administrativo Sancionador especial para el tránsito terrestre, es imprescindible señalar que este sugiere una estructura distinta a la establecida en el TUO de la LPAG, lo que podría implicar una infracción de las garantías constitucionales en relación con los derechos de los administrados en los procesos sancionadores incoados (Bobadilla, 2020).

Como se observa en la organización del Procedimiento Administrativo Sancionador especial para el tránsito terrestre, el inicio de este proceso depende de una tarea de supervisión realizada por la Policía Nacional del Perú (PNP), que se encarga de detectar la infracción y proceder a la apertura formal

del procedimiento mediante la expedición de una papeleta de infracción vial. Las competencias otorgadas a la PNP para supervisar e iniciar este procedimiento impiden que otras autoridades sancionadoras puedan efectuar mayores diligencias investigativas antes de iniciar el proceso sancionador; por otra parte, la ausencia de una investigación previa puede facilitar actuaciones arbitrarias por parte de los policías, quienes podrían llegar a cometer infracciones de forma deliberada. Esta problemática haría imposible que la propia Policía Nacional del Perú (PNP) inicie procedimientos respecto de conductas meramente ilícitas realizadas por sus propios agentes (Meza, 2020).

No obstante, una vez que se ha iniciado el Procedimiento Administrativo Sancionador, el administrado tiene el derecho de ejercer su defensa, presentando un descargo cuyo objetivo es probar su inocencia frente a la infracción imputada. Por esta razón, resulta esencial que la autoridad instructora considere todas las alegaciones del administrado, ya que la conducta atribuida podría deberse a situaciones excepcionales, como caso fortuito o fuerza mayor, siempre que dichas circunstancias estén debidamente acreditadas (Meza, 2020).

Por lo tanto, en caso de no presentarse descargos, la norma especial establece que la autoridad sancionadora debe comunicar simultáneamente el informe final de instrucción y la resolución de sanción. Esta práctica contraviene lo dispuesto en el artículo 255° del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General (LPAG), además de violar el principio constitucional del debido proceso administrativo y el derecho de defensa

Autoridades del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial

Las entidades facultadas para intervenir en el Procedimiento Administrativo Sancionador Especial, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre), la Ley N° 27867 (Ley Orgánica de Gobiernos Regionales), la Ley N° 27972 (Ley Orgánica de Municipalidades), la Ley N° 27783 (Ley de Bases de la Descentralización) y

la Ley N° 29380 (Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN), son las siguientes:

1. En transporte:

- La SUTRAN
- Los Gobiernos Regionales
- Municipalidades provinciales
- Municipalidades distritales
- La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

2. En tránsito:

- La Policía Nacional de Perú
- La SUTRAN
- Las Municipalidades Provinciales

3. En Servicios Complementarios:

- La SUTRAN

Inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial

La apertura del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial tiene lugar a partir de la notificación al administrado del escrito en el que se le atribuyen los cargos, realizada por la autoridad competente. Entre los documentos que constituyen la imputación de cargos se encuentran:

- En materia de transporte terrestre y servicios complementarios: El Acta de Fiscalización o la resolución de inicio cuando la infracción o incumplimiento ha sido detectada mediante fiscalización de gabinete.
- En lo referente a tránsito terrestre: ya sea mediante la Papeleta de Infracción de Tránsito o la resolución que dispone el inicio del procedimiento.
- La enumeración de los hechos o faltas que eventualmente constituyan una infracción administrativa.

- La determinación de la infracción en la que podrían encuadrarse dichos actos u omisiones.
- Las normas que tipifican los actos u omisiones como infracción administrativa.
- Las medidas sancionadoras que correspondan imponer, según sea el caso.
- El lapso durante el cual el administrado tiene la posibilidad de exponer por escrito sus descargos.
- La designación de autoridad competente para sancionar, especificando la base legal que sustenta dicha competencia.
- Las disposiciones administrativas que resultan aplicables.
- Respecto al Acta de Fiscalización y a la Papeleta de Infracción de Tránsito, es necesario que, junto a los campos señalados en los puntos anteriores, se disponga de un espacio en el que la persona intervenida pueda dejar constancia de sus observaciones.

En la identificación de infracciones de transporte y tránsito a través de medidas de control o inspección, la notificación del documento de imputación de cargos será válida cuando se entregue directamente al presunto infractor. En caso de que el presunto culpable no se encuentre presente durante la inspección, la notificación deberá realizarse en su domicilio habitual.

Cuando se detecten infracciones cometidas por entidades complementarias, se considerará válida la notificación del documento de imputación de cargos si este es entregado al presunto responsable o a su representante durante la misma diligencia de inspección.

Si el administrado decide no firmar, recibir o formular alguna observación en el Acta de Fiscalización o en la Papeleta de Infracción de Tránsito, ello no invalida su contenido. En ese caso, dicha circunstancia será anotada en los respectivos documentos, considerándose la notificación debidamente realizada.

Conclusión del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial

El cierre del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial se lleva a cabo conforme a lo siguiente:

- a) Resolución Final.
- b) Resolución de archivamiento.
- c) A través de la manifestación expresa del administrado reconociendo la comisión de la infracción.

En los casos en que las infracciones solo impliquen una sanción de tipo económico, la aceptación de la responsabilidad se formaliza mediante el pago del importe de la multa establecida por la infracción y la respectiva aprobación por parte de la autoridad competente.

En estas circunstancias, se reconoce la responsabilidad administrativa del gestor y se establece el registro del proceso.

La Resolución Final que establezca una sanción, ya sea de carácter pecuniario o no pecuniario, adquirirá fuerza ejecutiva una vez finalizado el proceso administrativo o cuando sea declarada definitiva. La autoridad competente está facultada para llevar a cabo las acciones administrativas necesarias para garantizar la eficacia de la resolución o proteger el interés público, siempre que dichas acciones no sean de naturaleza ejecutiva.

Aplicación del régimen de infracciones y sanciones establecidas en los Reglamentos Nacionales

Las penalizaciones y acciones administrativas que se aplican mediante el Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en lo concerniente al transporte y tránsito terrestre, además de sus servicios adicionales.

El régimen de infracciones correspondiente se regula en los distintos Reglamentos Nacionales emitidos en cumplimiento de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29237, que establece el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; la Ley N° 29005,

que determina los lineamientos para las Escuelas de Conductores; y la Ley N° 28256, que aborda el transporte de materiales y residuos peligrosos.

2.2.2. La desproporcionalidad de la infracción

Según Puig (2009), el principio de proporcionalidad es un límite constitucional que determina la legitimidad de la acción penal en función de la gravedad de la medida aplicada, buscando que esta sea adecuada, necesaria y equilibrada en relación con el fin perseguido.

El principio de proporcionalidad implica la valoración de un derecho con fundamento constitucional y los controles derivados de los derechos humanos. Por ello, no se pueden aceptar penas o sanciones que sean exageradas o irracionales; en cambio, estas deben estar en proporción con el delito cometido. En otras palabras, la proporcionalidad se configura cuando la pena se establece en función de la relevancia social del hecho, asegurando que la sanción sea justa y acorde a la gravedad del acto (Puig, 2009).

La proporcionalidad también debe considerarse desde una perspectiva social, evaluando cómo el acto cometido por la persona infractora afecta y repercute en la colectividad. Es decir, la gravedad y las consecuencias sociales del hecho son elementos fundamentales para determinar si la sanción aplicada guarda una relación justa y equilibrada con el daño causado a la sociedad.

El principio de la proporcionalidad es una estructura argumentativa que nos permite interpretar principios constitucionales y aportar soluciones jurídicas cuando diversos derechos fundamentales están en colisión. Asimismo, permite maximizar los derechos fundamentales de acuerdo con sus posibilidades fácticas y jurídicas.

De acuerdo con Prado (2008), el órgano jurisdiccional tiene la responsabilidad de determinar, tanto en términos cualitativos como cuantitativos, la sanción que corresponde al autor o partícipe de un hecho punible. No obstante, esta determinación no debe limitarse a un aspecto meramente formal, sino que debe estar sustentada en un razonamiento lógico, utilizando silogismos principales y complementarios que permitan fundamentar la decisión adoptada, tanto interna como externamente.

Por otro lado, el principio de proporcionalidad, igualmente denominado proporcionalidad de injerencia, prohibición de exceso o principio de razonabilidad, se entiende como un principio de rango constitucional que permite evaluar, controlar y determinar que las intervenciones —ya sean de los poderes públicos o de particulares— sobre los derechos fundamentales de las personas se mantengan dentro de los límites que fija la Constitución (Becerra, 2012).

Proporcionalidad y Razonabilidad

La proporcionalidad y la razonabilidad son dos principios que se deben aplicar en la aplicación de sanciones y que a su vez se aplican en la implementación de medidas correctivas. Estos principios se detallan en el punto 3 del artículo 248° del (Decreto Supremo 004-2019-JUS, 2019) donde se establecen criterios que evalúan la razonabilidad al momento de tomar una resolución administrativa. Además, debemos considerar que el Tribunal Constitucional ha emitido una amplia opinión en este tema, siendo que un criterio fundamental es el de la razonabilidad, proporcionalidad, interdicción de la arbitrariedad y motivación de las resoluciones tal como señalan en la sentencia recaída en el expediente N° (090-2002-AA/TC,2004).

La proporcionalidad es tanto un principio legal como una doctrina legal. El principio es relevante para los legisladores y para quienes ejecutan las leyes al implementar normas constitucionales de igualdad, como se discute en la sección A de este texto, así como para el control judicial de las demandas de igualdad.

Aplicada de forma consciente, la doctrina de la proporcionalidad puede generar información sobre la naturaleza y la estructura de la desigualdad que de otro modo podría eludir a los jueces (u otros tomadores de decisiones) que razonan sólo por medio de categorías existentes o de la intuición, desafiando lo que es aceptado como natural.

También puede ser una herramienta para revelar motivaciones maliciosas y un marco útil para el análisis contextual detallado.

Sanciones a las Infracciones de las Normas Regulatorias en Materia de Transporte y Tránsito Terrestre

Para establecer el monto de las sanciones, se consideran como base el Reglamento Nacional de Tránsito, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT) y el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (MATPEL).

Para elaborar una metodología adecuada que permita calcular las sanciones aplicables a las infracciones en materia de transporte y tránsito terrestre, es necesario examinar diversos estudios que orienten acerca de la forma de establecer multas disuasorias, fundamentadas técnica y objetivamente (Robles, 2009).

La aplicación de un método como este permitiría a las entidades de control imponer sanciones disuasivas basadas en criterios técnicamente fundamentados. Dichas sanciones se apoyarían, por un lado, en un modelo formal que describa el comportamiento del infractor y, por otro lado, en datos estadísticos que reflejen cómo se manifiestan en la práctica los mecanismos disuasorios propuestos por el modelo. Esto es relevante porque fortalecería los sistemas de supervisión, optimizando los resultados de los esfuerzos de fiscalización y manteniendo la efectividad de las multas a corto plazo (Dammert et al., 2004).

Según Robles (2009), los criterios fundamentales para fijar las multas se concentran en tres aspectos principales:

En primer lugar, la predictibilidad: resulta preferible que la empresa conozca de antemano la sanción que le correspondería en caso de incumplimiento. De esta manera, se actúa conforme a la ley frente a los administrados, quienes sabrían cuál es la sanción administrativa aplicable a cada infracción.

En segundo término, la oportunidad: El objetivo primordial de la sanción no debe centrarse únicamente en generar ingresos a partir de las conductas infractoras, sino en promover un cambio específico en el comportamiento de quienes incurrir en infracciones.

En tercer lugar, la objetividad: Disminuir los aspectos subjetivos en la valoración de las infracciones de tránsito contribuiría a una mayor transparencia al establecer las sanciones.

Por lo tanto, aunque los infractores puedan ser sancionados con estas multas, la aplicación de criterios más técnicos evitaría que el ente regulador incurra en prejuicios basados en valores personales o institucionales. La disminución de dicha subjetividad refuerza la confianza, tanto en la sociedad como en los propios administrados, la reputación y la credibilidad del trabajo de supervisión realizado por el ente encargado.

Modelo de determinación de multas

Becker (1968) propone un modelo fundamental para la determinación de multas disuasorias, que sostiene que las sanciones deben fundamentarse en factores como la frecuencia de las infracciones, los costos asociados a la detección y sanción, la probabilidad de ser descubierto y el importe de las multas. Según esta perspectiva, estos elementos constituyen una función de pérdida social cuya minimización conduce a condiciones óptimas para reducir el impacto negativo de las infracciones. De esta manera, las multas funcionan como un mecanismo eficaz de disuasión frente a otras posibles medidas.

Los resultados evidencian que la disminución de la pérdida social guarda relación con la posible existencia de cierta cantidad de infracciones. Esto se debe a que tanto los gastos asociados a la identificación y sanción, así como el tipo y la cantidad de sanciones impuestas, generan efectos para el conjunto de la sociedad, lo que lleva a que algunos actores consideren más conveniente su aplicación.

Si bien este modelo ofrece una representación adecuada de la conducta infractora de los agentes, no contempla la existencia de una autoridad reguladora encargada de identificar e imponer sanciones. Por tal motivo, se opta principalmente por el modelo propuesto por Polanski y Shavell (2000), quienes amplían el enfoque anterior al considerar el bienestar social dentro de la función de minimización e incorporan expresamente la figura de un ente

supervisor. El objetivo principal de las sanciones administrativas es salvaguardar los intereses sociales de los usuarios, aplicando tanto medidas punitivas, como multas o amonestaciones públicas, así como sanciones no económicas, tales como la suspensión de licencias o la cancelación definitiva de las actividades de empresas infractoras. De esta manera, se procura maximizar el beneficio social, relacionando el provecho ilícito o el costo evitado por la empresa al incumplir la normativa, con los perjuicios causados a la sociedad y la conducta asumida por la empresa ante la detección de la infracción.

El primer aspecto incorporado en este modelo es el beneficio estimado por parte de una empresa, el cual considera las ganancias previstas por el incumplimiento de la normativa, los costos asumidos por el ente regulador y el monto de la sanción. Específicamente, siguiendo el enfoque de Vásquez (2006), se establecen una serie de supuestos:

- 1) Las empresas pueden obtener un beneficio económico al cometer una infracción.
- 2) El organismo supervisor puede detectar la infracción con cierta probabilidad y luego imponerle como sanción una multa administrativa (M) o el cierre de sus actividades durante un periodo de tiempo dado (t)
- 3) El agente cometerá la infracción solo si los beneficios de incumplir la norma son mayores a los beneficios de cumplirla.
- 4) Se considera que la empresa no presenta aversión ni inclinación hacia el riesgo, lo que implica que es indiferente ante las pérdidas financieras resultantes de una multa administrativa que le pueda imponer la entidad supervisora.

Tabla de Infracciones y sanciones

Mediante el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC - Reglamento Nacional de Vehículos, manifiesta exclusivamente que la Infracción: P.16 es sancionada por: No expedir la constancia de comprobación de pesos y medidas correspondiente o expedirla consignando pesos y/o medidas que no estén en

consonancia con lo despachado y/o transportado, siempre que supere el peso o medidas permitidas por la normativa pertinente. Calificándola como una infracción muy grave.

Pesos y Medidas vehiculares

Es responsabilidad del Ministerio establecer los pesos por eje, el peso bruto del vehículo, las configuraciones de los vehículos, la clasificación de las sanciones, la cantidad de las multas, así como los límites y requisitos para optar por el aplazamiento y/o fraccionamiento del pago de la multa.

La fiscalización

La supervisión del cumplimiento de las normativas sobre pesos y medidas vehiculares incluye la identificación de infracciones y la imposición de sanciones correspondientes, conforme a lo establecido en el reglamento y sus normativas complementarias. Este control abarca tanto la verificación como la fiscalización para asegurar que se respeten los límites permitidos y se sancione en caso de incumplimiento. La supervisión tiene como objetivo supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley, este Reglamento y sus normativas complementarias en vigor, con el fin de implementar las acciones correctivas en los casos pertinentes. Para desempeñar este papel, la autoridad correspondiente podrá emplear entidades u organismos especializados y de conocido renombre en el ámbito de la supervisión.

La detección de la infracción resulta de la acción de supervisión realizada por el inspector o por las entidades designadas por la autoridad competente. La imposición de la sanción constituye un acto administrativo llevado a cabo por la autoridad pertinente, quien, tras gestionar el procedimiento sancionador, establece la medida punitiva correspondiente al infractor por la violación de las normas, conforme a lo dispuesto en el Reglamento aplicable. La implementación de la sanción conlleva la ejecución de las acciones administrativas necesarias para asegurar el cumplimiento de las responsabilidades relacionadas con la sanción, según lo estipulado por la legislación vigente.

Los documentos que sustentan las infracciones pueden establecerse por medio de cualquiera de los documentos que se detallan a continuación:

1. El informe de infracción, firmado correctamente por el inspector, se genera como resultado de un proceso de fiscalización, en el que se documenta la validación de la conducta infractora.
2. Documento informativo presentado por el funcionario de la autoridad correspondiente, en situaciones que involucren órdenes superiores, solicitudes o comunicaciones justificadas de terceros, entidades públicas o privadas, o a raíz de procesos de fiscalización realizados en gabinete.

2.3. Definición de Términos

- **Capacidad de carga:** El presente Reglamento permite una carga máxima de un vehículo que no supere el Peso Bruto Vehicular simple o combinado (Gutiérrez et al., 2021).
- **Entidad Revisora:** Persona jurídica a cargo de las Revisiones Técnicas (Díaz, 2022).
- **Entidad Certificadora:** La persona autorizada por la Dirección General de Circulación Terrestre (DGCT), cumpliendo a los procedimientos y requisitos estipulados en la directiva pertinente, le compete la emisión de Certificados de Conformidad en cuanto a procesos de fabricación, ensamblaje, modificación, conversión, montaje y verificación del cumplimiento de vehículos, según lo establecido en el Reglamento vigente (Puetate, 2021).
- **Inspección administrativa:** interpretada como acción de la Administración que analiza el comportamiento de los administrados para verificar el cumplimiento de las obligaciones, restricciones y limitaciones a las que están expuestos y, en caso de ser necesario, organizar la respuesta administrativa ante las infracciones detectadas (Gómez, 2022).
- **Mercancía divisible:** Se considera un producto divisible aquel que, por sus características, puede ser fragmentado sin que ello altere su esencia, permitiendo su reubicación para facilitar el transporte de bienes (Gómez, 2017).

- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** es la entidad líder a escala nacional en lo que respecta al transporte y el tránsito terrestre (Montes, 2020).
- **Servicio de Transporte de Personas:** El servicio público de transporte está diseñado para satisfacer las necesidades de los usuarios, garantizando condiciones de calidad, seguridad, salud y protección ambiental. Para ello, utiliza el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta y cualquier otra infraestructura adicional que sea necesaria para asegurar la adecuada prestación del servicio (Danos, 2019).
- **Servicio de Transporte de Mercancías:** Actividad económica que permite el desplazamiento de bienes (Boza, 2018).
- **Tránsito Terrestre:** El transporte terrestre se define como el conjunto de traslados de personas y vehículos que se realizan sobre caminos terrestres, los cuales están regulados por las normas establecidas en la ley correspondiente y sus reglamentos (Bobadilla, 2021).
- **Transporte Terrestre:** Movilización en rutas terrestres de individuos y bienes (Sutran, 2020).
- **Peso Bruto Vehicular (PBV).** - Es el peso total del vehículo determinado por el fabricante, el cual incluye el peso del vehículo vacío (tara) y la carga máxima permitida (Contreras, 2017).
- **Peso Bruto Vehicular Legal (PBVL).** - El peso total del vehículo según lo establecido por la normativa y su diseño. Incluye el peso del automóvil y la capacidad máxima de carga permitida por la ley (Tarello, 2018).
- **Peso neto.** - Peso en vacío del automóvil establecido por el productor (Huapaya, 2019).
- **Peso por eje(s).** - Es la carga que se transmite al suelo por los ejes o grupo de ejes de un automóvil (Sutran, 2020)
- **Vehículo:** Medio de transporte, ya sea motorizado o no, que se utiliza para trasladar personas o bienes (Gonzales, 2016).
- **Velocímetro:** Instrumento que indica la velocidad del vehículo en km/h (Contreras, 2018).

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de investigación

Siguiendo el planteamiento del problema, los objetivos propuestos y las hipótesis formuladas, esta investigación se clasifica como descriptiva según Hernández Sampieri et al. (2014). Detalla cómo la doctrina, la legislación y la jurisprudencia abordan el proceso administrativo sancionador relacionado con la desproporcionalidad observada en la infracción P.16, la cual se refiere al servicio de transporte de carga y bienes en el distrito de Tambopata.

El presente estudio corresponde a una investigación de tipo básica, ya que su finalidad es profundizar en el conocimiento teórico relacionado con el problema abordado (Hernández, 2006). En este sentido, Hernández y Mendoza (2018) señalan que el objetivo central de la investigación básica es la aplicación rigurosa de teorías pertinentes para responder a vacíos de conocimiento existentes. Por su parte, Valderrama (2013) destaca que este tipo de investigación se encuentra estrechamente vinculada con el desarrollo teórico y los descubrimientos científicos, pues estos contribuyen a la resolución de problemas y, en última instancia, a la promoción del bienestar social.

La investigación adopta un enfoque mixto, ya que integra de manera sistemática tanto métodos cuantitativos como cualitativos en un solo estudio. Esta combinación permite obtener una comprensión más amplia y profunda del fenómeno analizado, al aprovechar las ventajas de ambos enfoques. Por un lado, la metodología cualitativa se utiliza para explorar, experimentar y observar en profundidad las percepciones y experiencias de los participantes. Según Creswell y Plano Clark (2011), el enfoque mixto permite que las inferencias basadas en información combinada aporten un entendimiento más completo y preciso del problema de investigación.

3.2. Diseño de la Investigación

3.2.1. Lugar de estudio

El estudio se realizó en el distrito de Tambopata, Región de Madre de Dios, el año 2022.

3.2.2. Diseño

El presente estudio se clasifica como una investigación de tipo descriptivo correlacional, con un diseño no experimental y de corte transversal. Esta metodología permite describir las características principales de las variables involucradas, así como analizar el grado de relación entre ellas, sin manipular intencionalmente ninguna variable independiente. Asimismo, el diseño transversal implica que la recolección de los datos se realiza en un solo momento temporal, proporcionando una visión específica del fenómeno dentro del contexto y periodo analizado. tal como lo sugieren Hernández Sampieri, Fernández Collado, 2014).

Descriptivo

Su finalidad es evaluar las variables objeto de análisis para ofrecer una descripción minuciosa y exacta, manteniéndolas intactas y sin alteración por parte del investigador (Hernández, 2018).

Correlacional

Se emplea este enfoque ya que se determinará el grado de correlación existente entre las dos variables analizadas en una misma muestra de participantes (Hernández, 2018).

Diseño No experimental

Este tipo de estudio se realiza sin modificar intencionadamente las variables. Se basa principalmente en la observación de fenómenos tal como ocurren en su contexto natural para ser analizados posteriormente.

De corte Transversal

Es dado que la evaluación del fenómeno de investigación se llevó a cabo en un solo momento para cada unidad muestral. Tipo de estudio de investigación en el que se observa a un grupo de personas o se recopila cierta información,

en un instante específico o durante un intervalo breve de tiempo. El esquema se presenta a continuación:

$$M - O_x r_y$$

Denotación:

M = Se trata de la muestra que representa al conjunto total.

X = Observaciones de la variable "X"

Y = Observaciones de la variable "Y"

r = Nivel de correlación entre O_x y O_y

Dónde:

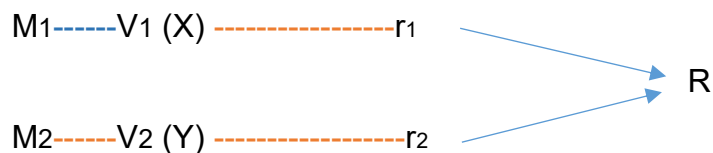
M: Muestra

O_x : Procedimiento Administrativo sancionador

O_y : infracción al servicio de transporte y mercancías

r : Resultado

Este tipo de estudios se llevan a cabo sin alterar las variables, lo que significa que los datos se obtienen en un momento determinado, sin interferir en las condiciones naturales. Como resultado, esta investigación sigue un enfoque no experimental (Kerlinger, 1983).



M1, M2, muestras representativas de las variables V1 y V2

X, Y, medición de las variables

r1, r2, resultados de la medición

R, nivel de relación o impacto entre las variables.

3.3. Población y Muestra

3.3.1. Población

La población se define como un conjunto de personas, objetos u otros elementos que comparten características similares y que están claramente delimitados para ser estudiados en una investigación. Es fundamental determinar claramente la población de estudio, ya que esto permite realizar las valoraciones necesarias para la recolección y análisis de la información (González, 2008).

En esta investigación la población está compuesta por el director de la Dirección de Transportes y Comunicaciones, Inspectores de la SUTRAN y conductores que fueron pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías.

Tabla 1
Población

Personas	Número
Director Regional de Transportes y Comunicaciones	01
Inspectores de la SUTRAN	30
Conductores que fueron pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías.	40
Total	71

NOTA: Elaboración propia

3.3.2. Muestra

La muestra es un subconjunto de la población, es decir, un grupo seleccionado de individuos que representan al universo total. Esta muestra refleja la conducta del conjunto y es de la cual se recopilan los datos para el análisis y obtención de resultados en el estudio (González, 2008).

Por criterio del investigador, se entrevistaron al director de Transportes y Comunicaciones, Inspectores de la SUTRAN y conductores que fueron

pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías.

Tabla 2

Muestra

Personas	Número
Director Regional de Transportes y Comunicaciones	01
Inspectores de la SUTRAN	10
Conductores que fueron pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías.	09
Total	20

Fuente: Elaboración propia

3.3.3. Muestreo

Se aplicó el método de selección empírica (no simplemente probabilística), que se estableció teniendo en cuenta el objetivo principal. Se recurrió al muestreo por conveniencia, en virtud de que la muestra fue determinada en función de la facilidad de acceso, la disponibilidad y la cercanía de los individuos investigados.

3.4. Métodos y Técnicas

El estudio de caso se centra en describir y analizar en profundidad un evento problemático específico, lo que facilita una comprensión detallada, examen e interpretación del fenómeno social estudiado, que puede ser una persona, una organización o un evento singular. Este tipo de investigación se caracteriza por ser individual, integral y analítica. En este enfoque, el investigador asume roles diversos como docente, defensor, evaluador, biógrafo e intérprete de la información recopilada (Rodríguez G; Gil y García E., 2001).

3.4.1. Métodos

Los métodos que se usará en la presente investigación son:

Método Deductivo

Aplicado con el propósito de extraer teorías y principios generales del derecho que permitieron extraer deducciones y premisas específicas sobre el tema

abordado. Este método ha sido utilizado en la construcción de las bases teóricas que sustentan el presente estudio.

Método Inductivo

La investigación inductiva es un método que se emplea para formular teorías o generalizaciones partiendo de la observación de hechos o datos concretos. Este método comienza con la recopilación de datos, a partir de los cuales se identifican patrones que permiten formular nuevas teorías o hipótesis.

Método hermenéutico

La hermenéutica jurídica es un método de interpretación del derecho que permite comprender el significado y alcance de las normas legales. Este enfoque se utiliza para estudiar y abordar la normatividad aplicable en distintos casos, facilitando una interpretación adecuada que respeta el contexto social, histórico y jurídico.

Método dogmático

El método dogmático se basa en la doctrina desarrollada por autores especializados para interpretar las normas jurídicas. Este método analítico en el ámbito jurídico no solo se ocupa de interpretar el sentido normativo del derecho, sino que abarca otras dimensiones del análisis, sino que incorpora el aporte doctrinario de especialistas, lo que permite ampliar el alcance y profundidad del estudio de las variables analizadas.

3.4.2. Técnicas

Las técnicas son los procedimientos específicos que se emplean durante el proceso de investigación y deben estar directamente relacionados con los problemas e hipótesis planteados.

Cada técnica cuenta con un instrumento propio para la recolección de datos, cuya aplicación a cargo de los investigadores permitió obtener la información

Técnicas de recopilación de datos

Las técnicas de recolección de datos que se empleará en la presente investigación son las siguientes:

Encuesta (entrevistas)

La encuesta es una técnica clásica en la investigación científica que permite recopilar datos directamente de las personas involucradas en el fenómeno estudiado. Se aplica a los individuos que forman parte de la muestra para conocer sus respuestas y opiniones sobre el tema de interés.

Para López (2015), la encuesta es un método para recolectar datos a través de la indagación directa a los participantes de la unidad de análisis. Su objetivo es realizar mediciones sistemáticas sobre conceptos derivados de una problemática previamente establecida en la investigación. Asimismo, la entrevista se emplea para recoger información directa de expertos en la temática abordada.

La guía de entrevistas dirigida a expertos en áreas específicas como penal, civil o laboral recopilará sus opiniones sinceras sobre el tema en indagación. Además, incluirá la consulta de trámites pertinentes y el análisis correspondiente de la información recabada.

Robles (2011) afirma que los métodos cualitativos se aplican dentro del contexto real, abordando problemas de importancia social. La principal técnica utilizada para recolectar información genuina es la entrevista, que facilita un análisis más profundo del problema en cuestión. El proceso de recolección de datos se lleva a cabo en dos etapas: primero, la recolección de la información y luego su análisis, con el fin de captar la esencia del problema investigado.

Análisis documental

A través de este método se posibilita la adecuada selección, filtrado y registro de la información esencial, con el fin de alcanzar los objetivos del estudio planteado. Para ello, se analizarán diversos tipos de fuentes documentales, incluyendo normas, jurisprudencia y doctrina relevante al tema en estudio.

De acuerdo con Hurtado (2013), esta técnica implica utilizar información documental, ya sea como datos provenientes de mediciones realizadas por terceros o como textos que, en sí mismos, representan los fenómenos objeto de análisis.

Tabla 3*Técnicas de estudio*

Técnicas	Instrumentos
Análisis Documental	Obtención de información proveniente de individuos que participan de manera directa en el fenómeno objeto de análisis.
Encuestas Entrevista	Director de Transporte y Comunicaciones, Inspectores, Inspectores de la SUTRAN, Conductores.

Nota. Elaboración propia

3.4.3 Instrumentos

Instrumento de recolección de datos

La información y los datos requeridos en esta investigación se lograron a través de:

Cuestionario

Es un instrumento que se aplicará para recabar los datos para la medición de las variables, la primera se ha dimensionado en cuatro, agrupando cada una sus indicadores; la segunda variable está compuesta de tres dimensiones, teniendo cada una sus indicadores correspondientes.

Según Espinoza y Toscano (2015), el cuestionario como instrumento de investigación requiere objetivos claros, preguntas bien formuladas, una extensión adecuada, una correcta aplicación y un procesamiento riguroso de los datos recogidos. Estos elementos aseguran la validez y confiabilidad de la información obtenida.

Guía de análisis de documentos

Al analizar un documento, es fundamental estructurar un esquema que posibilite diferenciar la información irrelevante y captar los datos relacionados con el tema de investigación. Este esquema se utiliza comúnmente para el análisis de resoluciones contenidas en los expedientes seleccionados para el estudio.

Fichas bibliográficas

Las fichas bibliográficas registran la información esencial para identificar y recuperar un texto, incluyendo datos clave como el título, autor y año de publicación. En ellas se documentaron libros, textos, revistas, normas y en general todas las fuentes relacionadas con el tema de investigación.

3.4.4. Recolección y de análisis de datos

Los datos obtenidos mediante la encuesta fueron procesados utilizando estadísticas descriptivas simples con el software SPSS versión 26. Los resultados fueron presentados a través de tablas y gráficos siguiendo las normas del modelo APA, Séptima Edición. Asimismo, la información derivada del análisis de la normatividad, la doctrina y la jurisprudencia fue analizada bajo el criterio y el juicio reflexivo de la investigadora, con el propósito de desarrollar las teorías que respaldan este estudio.

Tabla 4

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

TECNICAS	INSTRUMENTO	FUENTE
- Cuestionario	- Cedula de cuestionario	- Director Regional de Transportes y Comunicaciones Juez en lo penal
- Entrevista	- Guía de entrevista	- Inspectores de la SUTRAN
- Encuesta	- Cuestionario	- Conductores.
- Observación	- Guía de observación	

Nota. *Elaboración propia*

3.5. Tratamiento de los datos

3.5.1. Procesamiento de datos

El proceso de manejo de datos incluye:

- **Tabulación de datos:** Tabulación de datos: es el proceso mediante el cual la información que ha sido sometida a análisis y filtrado se presenta en diversos formatos, tales como fichas, cuadros o gráficos. Cada conjunto de datos recibirá un código único asignado según la estructura definida en el estudio. Posteriormente, los datos organizados se clasificarán según el código asignado para su análisis futuro.
- **Materiales de Procesamiento:** Herramientas y recursos como laboratorios, ordenadores, programas informáticos, marcadores, papel bond, cuadernos de apuntes, cartuchos de tóner, bolígrafos y papel para impresión o copias, entre otros.
- **Procedimiento de experimentación:** Se entiende por procedimiento de experimentación a:
 - ✓ La administración de pruebas a los sujetos que forman parte de la muestra.
 - ✓ El procesamiento de los datos recolectados a través de encuestas.
 - ✓ La observación directa y la verificación presencial en el entorno investigado.

3.5.2. Descripción del cuestionario

Este subcapítulo presenta los resultados logrados a través de la ejecución de los pasos metodológicos (expuestos en el capítulo previo) que se llevaron a cabo, con el objetivo de cumplir con los objetivos y confirmar las hipótesis propuestas.

3.5.3. Confiabilidad del instrumento

El Alfa de Cronbach fue el estadístico utilizado para determinar la confiabilidad de la información recabada a través de los distintos instrumentos de recolección de datos.

Tabla 5
Confiabilidad del instrumento

Instrumento		Estadístico	Coefficiente de Confiabilidad
Cuestionario: administrativo sancionador	Procedimiento	Alfa de Cronbach	0,905
Cuestionario: de transporte y mercancías	Infracción al servicio	Alfa de Cronbach	0,956

Nota. Elaboración propia

El coeficiente Alfa de Cronbach supera el valor de 0,8 en ambos instrumentos aplicados en la investigación. De acuerdo con Hernández et al. (2014), mientras mayor sea el valor del Alfa, mayor será la fiabilidad del instrumento. Los resultados obtenidos, 0,905 y 0,956, son considerados elevados, lo que indica que los instrumentos presentan una confiabilidad adecuada.

3.5.4. Validación de instrumento

Se empleó la técnica de juicio de expertos para validar la forma, el contenido y la estructura de los instrumentos utilizados en la investigación.

Así, para evaluar la validez del contenido de los instrumentos empleados en este estudio, se eligieron a dos especialistas, seleccionados por su amplia experiencia profesional relacionada con el tema de investigación.

Este estudio de investigación es considerado único y de significativa importancia, pues tiene como objetivo explorar nuevos conocimientos que puedan aportar al área del derecho.

Seguido de esto, se presenta gráficamente la validación de expertos, según el siguiente cuadro.

Tabla 6
Validación de instrumento

Validador	Validación	Cargo	Porcentaje
Experto 1	Validez de forma, contenido y estructura	Docente de la UNAMAD	95%
Experto 2	Validez de forma, contenido y estructura	Docente de la UNAMAD	90%

Nota. Elaboración propia

Tal como muestra la Tabla N° 06, los expertos encargados de validar la investigación avalan que la validez en cuanto a forma, contenido y estructura del instrumento de recolección de datos ha sido considerada como buena.

CAPITULO IV: RESULTADOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

4.1. Análisis y Resultados

Este subcapítulo presenta los hallazgos obtenidos mediante la utilización del instrumento **cuestionario**: que incluyó 20 ítems para la primera variable: **Procedimiento administrativo sancionador** y 20 ítems para la segunda variable: **Infracción al servicio de transporte y mercancías**. Adicionalmente, se empleó una categorización estructurada basándose para cada dimensión y variable del estudio se han elaborado cuadros estadísticos, los cuales disponen de una tabla de frecuencias, un gráfico ilustrativo y su análisis interpretativo.

Un componente crucial de la investigación es el trabajo de campo, que surge al proponer un análisis limitado en un tiempo y espacio específicos. Su objetivo es suministrar información que nos facilite responder a las interrogantes de investigación y refutar la hipótesis propuesta. Es evidente que el trabajo de campo está claramente definido.

El propósito principal de esta investigación es examinar la infracción al servicio de transporte y bienes dentro del Procedimiento administrativo sancionador en el distrito de Tambopata. Para ello, exponemos los hallazgos de la información recogida de forma objetiva y lógica, acompañados de su correspondiente tratamiento estadístico.

4.2. Presentación de resultados

Tabla 7

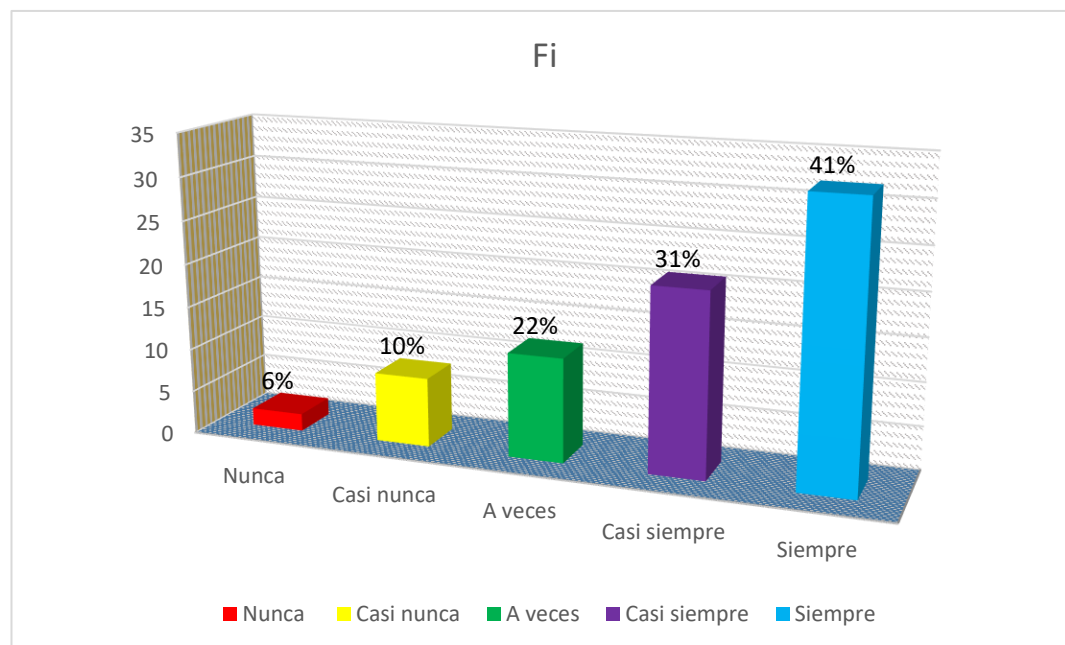
Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata, ¿Se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía?

Alternativas	Fi Frecuencia absoluta	Hi % Frecuencia relativa
Nunca	0	6%
Casi nunca	0	10%
A veces	4	22%
Casi siempre	6	31%
Siempre	10	41%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Figura 1

Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata ¿Se capacita



Interpretación:

En la figura N° 01, según respuestas a la pregunta: Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata, ¿Se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía? el 41% manifestaron que siempre, el 32% casi siempre; mientras que el 22% a veces, en tanto, el 10% casi nunca y por último el 6% nunca le capacitan sobre el tema de transporte de carga y mercancía.

Tabla 8

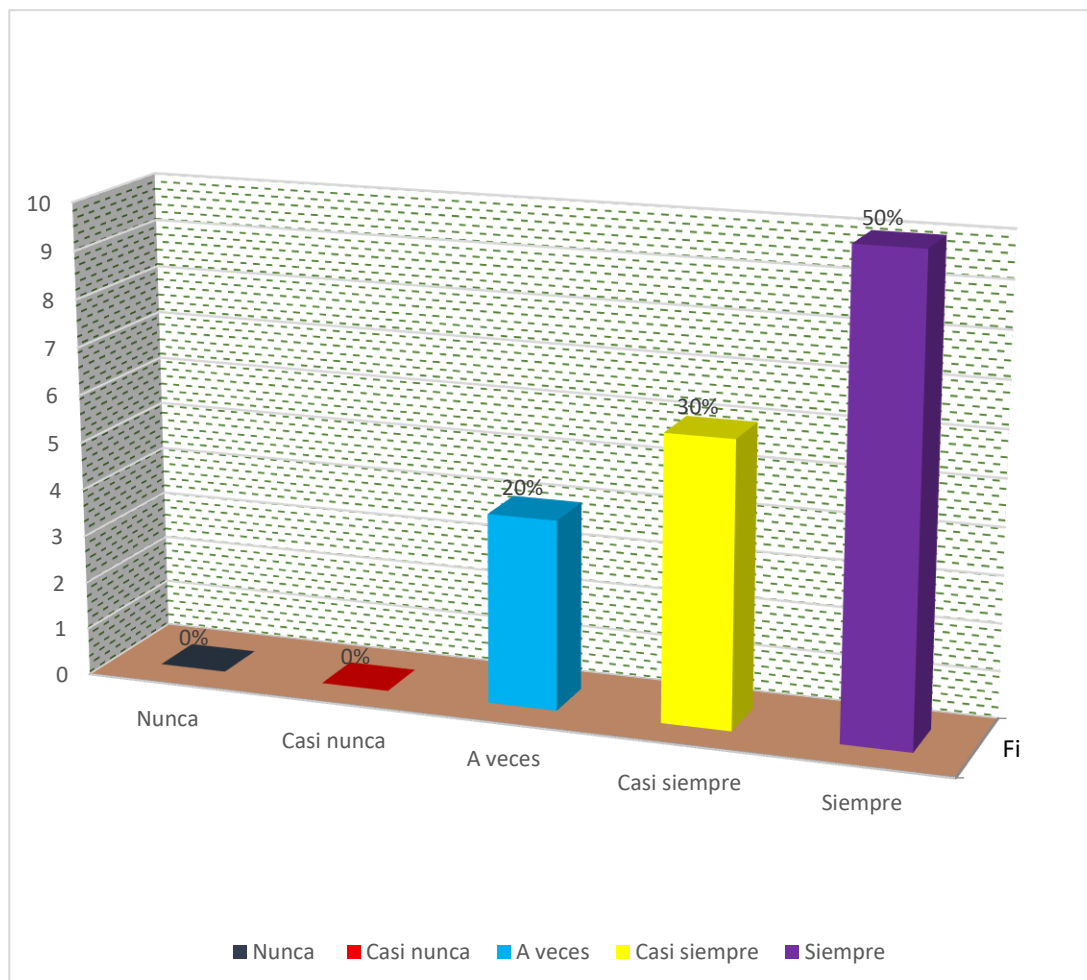
¿cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	0	0%
Casi nunca	0	0%
A veces	4	20%
Casi siempre	6	30%
Siempre	10	50%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Figura 2

¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte



Interpretación:

En la figura N° 02, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata? el 50% manifestaron que siempre el PAS influye en la infracción administrativa; mientras que el 30% casi siempre; el 20% a veces; en el casillero de nunca y casi nunca no opinan.

Tabla 9

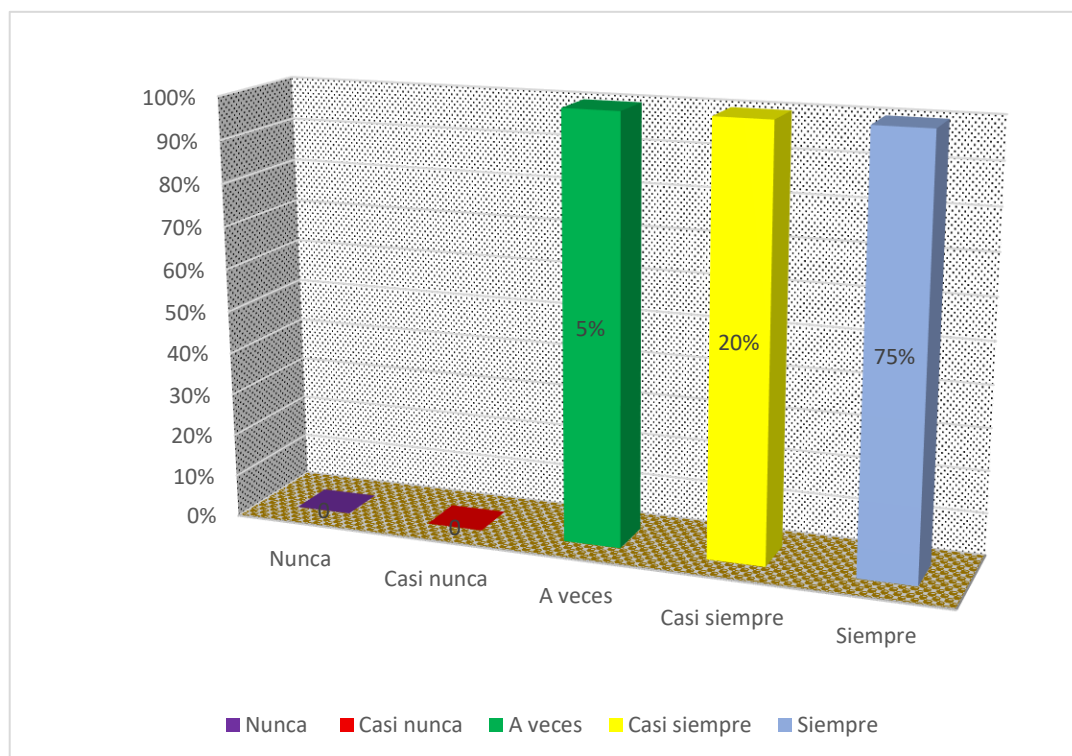
¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	0	0%
Casi nunca	0	0%
A veces	1	5%
Casi siempre	4	20%
Siempre	15	75%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Figura 3

¿ de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata? Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio



Interpretación:

En la figura N° 03, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata? el 50% manifestaron que siempre; mientras que el 20% manifestaron que casi siempre; el 5% manifestaron que a veces; mientras que en casillero casi nunca y nunca no opinan.

Tabla 10

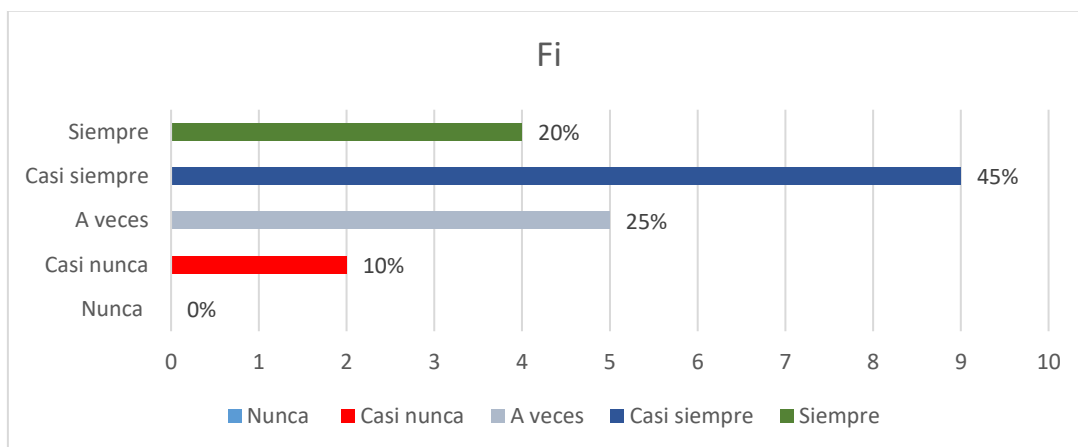
¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	0	0%
Casi nunca	2	10%
A veces	5	25%
Casi siempre	9	45%
Siempre	4	20%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Figura 4

¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancía en el distrito de Tambopata?



Interpretación:

En la figura N° 04, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?; el 20% manifestó que siempre; el 45% manifestaron que casi siempre; mientras que el 25% a veces, y el 10% casi nunca; así como en el casillero nunca no opinan.

Tabla 11

¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	8	37%
Casi nunca	5	22%
A veces	4	19%
Casi siempre	2	15%
Siempre	1	7%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Interpretación:

En la figura N° 05, según respuestas a la pregunta: ¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?, el 37% manifestaron que nunca; mientras que el 22% casi nunca; en tanto, el 19% a veces; mientras que 22% casi nunca y por último el 7% siempre.

Figura 5

¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte de carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?

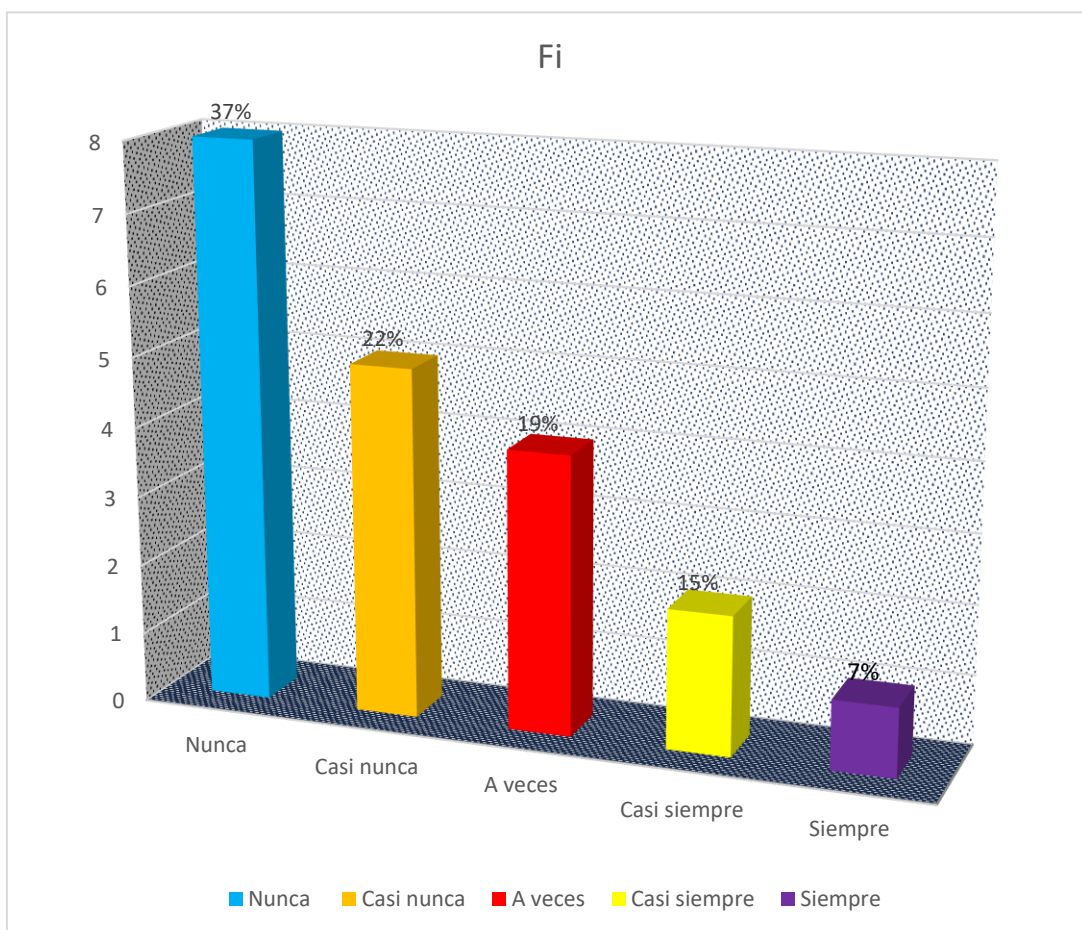


Tabla 12

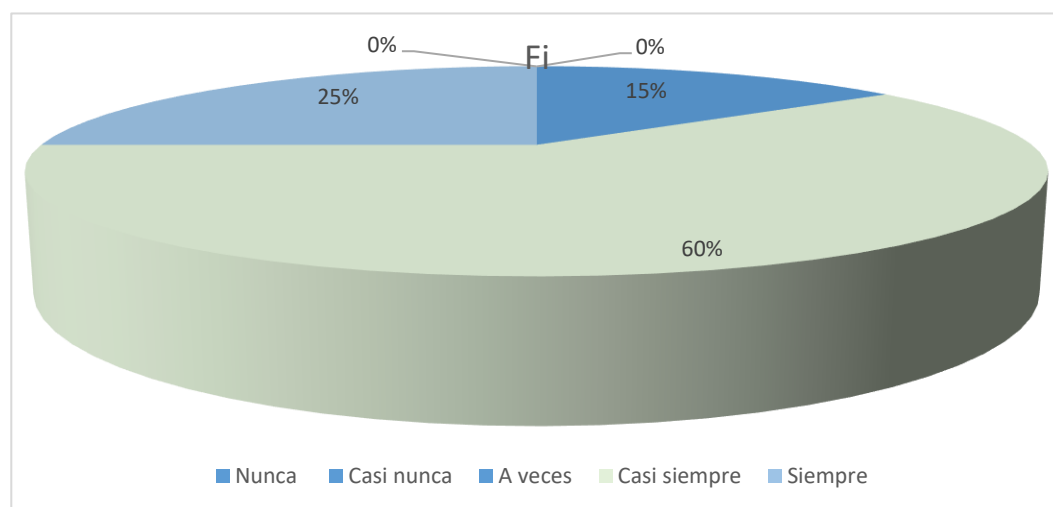
¿Cree usted que las infracciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	0	0%
Casi nunca	0	0%
A veces	3	15%
Casi siempre	12	60%
Siempre	5	25%
TOTAL	20	100%

Nota. Spss v27

Figura 6

¿Cree usted que las infracciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?



Interpretación:

En la figura N° 06, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que las infracciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?, manifestaron el 25% siempre; mientras que el 60% casi siempre; mientras que el 15% a veces; en tanto, que en el casillero de casi nunca y nunca no opinaron.

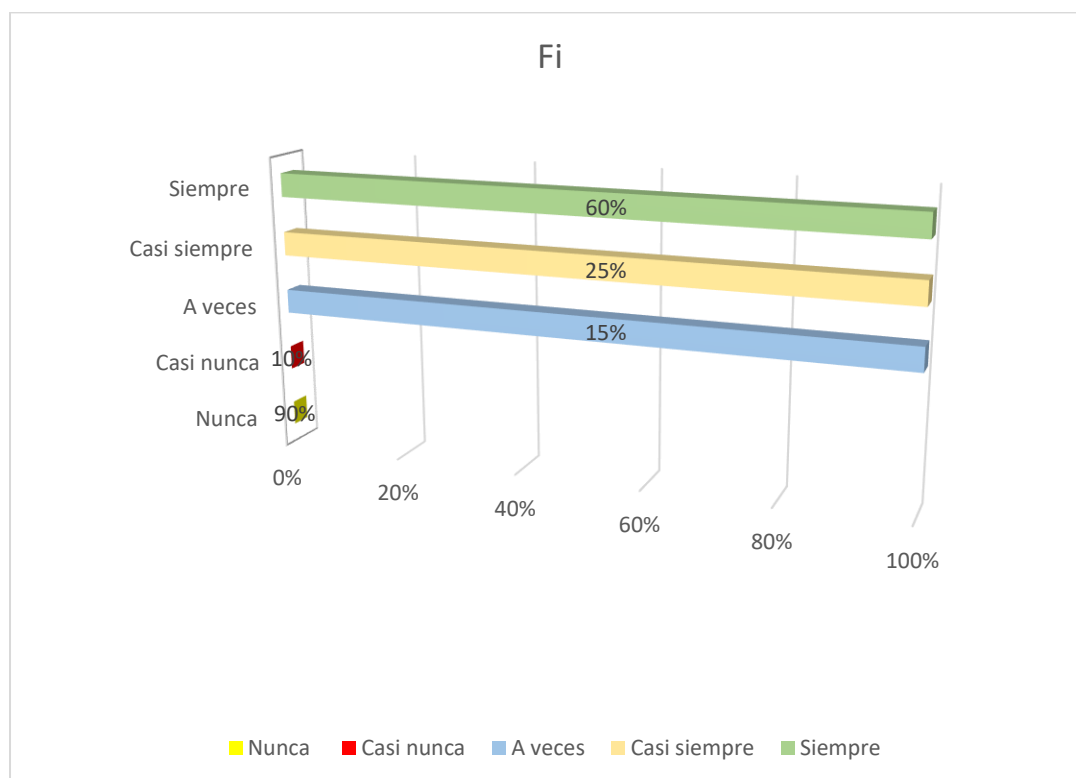
Tabla 13

Para cumplir con el principio de proporcionalidad. ¿Cree usted que las empresas de transporte deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	0	0%
Casi nunca	0	0%
A veces	2	15%
Casi siempre	6	25%
Siempre	12	60%
TOTAL	20	100%

Figura 7

Para cumplir con el principio de proporcionalidad. ¿Cree usted que las empresas de transporte deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?



Interpretación:

En la figura N° 07, según respuestas a la pregunta: Para cumplir con el principio de proporcionalidad, ¿Cree usted que las empresas de transportes deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa? manifestaron el 60% siempre; el 25% casi siempre; mientras que el 15% a veces; mientras que en los casilleros de casi nunca y nunca los encuestados no opinaron.

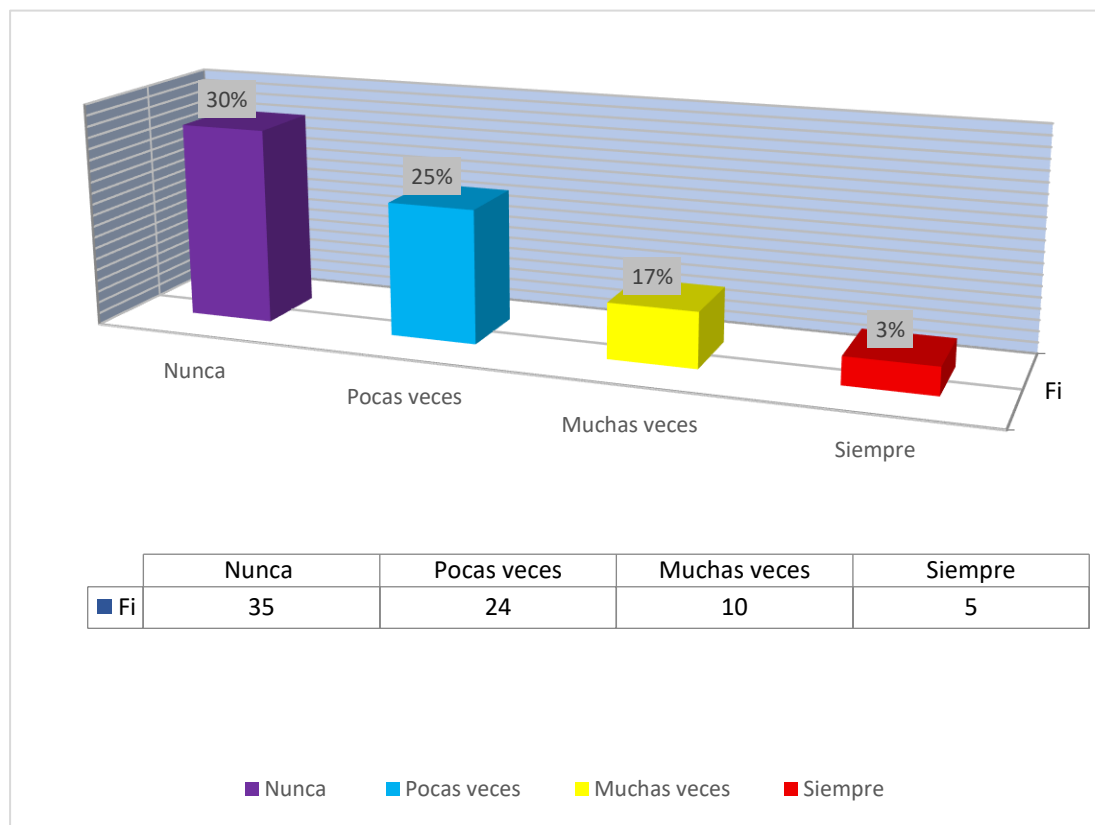
Tabla 14

¿Cree Ud. que el código de infracción P.16 contemplado en el D.S. N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a una empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infracciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Nunca	10	30%
Pocas veces	6	25%
Muchas veces	3	17%
Siempre	1	3%
TOTAL	20	100%

Figura 8

¿Cree Ud. que el código de infracción P.16 contemplado en el D.S. N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a una empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infracciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?



Interpretación:

En la figura N° 08, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que el código de infracción P.16 contemplado en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a una empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infracciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?, el 35% nunca; mientras que el 24% pocas veces; el 10% muchas veces y por último el 5% siempre.

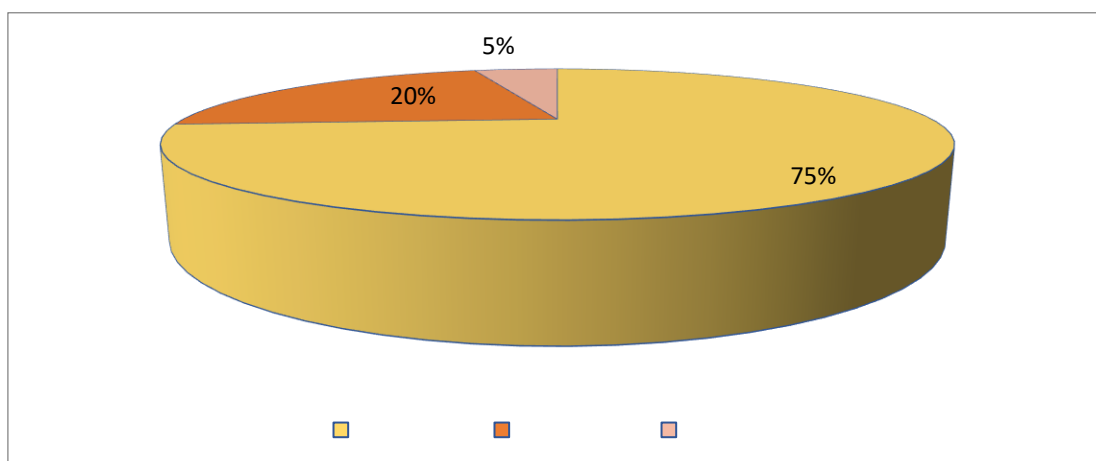
Tabla 15

¿Cree usted que para aplicar la infracción de forma proporcionada se debería identificar a los administrados que transportan carga y mercancía y los agentes infractores son personas distintas, así como también debería identificar a los administrados que realizan el servicio de transporte de carga y mercancía y que la responsabilidad de los agentes infractores recaiga en una sola persona?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
SI	12	75%
NO	6	20%
NO OPINA	2	5%
TOTAL	20	100%

Figura 9

¿Cree usted que para aplicar la infracción de forma proporcionada se debería identificar a los administrados que transportan carga y mercancía y los agentes infractores son personas distintas, así como también debería identificar a los administrados que realizan el servicio de transporte de carga y mercancía y que la responsabilidad recaiga en una sola persona?



Interpretación:

En la figura N° 09, según respuestas a la pregunta: ¿Cree usted que para aplicar la infracción de forma proporcionada se debería identificar a los administrados que transportan carga y mercancía y los agentes infractores son personas distintas, así como también debería identificar a los administrados que realizan el servicio de transporte carga y mercancía y que la responsabilidad de los agentes infractores recaiga en una sola persona?; el 75% manifestó que SI; mientras que el 20% NO; y por último el 5% no opina.

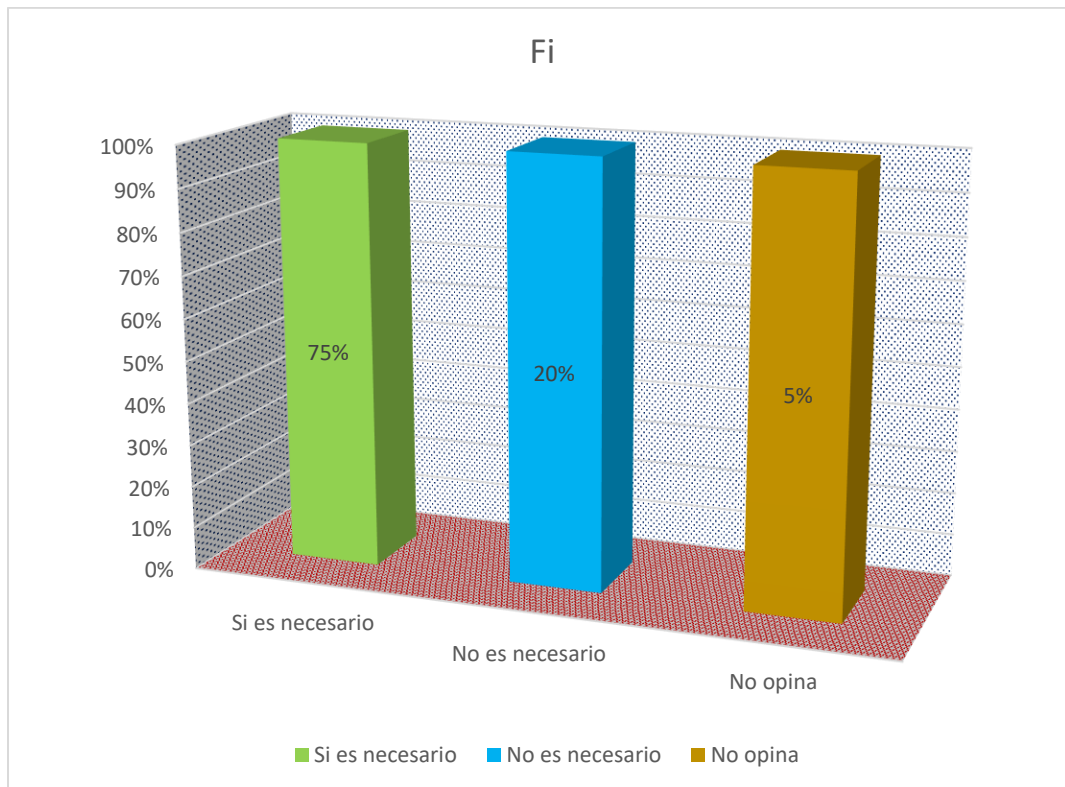
Tabla 16

¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario imponer infracción con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?

ALTERNATIVAS	Fi	Hi %
Si es necesario	12	75%
No es necesario	6	20%
No opina	2	5%
TOTAL	20	100%

Figura 10

¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario imponer infracción con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?



Interpretación:

En la figura N° 10, según respuestas a la pregunta: ¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario imponer infracción con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?; los encuestados manifestaron en un 75% si es necesario; mientras que en un 20% no es necesario; y por último, en un 5% no opinan.

4.3. Validación de Hipótesis

Para validar la prueba de hipótesis, es necesario saber que los datos recogidos, se comporten debidamente; es decir, se ajusten a la distribución, por lo que se tendrá presente lo siguiente: En la investigación intervienen los Inspectores de la SUTRAN del distrito de Tambopata, para lo cual se utilizará el estadístico de prueba de KOLMOGOROV – SMIRNOV, con el siguiente criterio:

Sig. Asintótica (bilateral) $\geq \alpha$,

Los datos provienen de una distribución normal.

Tabla 17

Prueba de normalidad

Prueba de Kolmogórov-Smirnov para una muestra	Procedimiento administrativo sancionador	Infracción al servicio de transporte y mercancías
N ° Parámetros normales^{a, b}		
Media	80	80
Desviación estándar	74,04	38,73
Máximas diferencias	12,781	10,304
Absoluta extremas	,084	,089
Positivo	,084	,089
Negativo	-,061	-,078
Estadístico de prueba	,084	,089
Sig. asintótica (bilateral)	,200 ^c	,188 ^c

Nota. Elaboración propia

Interpretación

Tal como se presenta en la Tabla 17, los valores p obtenidos en la prueba de Kolmogórov-Smirnov para las variables Procedimiento administrativo sancionador (0,200) e Infracción al servicio de transporte y mercancías (0,13) resultan mayores a 0,05, indicando cumplimiento del criterio estadístico. Por lo que se concluye que los datos recolectados en la variable Procedimiento administrativo sancionador tienen relación con la Infracción al servicio de transporte y mercancías, se comportan normalmente, por lo que se prosigue con el procedimiento de prueba de hipótesis usando el estadístico paramétrico de (r) de Pearson.

4.4. Contrastación de Hipótesis

H₀: p = 0:

No existe un nivel óptimo de relación entre el Procedimiento administrativo sancionador con la Infracción al servicio de transporte y mercancías en el distrito de Tambopata.

H₁: p ≠ 0:

Existe un nivel óptimo de relación entre el Procedimiento administrativo sancionador con la Infracción al servicio de transporte y mercancías en el distrito de Tambopata.

Nivel de significación:

Porcentaje de error aceptado para la prueba es de 5% ($\alpha=0.05$).

Estadístico de prueba:

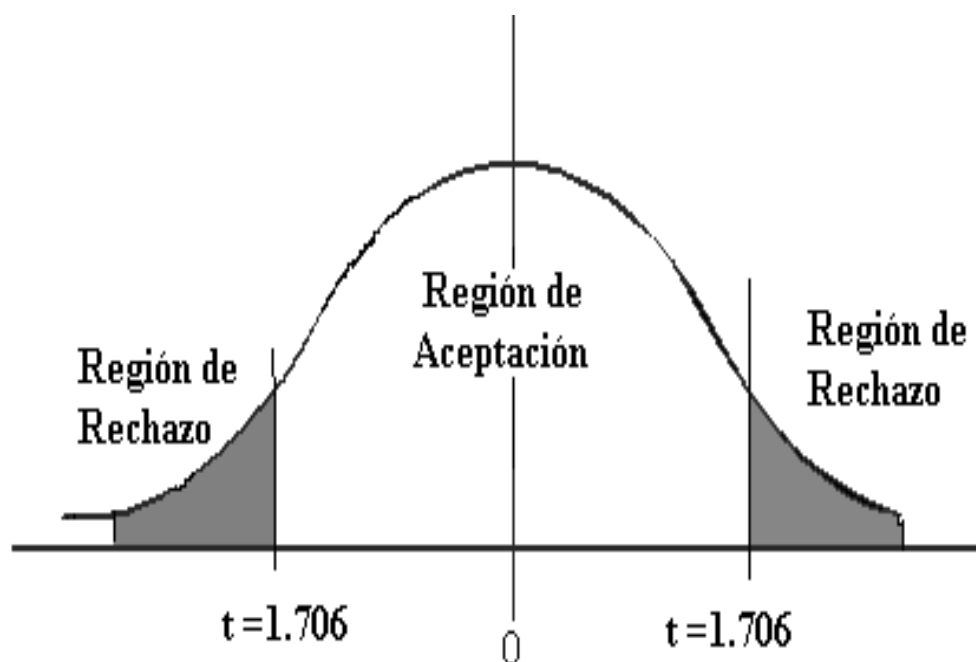
El estadístico de prueba se distribuye según una t de Student con n-2 grados de libertad, cuya fórmula es la siguiente:

$$t = r \sqrt{\frac{n-2}{1-r^2}}$$

Región Crítica:

Si $\alpha=0.05$ la región crítica para 53 grados de libertad está dada por:

$$RC = \{t: |t| > 1.6741\}$$

**Tabla 18**

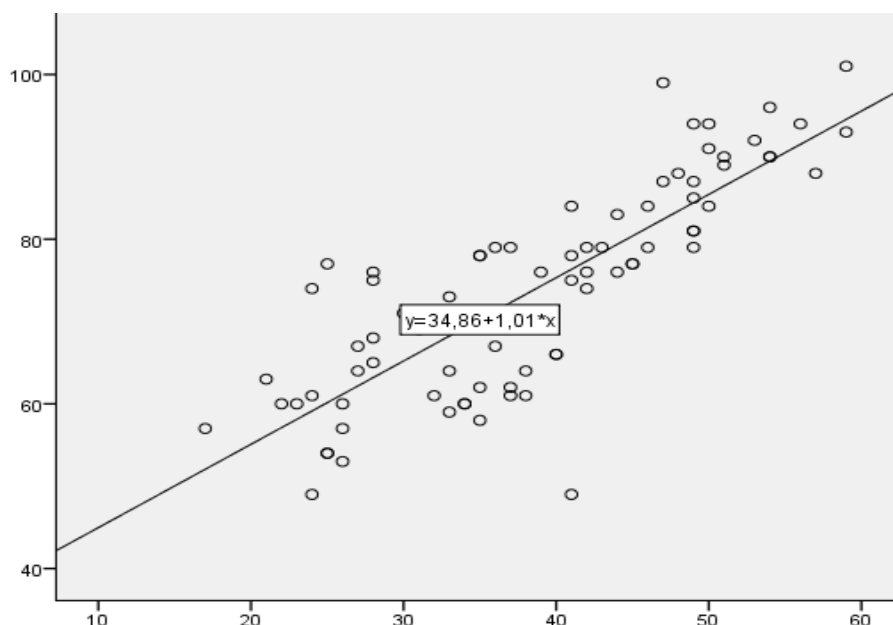
Coeficiente de las variables: Procedimiento administrativo sancionador y la variable infracción al servicio de transporte y mercancías

Coeficientes					
Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	T	Sig.
	B	Error estándar	Beta		
1 (Constante)	34,856	3,254		10,711	,000
	1,012	,081	,816	12,454	,000

Nota. *Elaboración propia*

Figura 11

Recta de regresión lineal entre las variables: procedimiento administrativo sancionador y la infracción al servicio de transporte y mercancías



Al analizar la Tabla N° 12, se observa que el valor del estadístico t de Student (10,711) sobrepasa el valor crítico para aceptar la hipótesis nula (1.6741), por lo que se opta por rechazarla y aceptar la hipótesis alternativa. Además, según la Figura N° 05, el modelo de regresión lineal que relaciona las variables: Procedimiento administrativo sancionador y la variable Infracción al servicio de transporte y mercancías, es apropiado.

Conclusión Según los cálculos del chi-cuadrado, al comparar el valor obtenido con el nivel de significancia frente al valor tabulado ($82,72 \geq 49,23$), se observa que se cumple la condición requerida. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

4.5. Discusión de Resultados

En este punto de la investigación se propone el debate, el cual se derivará de la interpretación de la información y de los resultados alcanzados, se consideraron los conceptos teóricos, las entrevistas realizadas y el análisis documental aplicado, elementos que permitieron responder a los objetivos propuestos. En este trabajo de investigación se ha tratado de plasmar los resultados encontrados durante el proceso de investigación, se tuvo en cuenta las teorías de diferentes autores vinculadas al tema, así como los trabajos previos encontrados y analizados. Esta investigación tiene como fin describir la problemática generada en la Dirección Ejecutiva de Circulación Terrestre de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones del Gobierno Regional de Madre de Dios, por la ausencia de la aplicación de la normatividad y/o procedimientos que permitan mejorar la gestión administrativa relacionada con la utilización del procedimiento administrativo sancionador en la gerencia indicada anteriormente; y de esta forma proponer procesos que puedan ayudar a desarrollar un trabajo transparente, eficiente y coordinado y, por consiguiente, se logren cumplir con los objetivos propuestos por dicha institución.

El espíritu del Decreto Supremos 058-2003-MTC reglamento nacional de vehículos es proteger y salvaguardar la vida de todo ser humano que transita por la red vial nacional. Por lo tanto, el código de infracción P.16 busca prevenir futuros accidentes vehiculares y con ello salvaguardar la vida humana y garantizar el libre tránsito, como se puede notar estamos ante una acción de prevención de futuras afectaciones de bienes jurídicos de tipo penal. Ósea podemos afirmar que hay una conexión con el derecho penal pero no debemos dejar de remarcar que la infracción penal busca sancionar la afectación a un bien jurídico protegido de tipo penal.

Danos, Jorge, nos manifiesta que la Administración tiene la potestad de aplicar sanciones a los individuos por las violaciones al sistema legal previamente clasificadas como infracción administrativa por una normativa. Esta facultad se concede a la Administración para prevenir y, en caso de ser

necesario, rectificar las infracciones al ordenamiento jurídico en aquellos contextos de la realidad cuya responsabilidad y atención han sido previamente asignados a ella.

Cuando se trata de establecer la responsabilidad administrativa, es necesario que la autoridad, además de confirmar la comisión de los hechos, demuestre que hubo negligencia o intención de actuar del individuo infractor, Además, debemos añadir que los procedimientos sancionadores están sujetos a periodos de validez de nueve meses.

Habiendo realizado un análisis respectivo de lo manifestado por diferentes escritos, los resultados obtenidos en el Gráfico N° 01, según respuestas a la pregunta: Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata, ¿Se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía? el 41% manifestaron que siempre, el 32% casi siempre; mientras que el 22% a veces, en tanto, el 10% casi nunca y por último el 6% nunca le capacitan sobre el tema de transporte de carga y mercancía.

Así como los resultados que arroja el gráfico N° 07, según respuestas a la pregunta: Para cumplir con el principio de proporcionalidad, ¿Cree usted que las empresas de transportes deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa? manifestaron el 60% siempre; el 25% casi siempre; mientras que el 15% a veces; mientras que en los casilleros de casi nunca y nunca los encuestados no opinaron.

CONCLUSIONES

Primero. - Llego a la conclusión que no existe un reglamento o norma que califique a la infracción P.16 como desproporcional. No existe ningún tipo de categorización de los vehículos, se les impone la infracción a los transportistas que tienen un giro económico por debajo de la multa que se impone la infracción P.16. En tal sentido podemos afirmar que no existe proporcionalidad en dicho código infractor, por tanto, es desproporcional.

Segundo. - Se concluye que la Ley 27444 Ley de procedimiento administrativo general, tiene una influencia directa en la decisión que toman los Inspectores para levantar el formulario de infracción correspondiente con el código P.16, en contra del agente infractor; dando inicio al procedimiento administrativo sancionador bajo el PAS Sumario, a partir de la imposición del formulario de infracción.

Tercero. - Se concluye que los transportistas del Distrito de Tambopata, infraccionados bajo del código P.16 están protegidos por la ley 27444 por tanto tienen el derecho a la defensa, los principios de legitimidad y tipicidad entre otros; así mismo, bajo el D.S 058-2003-MTC iniciará un procedimiento administrativo sancionador (PAS Sumario). Esta norma no busca infraccionar al Vehículos como objeto de una acción infractora, sino más bien infracciona a un determinado agente infractor, ya sea un transportista, generador o conductor con la finalidad de generar en ellos un efecto disuasivo, para que en lo posterior no vuelvan a poner en riesgo la vida de las personas en una red vial nacional.

SUGERENCIAS

Primero. - Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que haga una categorización de los vehículos, ya sea por configuración vehicular, cuantificación económica de la carga o alguna otra forma para que los inspectores de las estaciones de pesajes puedan tener la opción de infraccionar de forma proporcional con el código de infracción P.16.

Segundo. - Que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN realice campañas de concientización a efectos de que los administrados involucrados en materia de transporte terrestre de mercancías puedan tomar conciencia de las consecuencias que podrían acarrear la posible afectación a un bien jurídico propio de la administración.

Tercero. - Que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN juntamente con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones delimiten los parámetros para que los inspectores de las estaciones de pesajes puedan identificar cuando un agente infractor está frente a una tentativa de afectar los bienes jurídicos de tipo penal.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bazo, A. (2018). Lo que falla en el sistema de papeletas y multas de tránsito en Lima.

<https://rpp.pe/lima/seguridad/analisislo-que-falla-en-el-sistema-de-papeletas-y-multas-de-transito-en-lima-noticia1152214?ref=rpp>

Bobadilla, E. (2021). Condiciones menos favorables en los procedimientos administrativos sancionadores de tramitación sumaria en materia de tránsito terrestre y la vulneración a la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

<http://hdl.handle.net/20.500.12404/19065>.

Boza, H. (2018). Expediente Sancionador: Procedimiento Administrativo Sancionador por Responsabilidad Funcional- SUTRAN. Obtenido de (Tesis de Maestría, Universidad Católica de Santa María, Arequipa):

<http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/UCSM/7754/P8.0353.SE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cárdenas, C. (2018). Proceso administrativo sancionatorio del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Contreras, A. (2017). “El debido procedimiento administrativo en las infracciones de tránsito en el Servicio de Administración Tributaria de Lima 2016.

[http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/15131/Contreras TAM.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/15131/Contreras_TAM.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Danós, J. (2019). “Evolución del régimen administrativo sancionador en el Perú”. En La Proyección del Derecho Administrativo Peruano. Lima: Palestra Editores.

Danos Ordoñez, J. (2019). La regulación del procedimiento administrativo sancionador en el Perú.

Gonzales, C. (2016) Presentación: transporte y logística. Revista Transporte y Territorio, Editorial Universidad de Buenos aires. Argentina: 2016. pp. 1 - 4.

- Gómez, M. (2017).** Derecho Administrativo Sancionador. Parte General. Cuarta edición. España: Editorial Aranzadi.
- Gómez Tomillo, M. (2022).** Los derechos a no declarar contra sí mismo, a no declararse culpable ya guardar silencio en procedimiento de inspección o supervisión administrativa previos a un procedimiento sancionador o penal. Estudios penales y criminológicos, 2022(42), 1-33.
- Guzmán, C. (2020).** Procedimiento Administrativo Sancionador. Lima: Pacífico Editores S.A.C.
- Hagide Herrero, M., & Gonzáles Prada Arriaran, C. (2020).** La prueba en el Derecho administrativo sancionador en Perú y en España. Revista Derecho y Sociedad, 323-336.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. A. (2014).** *Metodología de la investigación (6ª ed.). McGraw-Hill.*
- Huapaya, R. (2019).** “Cinco afrentas al régimen sancionador común de la Ley del Procedimiento Administrativo General”. En Revista Actualidad Jurídica, N.º 311. Lima: Gaceta Jurídica.
- Jara, C. (2017).** Funciones desempeñadas en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías de la Región Lambayeque. http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/9103/jaragarcia_christian.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Largo, J. (2018)** La dicotomía del Sistema procesal sancionador colombiano en materia disciplinaria y penal sobre los servidores públicos. Bogotá. Universidad Militar Nueva Granada.
- Laverde, J. (2018)** Manual de procedimiento administrativo sancionatorio, segunda edición, Bogotá, editorial Legis S.A.,
- Morón, J. (2019).** Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. (14º Ed.). (t. II). Lima: Gaceta Jurídica.
- Morón Urbina, J. (2020).** Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General TOMO I (15º ed.). Lima: Gaceta Jurídica.
- Morón Urbina, J. C. (2020).** Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General, TOMO II (15º ed.). Lima: Gaceta Jurídica.
- Palomar, A. (2017)** Procedimiento Administrativo. Segunda edición. España: Editorial Aranzadi.

- Puetate Paucar, J. M., Coka Flores, D. F., & Méndez Cabrita, C. M. (2021).** La prueba digital en procesos judiciales aplicables al Código Orgánico General de Procesos (COGEP), a partir de la pandemia COVID-19. Dilemas contemporáneos: educación, política y valores, 8(SPE3).
- Rojas, H. (2015).** Fundamentos del Derecho Administrativo Sancionador. Lima: Instituto Pacífico.
- Salazar, J. (2020)** Ensayos sobre el desarrollo del transporte de carga en Colombia. Bogotá: U. Externado de Colombia, 2013, p. 5-19
- Sutran (2020).** Dispositivos que regulan el transporte terrestre. Recuperado de: www.sutran.gob.pe
- Tupppia, J. (2018).** Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo 2017.
http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/32756/tupppia_gj.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tarrello, G. (2018).** La interpretación de la Ley. (2° Ed.). (Trad. por Del Vecchi, D.). Lima: Palestra Editores

ANEXOS

ANEXO N° 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	TIPO	INSTRUMENTO
GENERAL: ¿Qué relación existe entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022? ESPECÍFICOS: ¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022? ¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022? ¿De qué manera influye el procedimiento administrativo sancionador, en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022?	GENERAL: Determinar el nivel de relación que existe entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022 ESPECÍFICOS: OE1: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022. OE2: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022. OE3: Determinar la influencia del procedimiento administrativo sancionador, en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022.	GENERAL: Hi: La relación entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022, es directa. Ho: La relación entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022, no es directa. ESPECÍFICOS: H1: Las infracciones administrativas graves y muy graves se identifican en los Informes de control posterior del servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata. H2: El responsable de la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías, tiene el derecho a la defensa, los principios de legalidad y tipicidad, entre otros, conforme lo señala la ley. H3: El derecho penal sanciona la afectación de un bien jurídico de tipo penal. El derecho administrativo sancionador, en cambio, sanciona la afectación de un bien jurídico propio de la administración.	Variable Independiente Procedimiento administrativo sancionador Dimensiones: - Medidas correctivas - Medidas cautelares - Medidas preventivas Variable Dependiente Infracción al servicio de transporte y mercancías Dimensiones: - Infracción administrativa - Infracción vehicular - infracción penal	Tipo de Investigación: Básica. Nivel de investigación Descriptivo- explicativo Diseño de investigación: Correlacional Esquema: <pre> graph LR M --> X X --> Y M --> Y </pre> POBLACIÓN: Conformada por el director de la Dirección de Transportes y Comunicaciones, Inspectores de la SUTRAN y conductores que fueron pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías. MUESTRA: Con un total de 20 personas SELECCIÓN: Probabilístico simple.	Técnica: - Encuesta - Entrevista Instrumento Cuestionario estructurado. Técnicas de Análisis de Datos: - Estadística descriptiva e inferencial. - Estadísticos de pruebas de hipótesis – SSPS – 22 a través de cuadros de frecuencia, diagramas, estadígrafos de centralización y dispersión.

ANEXO N° 2 – A MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE 1

TÍTULO: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”

VARIABLES DE ESTUDIO	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCLA DE MEDICION
El procedimiento administrativo sancionador <i>(Definición Conceptual)</i> El procedimiento administrativo sancionador es entendido, en primer término, como el conjunto de actos destinados a determinar la existencia de responsabilidad administrativa, esto es, la comisión de una infracción y la consecuente aplicación de una sanción. El procedimiento sancionador garantiza que la actuación de la Administración se lleve a cabo de una manera ordenada y orientada a la consecución de un fin y respetando un mínimo de garantías para el administrado. (Fuente) Alarcón, Lucia (2010)	DIMENSIÓN 1: MEDIDAS CORRECTIVAS (Definición conceptual) Es una disposición contenida en la resolución final del PAS, que debe ser cumplida en el plazo, forma y modos establecidos. El objetivo es la reposición o la reparación de la situación alterada por la infracción a su estado anterior. (Fuente) Rosales (2020)	- Deben estar previamente tipificadas. Normatividad - Principio de proporcionalidad	ESCALA NOMINAL
	DIMENSIÓN 2: MEDIDAS CAUTELARES (Definición conceptual) Son el instrumento necesario para garantizar la efectividad de la tutela judicial, o para garantizar el cumplimiento de las sentencias, en materia administrativa, cumplimiento que, en principio, y con carácter general, ha de ser íntegro. (Fuente) Sánchez (2015)	- Deben ser razonables y ajustarse a la intensidad, proporcionalidad y necesidades de los bienes jurídicos tutelados que se pretende tutelar. - Retención del vehículo:	ESCALA NOMINAL
	DIMENSIÓN 3: MEDIDAS PREVENTIVAS (Definición conceptual) Las medidas cautelares son el instrumento necesario para garantizar la efectividad de la tutela judicial, o para garantizar el cumplimiento de las sentencias, en materia administrativa, cumplimiento que, en principio, y con carácter general, ha de ser íntegro. (Fuente) Sánchez (2015)	- Interrupción de la circulación del vehículo - Internamiento del vehículo en un depósito oficial - Descarga de la mercancía en exceso - Retención de la licencia de conducir	ESCALA NOMINAL

ANEXO N° 2 – B MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE 2

TÍTULO: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”

VARIABLES DE ESTUDIO	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
<u>VARIABLE 2:</u> Infracción al servicio de transporte y mercancías Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento. El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación. <i>(Fuente)</i> Holgado (2016)	DIMENSIÓN 1: INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA <i>(Definición conceptual)</i> Acción u omisión típica, antijurídica y culpable para la que el ordenamiento jurídico prevé la imposición de una sanción administrativa. Sus elementos esenciales coinciden con los del delito. Tanto las infracciones como las sanciones han de estar preestablecidas en una norma con rango de ley. <i>(Fuente)</i> Farfán (2016)	- Infracciones administrativas continuadas - Infracciones permanentes - Infracciones de estado - Infracciones de pluralidad de actos	ESCALA NOMINAL
	DIMENSIÓN 2: INFRACCIÓN VEHICULAR <i>(Definición conceptual)</i> Una infracción de tránsito es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las infracciones de tránsito más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad. <i>(Fuente)</i> Rojas (2022)	- A la conducción - A la seguridad - A la velocidad - Al estacionamiento y detención - A la documentación	ESCALA NOMINAL
	DIMENSIÓN 3: INFRACCIÓN PENAL <i>(Definición conceptual)</i> Es la atribución del Estado, ejercida por la Policía Nacional del Perú que faculta el uso de la fuerza de manera legítima en el cumplimiento de su finalidad, para la conservación del orden interno y para garantizar el funcionamiento de los poderes del Estado dentro del orden constitucional. <i>(Fuente)</i> Martínez (2020)	- Intervención policial - Suspensión de la licencia de conducir del infractor - Sentencia judicial	ESCALA NOMINAL

ANEXO N° 03 INSTRUMENTOS

GUIA DE ENTREVISTA

ENTREVISTA AL DIRECTOR REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

TITULO: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”.

Entrevistado:

.....

Cargo:

.....

Institución:

.....

1. ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?

.....
.....
.....

2. ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?

.....
.....
.....

3. ¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?

.....
.....
.....

4. ¿Considera Usted que existen infracciones al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata, que escapan del marco del principio de razonabilidad?

.....
.....
.....

5. ¿Para la imposición de las infracciones a los administrados se debe utilizar el principio de proporcionalidad?

-
-
-
6. ¿Cree usted que las infracciones, más allá de tener un carácter sancionador, estos deberían enfocarse más en generar un efecto disuasivo en los administrados?
-
-
-
7. ¿Cree usted que, para infraccionar de forma proporcionada, el MTC debería crear reglamentos en el que se tomen en cuenta a las pequeñas y grandes empresas de transportes?
-
-
-
8. ¿Se deberían incorporar parámetros de aplicación de las infracciones, haciendo una distinción entre los administrados que infringen el Reglamento, que, al momento de ser intervenidos, los agentes infractores (generador, transportista y conductor) sean distintas personas, y aquellos que al momento de ser intervenidos la responsabilidad del agente infractor recaiga en una sola persona, en este caso en el conductor?
-
-
-
9. ¿Considera que el código de infracción P.16 contemplado en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, al ser aplicadas, generan el mismo efecto disuasivo entre las grandes y pequeñas empresas de transportes?
-
-
-
10. ¿Se ha planteado una política para proteger los derechos de los administrados que se dedican a actividad de transporte decarga y mercancías en el distrito de Tambopata el manejo de residuos sólidos, frente a las infracciones improporcionales e irracionales?
-
-
-

GUIA DE ENTREVISTA

ENTREVISTA A LOS INSPECTORES DE LA SUTRAN DE UNIDAD DESCONCENTRADA DE MADRE DE DIOS

Tesis: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”.

Sr. (a) Inspector SUTRAN de la Unidad Desconcentrada de Madre de Dios, Lea usted detenidamente cada pregunta y marque con un aspa en uno de los cuadros que usted considere el adecuado, sea veraz, objetivo y honesto, la presente encuesta es anónima. Gracias por su colaboración.

N°	“EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR FRENTE A LA DESPROPORCIONALIDAD DE LA INFRACCIÓN P.16, AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS, EN EL DISTRITO DE TAMBOPATA – 2022”	SI	NO
1	¿Para que usted realice labores de fiscalización en las estaciones de pesaje, ubicadas en el distrito de Tambopata, se capacita específicamente en el tema de transporte de carga y mercancía?		
2	Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción administrativa del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata		
3	¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción vehicular del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?		
4	¿Cree usted que el procedimiento administrativo sancionador influye directamente en la infracción penal del servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata?		
5	¿Cuándo usted infracciona a un vehículo de transporte carga y mercancía que circulan dentro del distrito de Tambopata, se ciñe en el principio de proporcionalidad?		

6	¿Cree usted que las infecciones al transporte terrestre de carga y mercancía deben generar un efecto disuasivo en los infractores?		
7	Para cumplir con el principio de proporcionalidad, ¿Cree usted que las empresas de transportes deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?		
8	¿Cree usted que el código de infracción P.16 contemplado en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a un a una empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infecciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?		
9	¿El decreto supremo N° 058-2003-MTC te permite aplicar proporcionalmente la infracción P.16?		
10	¿Cree usted que para aplicar la infracción de forma proporcionada se debería identificar a los administrados que transportan carga y mercancía y los agentes infractores son personas distintas, así como también debería identificar a los administrados que realizan el servicio de transporte carga y mercancía y que la responsabilidad de los agentes infractores recaiga en una sola persona?		

GUIA DE ENTREVISTA

ENTREVISTA A PERSONAS QUE REALIZAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCIAS, EN CALIDAD DE LOS TRES AGENTES INFRACTORES.

Tesis: “El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022”.

Sr. (a) Transportista, Lea usted detenidamente cada pregunta y marque con un aspa en uno de los cuadros que usted considere el adecuado, sea veraz, objetivo y honesto, la presente encuesta es anónima. Gracias por su colaboración.

N°	“EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR FRENTE A LA DESPROPORCIONALIDAD DE LA INFRACCIÓN P.16, AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS, EN EL DISTRITO DE TAMBOPATA – 2022”	SI	NO
1	¿Cree usted que las infracciones, más allá de tener un carácter sancionador, estos deberían enfocarse más en generar un efecto disuasivo en los administrados?		
2	¿Cree usted que para aplicar la infracción de forma proporcionada se debería identificar a los administrados que transportan carga y mercancía y los agentes infractores son personas distintas, así como también debería identificar a los administrados que realizan el servicio de transporte carga y mercancía y que la responsabilidad de los agentes infractores recaiga en una sola persona?		
3	¿Cree usted que el código de infracción P.16 contemplado en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC genera el mismo efecto disuasivo cuando se le infracciona a un a una empresa con mayor valor patrimonial a que cuando se infecciona a una empresa con un valor patrimonial mínimo?		
4	Para cumplir con el principio de proporcionalidad, ¿Cree usted que las empresas de transportes deben ser divididas entre pequeñas y grandes a fin de que al momento de ser infraccionadas se les otorgue menor y mayor cantidad económica como multa?		
5	¿Estaría usted de acuerdo con que no es necesario infraccionar con multa elevada a los administrados, para generar en ellos un efecto disuasivo?		

**ANEXO N° 4 SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA REALIZACIÓN DE
ESTUDIO**



UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE DIOS
"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"
"MADRE DE DIOS CAPITAL DE LA BIODIVERSIDAD DEL PERÚ"



"DIRECCIÓN DE ESCUELA DE LA CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS"

Puerto Maldonado, 07 de marzo de 2023.

CARGO

OFICIO N° 0018-2023-UNAMAD-R-FED/EPDvCP.

Señor:

Ing. WILLIAM IKEDA TAMAYO

DIRECTOR REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente:

ASUNTO: SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR
INVESTIGACIÓN ACADÉMICA

REF. : REGLAMENTO DE GRADOS Y TÍTULOS DE LA
UNAMAD.

FUT : S/N- 03-03-2023-DyCP- UNAMAD

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, para saludarlo cordialmente y a la vez solicitarle, **AUTORIZO** el ingreso a las instalaciones del **Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones** de Madre Dios que Ud. dignamente dirige; a la Bachiller: **SAJAMI RUIZ PEDRO BELKI** de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios; con la finalidad de aplicar su instrumento de investigación dentro de la Institución.

Información que se requiere para el Proyecto de Investigación denominado: "El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16 al servicio de transporte de carga y mecánica, en el distrito de Tambopata - 2022", con fines únicamente académicos.

Hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración más distinguida estima personal y mi agradecimiento por el apoyo al desarrollo académico y promoción de la investigación.

Atentamente,



Firmado digitalmente por:
PUMA SAC SI Miguel Angel
FAU 20526917295 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/03/2023 12:29:14-0500

MAPUSA
CIC
ITD
ARCHIVO
REF: 09: N° 011



UNAMAD: Parque Científico Tecnológico Sostenible con Investigación e Innovación
Esta es una representación impresa de un documento electrónico archivado en la UNAMAD, según Decreto Legislativo N° 1412, Decreto Supremo N° 043-2021-PCD y la Directiva N° 003-2021-PC-MDS-1D, su autenticidad puede ser comprobada con su versión digital en la siguiente dirección web:
URL: sgd.unamad.edu.pe/validar

CVD: 0066 7328 5834 5875



Siempre
con el pueblo



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE DIOS
"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"
"MADRE DE DIOS CAPITAL DE LA BIODIVERSIDAD DEL PERÚ"



"DIRECCIÓN DE ESCUELA DE LA CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS"
Puerto Maldonado, 07 de marzo de 2023.

CARGO

OFICIO N° 0019-2023-UNAMAD-R-FED/EPDvCP.

Señor:

Lic. CARLOS ANTONIO GUZMAN GAMARRA
JEFE DE LA UNIDAD DESCONCENTRADA DE MADRE DE DIOS- SUTRAN

Presente:

ASUNTO: SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR
INVESTIGACIÓN ACADÉMICA
REF. : REGLAMENTO DE GRADOS Y TÍTULOS DE LA
UNAMAD.
FUT : S/N- 03-03-2023-DyCP- UNAMAD

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, para saludarlo cordialmente y a la vez solicitarle, **AUTORIZAR** el ingreso a las instalaciones de la **Unidad Desconcentrada de Madre De Dios - SUTRAN** de Madre Dios que Ud. dignamente dirige; a la Bachiller: **SAJAMI RUIZ PEDRO BELKI** de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios; con la finalidad de aplicar su instrumento de investigación dentro de la Institución.

Información que se requiere para el Proyecto de Investigación denominado: "El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16 al servicio de transporte de carga y mecánica, en el distrito de Tambopata - 2022", con fines únicamente académicos.

Hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración más distinguida estima personal y mi agradecimiento por el apoyo al desarrollo académico y promoción de la investigación.

Atentamente,

MARSDR
C/C
FED
ARCHIVO
REF: EXP. N° 0111



Firmado digitalmente por:
PULIDA SACSÍ Miguel Angel
FAU 20526017205 hand
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/03/2023 12:30:12-0500



UNAMAD: Parque Científico Tecnológico Sostenible con Investigación e Innovación
Esta es una representación impresa de un documento electrónico archivado en la
UNAMAD, según Decreto Legislativo N° 1412, Enmienda Suplementaria N° 029-2021-PCM
y la Directiva N° 002-2021-PC/OSG/D, su autenticidad puede ser corroborada con
su versión digital en la siguiente dirección web:
URL: sgd.unamad.edu.pe/validar CVD: 0058 7328 6708 7492



Siempre
con el pueblo



BICENTE
DEL PER
2021 - 202

ANEXO N° 5 SOLICITUD DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

Solicito: Consentimiento
Informado o Validación de
instrumento

Sr.

Mg. Marceliano Arias Jalire

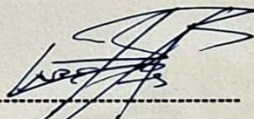
Docente de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

Pedro Belky Sajami Ruiz, identificado con DNI N° 47706117, y señalando como domicilio real el inmueble ubicado en el Jr. Atahualpa esq. con Jr. Los Guías s/n; del distrito y provincia de Tambopata; Región de Madre de Dios; a Ud. en atenta forma digo:

Que, el suscrito en su condición de Bachiller de la Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la UNAMAD, tengo a bien informarle, que encontrándome en la fase final del desarrollo de nuestro trabajo de investigación titulado: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**, recurrí a su digna persona, para solicitar se sirva validar el instrumento de la presente investigación; tomando en cuenta por ello, el Grado Académico de Magister que ostenta, inscrito en los Registros de Grados y Títulos de la SUNEDU.

Agradeciendo anticipadamente la atención que brinde al presente, quedo a la espera de su respuesta.

Puerto Maldonado, 17 de julio de 2024



Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz

DNI N° 47706117

Solicito: Consentimiento
Informado o Validación de
instrumento

Sr.

Mg. Ali Miguel Beltrán Díaz

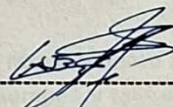
Docente de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

Pedro Belky Sajami Ruiz, identificado con DNI N° 47706117, y señalando como domicilio real el inmueble ubicado en el Jr. Atahualpa esq. con Jr. Los Guías s/n; del distrito y provincia de Tambopata; Provincia de Tambopata, Región de Madre de Dios; a Ud. en atenta forma digo:

Que, el suscrito en su condición de Bachiller de la Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la UNAMAD, tengo a bien informarle, que encontrándome en la fase final del desarrollo de nuestro trabajo de investigación titulado: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**, recurrí a su digna persona, para solicitar se sirva validar el instrumento de la presente investigación; tomando en cuenta por ello, el Grado Académico de Magister que ostenta, inscrito en los Registros de Grados y Títulos de la SUNEDU.

Agradeciendo anticipadamente la atención que brinde al presente, quedo a la espera de su respuesta.

Puerto Maldonado, 17 de julio de 2024



Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz
DNI N° 47706117

ANEXO N° 6 FICHA DE VALIDACIÓN

**CARTA DE ACEPTACIÓN DE ASESORÍA SOBRE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE TRABAJO
DE INVESTIGACIÓN**

A : María Isabel Puma Camargo
Decana de la Facultad de Educación de la UNAMAD

DE : Mg. Marceliano Arias Jalire

TITULO : "Factores determinantes de la Violencia familiar y
sus implicancias con el delito de Femicidio en el
distrito de Tambopata – 2022"

TESISTA: Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz

CARRERA: Derecho y Ciencias Políticas

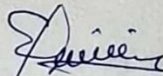
FECHA : 26 de julio del 2024

Estimada Sra. Decana de la Facultad de Educación de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, me es grato dirigirme a Ud., para comunicarle que he recibido la petición de validar el Trabajo de investigación, denominado: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**, presentado por los Bachilleres de la Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas, quienes pretenden optar el Título Profesional de Abogado.

Debo poner en su conocimiento que es un honor y una satisfacción, aceptar la petición de los Bachilleres de Derecho y Ciencias Políticas, a fin de validar los instrumentos utilizados en la presente investigación y ostentando el Grados Académicos de Maestro en Gestión Pública, emitido por la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, inscrito en la SUNEDU.

Ante dicho requerimiento **ACEPTO** formalmente asumir con responsabilidad, comprometiéndome a desempeñar tal función con la mayor dedicación profesional.

Le reitero mi estima y respeto



Mg. Marceliano Arias Jalire
Docente

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: "El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"

Nombre del instrumento: Cuestionario.

Investigador: Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz

II. DATOS DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos: Mg. Marceliano Arias Jalire

Lugar y fecha: 06 de agosto del 2024

III. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA: (Ortografía, coherencia lingüística, redacción)

Bueno

2. CONTENIDO: (Coherencia en torno al instrumento. Si el indicador corresponde a los ítems y dimensiones)

Bueno

3. ESTRUCTURA: (Profundidad de los ítems)

Bueno

IV. APOORTE Y/O SUGERENCIAS:

LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación ☒

Debe corregirse ☐

Firma

Mg. Marceliano Arias Jalire
DNI N° 01841974
Celular: 98103135

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**

Nombre del instrumento: **Cuestionario.**

Investigador: **Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz**

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCIÓN	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.				✓	
	CLARIDAD	Está formulado con un lenguaje apropiado.				✓	
	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.				✓	
Contenido	ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				✓	
	SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.				✓	
	INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.				✓	
Estructura	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.				✓	
	CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				✓	
	COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables				✓	
	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.				✓	

II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación ☐

Debe corregirse ☐

Firma

Mg. Marceliano Arias Jalire
DNI N° 01841974
Celular: 983103135

**CARTA DE ACEPTACIÓN DE ASESORÍA SOBRE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO DE TRABAJO
DE INVESTIGACIÓN**

A : María Isabel Puma Camargo
Decana de la Facultad de Educación de la UNAMAD

DE : Mg. Miguel Ali Beltrán Díaz

TITULO : "El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"

TESISTA: Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz

CARRERA: Derecho y Ciencias Políticas

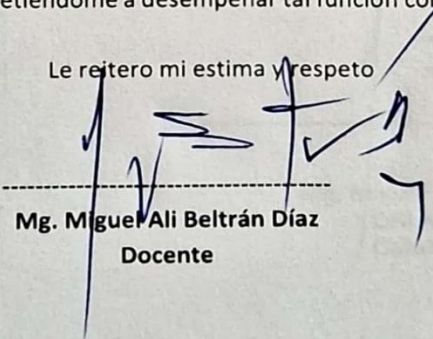
FECHA : 26 de julio del 2024

Estimada Sra. Decana de la Facultad de Educación de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, me es grato dirigirme a Ud., para comunicarle que he recibido la petición de validar el Trabajo de investigación, denominado: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**, presentado por los Bachilleres de la Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas, quienes pretenden optar el Título Profesional de Abogado.

Debo poner en su conocimiento que es un honor y una satisfacción, aceptar la petición de los Bachilleres de Derecho y Ciencias Políticas, a fin de validar los instrumentos utilizados en la presente investigación y ostentando el Grados Académicos de Maestro en Gestión Pública, emitido por la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, inscrito en la SUNEDU.

Ante dicho requerimiento **ACEPTO** formalmente asumir con responsabilidad, comprometiéndome a desempeñar tal función con la mayor dedicación profesional.

Le reitero mi estima y respeto


Mg. Miguel Ali Beltrán Díaz
Docente

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: **"El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022"**

Nombre del instrumento: **Cuestionario.**

Investigador: **Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz**

II. DATOS DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos: **Mg. Miguel Ali Beltrán Díaz**

Lugar y fecha: **08 de agosto del 2024**

III. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA: (Ortografía, coherencia lingüística, redacción)

Buena

2. CONTENIDO: (Coherencia en torno al instrumento. Si el indicador corresponde a los ítems y dimensiones)

Buena

3. ESTRUCTURA: (Profundidad de los ítems)

Buena

IV. APOORTE Y/O SUGERENCIAS:

LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación ☒

Debe corregirse ☐

Firma

Mg. Miguel Ali Beltrán Díaz
DNI N°04818249
Celular: 917001213

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: "El procedimiento administrativo sancionador frente a la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías, en el distrito de Tambopata – 2022" dio en el distrito de Tambopata – 2022"

Nombre del instrumento: **Cuestionario.**

Investigador: **Bach. Pedro Belky Sajami Ruiz**

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCIÓN	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.				X	
	CLARIDAD	Está formulado con un lenguaje apropiado.				X	
	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.				X	
Contenido	ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.				X	
	SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.				X	
	INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.					X
Estructura	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.				X	
	CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				X	
	COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables					X
	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.				X	

II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación ☐

Debe corregirse ☐

Firma
Mg. Miguel Ali Beltrán Díaz
DNI N°04818249
Celular: 917001213

ANEXO N° 7 CONSENTIMIENTO INFORMADO



UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZONICA DE MADRE DE DIOS
FACULTAD DE EDUCACIÓN
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



CONSENTIMIENTO INFORMADO

Estimado director de la Dirección de Transportes y Comunicaciones, Inspectores de la SUTRAN y conductores que fueron pasibles de papeletas por infracciones vehiculares al servicio de transporte y mercancías.

A través de la presente, se le comunica su participación en el trabajo de investigación titulado **"El Proceso Administrativo Sancionador Frente a la Desproporcionalidad de la Infracción P. 16, al Servicio de Transporte de Carga y Mercancías, en el Distrito de Tambopata – 2022"**. dirigida por el bachiller Pedro Belki Sajami Ruiz, es fundamental para la recolección de datos que permitirá concluir con la investigación. Por lo tanto, se realiza las siguientes precisiones:

- El tesista se compromete a guardar la confidencialidad y anonimato de los datos, los resultados se informarán de modo general.
- El objetivo general de la investigación determinar el nivel de relación que existe entre el procedimiento administrativo sancionador con la desproporcionalidad de la infracción P.16, al servicio de transporte de carga y mercancías en el distrito de Tambopata – 2022.
- Su participación en la investigación es de carácter voluntario y la información que nos brindará debe ser verídica para que los resultados de la investigación permitan conocer con certeza la situación actual respecto a los constructos estudiados.
- El tiempo aproximado para responder el cuestionario será de 11 minutos, el cual será dirigido presencialmente por el tesista.

Agradecemos por anticipado su participación y valioso apoyo en la presente investigación.

Atentamente,

.....
Bach. Pedro Belki Sajami Ruiz

TESISTA